Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires

Rapport annuel de l'administrateur 2019-2020
Sommaires d'incidents

Canada

Image de la page couverture :
Cormorant
Kathryn Spirit (“Capsized Ship - Beauharnois – Canada”/Shutterstock.com)
Pitts Carillon (Garde côtière canadienne)

Publié par l’administrateur de la
Caisse d’indemnisation des dommages dus à la pollution
par les hydrocarbures causée par les navires
180, rue Kent – pièce 830
Ottawa, Ontario, Canada K1A 0N5

Tél. : (613) 991-1726
Téléc.: (613) 990-5423
http://www.cidphn.gc.ca

Table des matières

TERRE-NEUVE-ET-LABRADOR **1**
ARCH'S PRIDE **(2018)** 1
AVALON PRINCESS **(2017)** 3
BAFFIN SOUND **(2015)** 5
BBC OREGON **(2019)** 7
BEVERLY GAIE **(2018)** 8
EYELANDER **(2017)** 11
FRANÇOISE **(2017)** 13
JENNIFER HOLLY **(2019)** 16
LADY ELIZABETH I **(2017)** 18
LUCAS & REBECCA **(2017)** 20
MARY SHAUNA **(2017)** 22
MATTERHORN **(2014)** 23
MEGAN C **(2019)** 25
NOBLE MARINER **(2018)** 27
NORTHERN RANGER **(2019)** 29
NORTHERN STAR **(2018)** 30
RONDA SRTC **(2016)** 32
SIKUK **(2017)** 34
STELIE II **(2016)** 37

NOUVELLE-ÉCOSSE **38**
CORMORANT **(2015)** 38
CORMORANT **(2019)** 41
FARLEY MOWAT **(2017) (GCC)** 43
FARLEY MOWAT **(2015) (GCC)** 45
FARLEY MOWAT **(2015) (Municipalité de Shelburne)** 48
ÎLE D'AIX **(2018)** 51
LADY YOUNG **(2016)** 52
Navire non identifié (2018) 54
Navire non identifié (2018) 56
NORDIKA DESGAGNÉS **(2018)** 58
RYAN ATLANTIC II **(anciennement appelé** *CAPE ROUGE***) (2014)** 60
STEPHANIE & DARREL **(2007)** 63

NOUVEAU-BRUNSWICK **64**
SBI CARIOCA **(2017)** 64

QUÉBEC **65**
ALOUETTE SPIRIT et WILF SEYMOUR **(2017)** 65
KATHRYN SPIRIT **(2014)** 67
KAVO MANALI **(2017)** 69
LOUIS JOLLIET **(2015)** 71
Déversement d'origine inconnue (2017) 72
SEA GYPSY **(2017)** 74

ONTARIO **76**
DISPATCH II **(2017)** 76

Table des matières

MARGARETHE **(2018)** 78
PITTS CARILLON **(2017)** 80
PITTS CARILLON **(2017)** 83
WARREN L. II **(remorqueur) et** *MARLENE WRIGHT* **(chaland) (2015) (municipalité de Killarney)** 85
WARREN L. II **(remorqueur) et** *MARLENE WRIGHT* **(chaland) (2015) (GCC)** 87

COLOMBIE-BRITANNIQUE 89
ALASKAN **(2016)** 89
ANAPAYA **(2017)** 91
Chalands *KING ARTHUR* **et** *SL 104* **(2016)** 93
BIG KAHUNA **(2017)** 95
BLUE PACIFIC NO. 1 **(2016)** 97
CENTRAL ISLE **(2016)** 100
CHILCOTIN PRINCESS **(2015)** 102
COMMAND PERFORMANCE **(2016)** 105
DAWN MARIE **(2016)** 107
DELPHINUS (2018) 109
ELF **(2014)** 111
ELVA M II **(Administration portuaire de Steveston) (2016)** 114
ELVA M II **(GCC) (2016)** 116
FEELIN' FREE **(2017)** 118
GEORGE H. LEDCOR **(2018)** 120
HI-ROSE **(2017)** 121
JASPER **(2017)** 123
LADY M. II **(2017)** 125
LAURIER II **(2014)** 127
Lightship *LV76* **(2017)** 130
MALECITE **(2017)** 132
MARATHASSA **(2015)** 134
MELAMPUS **(2017)** 137
MISS UNIVERSE **(2016)** 139
MISTANN **(2011)** 141
NATHAN E. STEWART **(2016)** 143
NATHAN E. STEWART **(2016)** 145
NIKA **(2017)** 147
NAVIRE NON IDENTIFIÉ (VOILIER EN FERRO CIMENT) (2016) 149
NOROB **(2016)** 151
OCEAN EAGLE et ZB 335 **(2016)** 153
PACIFIC FIBRE BARGE NO. 1 **(2018)** 155
PERSEPHONE II **(2017)** 157
SALEROSA **(2017)** 159
SC 170 **(2017)** 161
SEA-QUE **(2016)** 163
SEVERN MIST **(2018)** 165
SHEENA M **(2019)** 167
SHIMOIGET **(2017)** 168
SILVER KING **(2014)** 170
SIMUSHIR **(2014)** 173
SPUDNIK **(2014)** 174
SPUDNIK **(2019)** 176
SUNDOWNER **(2017)** 177
TINKER II **(2018)** 179

Table des matières

TYMAC NO. 20 **(2017)** 180
NAVIRE NON IDENTIFIÉ (cotre gréé à voile noir) **(2018)** 182
NOM INCONNU (chalutier bleu) (2017) 184
NOM INCONNU (navire de pêche récréative) **(2018)** 185
VAHINA MOANA (2018) 187
VIKING I **(2016)** 188
VIKING I **(2016)** 190
WEST ISLAND 395 **(2018)** 192
WHITE ORCA **(2017)** 193
WIDOW MAKER **(2017)** 195
ZIDELL MARINE 277 et JAKE SHEARER **(2017)** 197
ZODIAC LIGHT **(2018)** 198
ZODIAC LIGHT (2018) 200

NUNAVUT 202
AKADEMIK IOFFE **(2018)** 202

TERRITOIRES DU NORD-OUEST 203
INVESTIGATOR **(2016)** 203

INDEX DES INCIDENTS DE 2019-2020 205

Terre-Neuve-et-Labrador

ARCH'S PRIDE (2018)

Lieu : Bonavista (Terre-Neuve-et-Labrador)
Numéro de dossier : 120-846-C1

Incident

Le 22 novembre 2018, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un petit navire de pêche avait coulé le long d'un quai à Bonavista (Terre-Neuve-et-Labrador) lors d'une tempête survenue le ou vers le 15 novembre. Une petite quantité d'hydrocarbures a été observée dans l'eau autour du navire coulé, identifié comme étant l'ARCH'S PRIDE. Le navire était apparemment assuré, mais on ne savait pas à qui il appartenait, car son dernier propriétaire connu était décédé.

Au départ, la GCC avait compris que l'assureur du navire allait intervenir et renflouer l'ARCH'S PRIDE. Cependant, après de nombreux retards et de mauvaises conditions météorologiques, la GCC a décidé de prendre en main l'opération de renflouement et d'enlèvement du navire le 26 novembre 2018. Le lendemain, la GCC a engagé un entrepreneur à cette fin.

Le 28 novembre 2018, trois membres du personnel d'intervention environnementale de la GCC se sont rendus de St. John's à Bonavista pour surveiller les travaux d'enlèvement de l'ARCH'S PRIDE par l'entrepreneur. Au cours de l'opération, plusieurs barils d'eau huileuse ont été enlevés, et une irisation d'hydrocarbures a été observée autour du navire. À la fin de la journée, le navire avait été entreposé sur des blocs.

L'ARCH'S PRIDE est resté entreposé pendant plusieurs mois aux frais de la GCC, avant que le fils du défunt propriétaire n'accepte de prendre possession du navire le 6 février 2019.

Demande d'indemnisation

Le 25 juillet 2019, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation au montant total de 12 183,57 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident causé par l'ARCH'S PRIDE.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible selon la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

Évaluation et offre

Après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a conclu que l'intervention de la GCC était raisonnable, étant donné la menace de pollution que présentait l'ARCH'S PRIDE. Cependant, en raison de l'absence de clarté de certains frais de déplacement réclamés, ceux-ci ont été réduits.

Le 19 septembre 2019, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 11 830,86 $, plus les intérêts courus de 296,21 $.

La GCC a accepté l'offre le 7 octobre 2019, et la somme de 12 127,07 $, y compris les intérêts, lui a été versée par prélèvement sur la Caisse le 9 octobre 2019.

Mesures de recouvrement

Le 27 août 2019, l'administrateur a délivré à Pêches et Océans Canada une citation en vertu de la *Loi sur les enquêtes*, dans le but de déterminer l'identité et la situation du dernier propriétaire connu de l'ARCH'S PRIDE, étant donné que le navire ne semblait pas être officiellement immatriculé au Canada. Une réponse à la citation a été reçue le 13 septembre 2019.

Le 22 octobre 2019, l'avocat-conseil interne de l'administrateur a envoyé une mise en demeure au fils du dernier propriétaire connu de l'ARCH'S PRIDE. Aucune réponse n'a été reçue. Une tentative pour communiquer avec le représentant en assurance mentionné dans les documents de la demande d'indemnisation de la GCC s'est aussi avérée infructueuse.

À la suite d'une enquête plus approfondie, l'équipe juridique interne de l'administrateur a trouvé l'assureur du navire et lui a envoyé une mise en demeure le 6 janvier 2020. L'assureur a répondu le lendemain et on lui a envoyé tous les documents de la demande d'indemnisation de la GCC ainsi que la lettre d'offre de l'administrateur. Le 13 janvier 2020, après avoir examiné les documents fournis, l'assureur a accepté de payer le montant complet de la demande d'indemnisation subrogée de l'administrateur.

Le 21 janvier 2020, l'administrateur a reçu de l'assureur de l'ARCH'S PRIDE un chèque au montant de 12 230,27 $, y compris les intérêts courus en vertu de la LRMM depuis le versement du paiement à la GCC.

Situation

L'administrateur a fermé le dossier de l'ARCH'S PRIDE le 6 février 2020, après avoir obtenu un plein recouvrement.

AVALON PRINCESS (2017)

Lieu : La Scie (Terre-Neuve-et-Labrador)
Numéro de cas : 120-755-C1

Incident

Le 7 juin 2017, le Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage (CCCOS) de Halifax a été avisé que l'AVALON PRINCESS, un navire de pêche d'une jauge brute de 41,08, était en train de couler dans les eaux glacées au large de La Scie, à Terre-Neuve-et-Labrador. L'équipage a abandonné le navire et s'est réfugié sur la glace; il a été secouru plus tard par hélicoptère. Le navire a coulé à une profondeur d'environ 59 mètres; il contenait une quantité de carburant diesel estimée à 6 000 litres, ainsi que d'autres hydrocarbures.

Le 13 juin 2017, le personnel d'intervention environnementale de la Garde côtière canadienne (GCC) a donné un avis au représentant autorisé du navire, en vertu de l'article 180 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, afin de l'informer de sa responsabilité et des pouvoirs de la GCC et de lui ordonner de faire connaître à la GCC ses intentions concernant le navire coulé.

Le 14 juin 2017, le représentant autorisé a avisé la GCC que lui et son assureur avaient pris des mesures d'intervention. Ils ont engagé un navire qui s'est rendu sur les lieux de l'incident pour récupérer une irisation d'hydrocarbures à la surface de l'eau.

Suivant les directives de la GCC, le propriétaire et l'assureur du navire ont engagé une entreprise privée pour qu'elle déploie un véhicule sous-marin téléguidé (VST); cette opération devait avoir lieu le 17 juin 2017.

Le 15 juin 2017, deux membres du personnel d'intervention environnementale de la GCC sont arrivés sur les lieux à bord d'un aéronef de Transports Canada. Depuis l'aéronef, ils ont observé de la glace détachée autour du lieu du naufrage, ainsi qu'une irisation d'hydrocarbures dont la quantité a été estimée à 87,6 litres.

Le même jour, le propriétaire et l'assureur du navire ont fait appel à des gens de l'endroit pour récupérer tous les débris qui flottaient à proximité du lieu du naufrage. Le 17 juin, un entrepreneur a été engagé officiellement pour faire ce travail.

Le 16 juin 2017, le personnel d'intervention environnementale de la GCC n'a observé aucune pollution sur les rives avoisinantes ni à l'entrée du port de La Scie. Le 17 juin, deux autres membres du personnel d'intervention environnementale de la GCC sont arrivés sur les lieux pour surveiller l'opération du VST. Ils sont arrivés à bord d'un navire du ministère des Pêches et des Océans, accompagnés de deux agents de conservation et de protection.

Durant l'opération du VST, une irisation d'hydrocarbures d'une superficie d'environ cent pieds par six pieds a été observée dans le secteur. Elle s'est dissipée en moins d'une heure et aucune autre pollution n'a été observée.

Le 18 juin 2017, le personnel de la GCC a procédé à une inspection finale du port de La Scie et de ses approches. Aucune pollution n'a été observée.

Au 27 juin 2017, il n'y avait aucun autre signe de pollution. De plus, Environnement Canada était convaincu que [TRADUCTION] « la majeure partie des hydrocarbures a été rejetée dans

les premières 24 à 36 heures et le reste s'est probablement échappé durant les sept à dix jours suivants. »

Étant donné qu'aucune autre pollution n'a été observée, la GCC a fermé le dossier le 28 juin 2017.

Demande d'indemnisation

Le 1er mai 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 8 486,10 $ relativement à l'incident, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible selon la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

Le 7 mai 2019, la GCC a informé l'administrateur qu'elle était en pourparlers avec le propriétaire du navire en vue de régler sa réclamation. L'administrateur a avisé la GCC que l'évaluation de la demande d'indemnisation serait mise en suspens en attendant l'issue de ses négociations avec le propriétaire du navire.

Le 11 juillet 2019, l'administrateur a reçu de la GCC une requête officielle lui demandant de retirer la demande d'indemnisation qu'elle avait présentée relativement à cet incident, car elle avait réglé la réclamation qu'elle avait faite au propriétaire du navire.

Situation

Le dossier a été fermé le 11 juin 2019.

***BAFFIN SOUND* (2015)**

Lieu : St. Anthony (Terre-Neuve-et-Labrador)
Numéro de dossier : 120-685-C1

Incident

Le 23 juin 2015, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée par l'administration portuaire locale qu'une irisation d'hydrocarbures s'échappait du navire de pêche BAFFIN SOUND, qui était amarré au quai du port de St. Anthony depuis les sept ou huit dernières années. La machine principale du navire avait été enlevée, mais la quantité d'hydrocarbures qui restait à bord était inconnue.

Des membres du personnel d'intervention environnementale de la GCC se sont rendus sur les lieux. Ils ont fait une évaluation de l'état du navire et ont dressé un énoncé des travaux pour l'enlèvement des polluants du BAFFIN SOUND. L'énoncé des travaux a ensuite été envoyé au propriétaire du navire pour qu'il y donne suite. Le 30 juin 2015, le propriétaire du navire a répondu qu'il se rendrait sur les lieux pour prendre les mesures nécessaires.

Le 3 juillet 2015, le propriétaire du navire était sur place et a commencé à prendre les mesures indiquées dans l'énoncé des travaux. Des récipients et des barils d'hydrocarbures et de résidus ont été recueillis. Les conduites hydrauliques menant à la machinerie du pont, les génératrices de la salle des machines, ainsi que les réservoirs d'huile de lubrification et de liquide hydraulique ont été vidés. Les membres du personnel d'intervention environnementale de la GCC ont surveillé les opérations d'enlèvement des polluants. Le 7 juillet 2015, la GCC a décidé de louer un camion aspirateur pour enlever le carburant et les résidus de cale, étant donné que le propriétaire du navire n'était pas en mesure de le faire. Environ 1 100 litres de carburant ont été enlevés du navire et 8 340 litres d'eau huileuse ont été enlevés des cales.

Demande d'indemnisation

Le 9 décembre 2015, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), une demande d'indemnisation au montant de 22 185,86 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

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

Évaluation et offre

Le 25 février 2016, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert au MPO/GCC le montant établi de 22 185,86 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. L'offre a été acceptée le 1er mars 2016.

La somme de 22 926,95 $, y compris les intérêts, a été versée au MPO/GCC le ou vers le 26 juillet 2016.

Mesures de recouvrement

Une entreprise professionnelle de localisation a été engagée pour faire une recherche des actifs du propriétaire inscrit du BAFFIN SOUND. De plus, en janvier 2017, une demande a été signifiée au propriétaire du navire. En février 2017, l'avocat-conseil de l'administrateur a obtenu de la Cour fédérale un jugement contre le propriétaire du navire au montant de 22 926,25 $, plus les intérêts antérieurs et postérieurs au jugement.

Des jugements totalisant 331 000,00 $ ont été enregistrés contre le propriétaire du BAFFIN SOUND. En mai 2017, l'administration du port de St. Anthony a ordonné la saisie et la vente du BAFFIN SOUND. Une vente aux enchères a eu lieu en octobre 2017, mais aucune offre d'achat n'a été faite.

En mai 2018, l'avocat-conseil de l'administrateur a communiqué avec l'avocat de l'administration portuaire. Il n'y avait aucun progrès à signaler.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

Dossier connexe

120-687-R – STELIE II (même propriétaire)

***BBC OREGON* (2019)**

Lieu : Bay Bulls (Terre-Neuve-et-Labrador)
Numéro de dossier : 120-844-I-G

Incident

Le 30 juin 2019, le BBC OREGON, un navire de charge d'une jauge brute de 9 618, immatriculé à Antigua-et-Barbuda, s'est échoué dans le port de Bay Bulls, à Terre-Neuve-et-Labrador. Aucun blessé ni aucune pollution n'ont été signalés à la suite de l'incident. Après avoir été avisé de l'incident, le service d'intervention environnementale de la Garde côtière canadienne (GCC) a établi un poste de commandement d'incident et a déployé une équipe pour qu'elle se rende au port. Dans la soirée du 30 juin, à marée haute, le plan d'intervention a été exécuté et le navire a été remis à flot. Le navire de la GCC EDWARD CORNWALLIS et un remorqueur commercial ont tiré le navire échoué jusqu'à un point d'amarrage dans le port.

La GCC a inspecté le navire en consultation avec son propriétaire. La GCC a engagé une entreprise de plongée pour faire une inspection sous-marine de la coque, qui a été effectuée le 1er juillet 2019.

Après avoir examiné le rapport d'inspection et le plan d'intervention du propriétaire, Transports Canada a autorisé le navire à partir, et celui-ci a quitté Bay Bulls le 7 juillet 2019 à destination de l'Écosse.

Mesures prises par l'administrateur

Le 3 juillet 2019, l'avocat-conseil de l'administrateur a avisé l'avocat de la GCC que l'administrateur jugeait que la carte bleue de la Convention sur les hydrocarbures de soute délivrée au navire était suffisante et qu'il ne saisirait pas le navire et n'exigerait pas une autre garantie.

Demande d'indemnisation

Au 31 mars 2020, aucune demande d'indemnisation n'avait été présentée à l'administrateur.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

***BEVERLY GAIE* (2018)**

Lieu : Marina de Summerside (Terre-Neuve-et-Labrador)
Numéro de dossier : 120-845-C1

Incident

Le 3 octobre 2018, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée par la marina de Summerside, près de Corner Brook (T.-N.-L.), qu'un ancien navire de pêche de 50 pieds, identifié comme étant le BEVERLY GAIE, présentait un risque de pollution. Le navire était abandonné depuis deux ans et, durant ce temps, la marina l'avait surveillé et vidé d'eau périodiquement pour l'empêcher de couler.

Le 4 octobre 2018, la GCC a communiqué avec la marina pour obtenir plus de détails. La marina a fourni des photos du BEVERLY GAIE et a estimé qu'il avait à son bord au moins 10 gallons de carburant. La marina a aussi indiqué qu'elle était incapable de trouver le propriétaire du navire.

Le 10 octobre 2018, la GCC a obtenu les coordonnées du propriétaire du BEVERLY GAIE et lui a laissé un message vocal. Le 12 octobre 2018, la GCC a parlé au propriétaire pour la première fois et lui a ordonné de fournir un plan d'action pour sortir le navire de l'eau au plus tard le 16 octobre 2018.

Le 17 octobre 2018, le propriétaire a communiqué avec la GCC et a proposé d'utiliser une excavatrice pour sortir le BEVERLY GAIE de l'eau. Deux jours plus tard, la GCC a rejeté ce plan et a demandé au propriétaire de fournir un plan d'action révisé montrant en détail comment il allait enlever les polluants et se débarrasser du navire.

Le 24 octobre 2018, le propriétaire a fourni un plan d'action révisé. Lorsque la GCC lui a demandé de fournir plus de détails sur ce plan, le propriétaire n'a pas répondu et la GCC n'a pas réussi à le joindre de nouveau.

Le 7 novembre 2018, trois membres du personnel d'intervention environnementale de la GCC de St. John’s sont arrivés sur les lieux pour évaluer la situation. Ils ont constaté que le BEVERLY GAIE était en mauvais état, qu'il prenait l'eau et qu'il avait à son bord au moins 250 litres d'hydrocarbures, dont la majeure partie était du diesel dans les réservoirs de carburant. Sans nouvelles du propriétaire, le personnel d'intervention environnementale a pris des dispositions pour qu'un camion aspirateur enlève les polluants du navire le lendemain.

Le 8 novembre 2018, 1 000 litres de liquides ont été retirés du BEVERLY GAIE. Avant de quitter les lieux, le personnel d'intervention environnementale a pris des mesures pour empêcher que l'eau ne continue de s'infiltrer. Selon la GCC, il restait quelques polluants à bord, y compris dans la cale du navire.

La marina a continué de surveiller le navire en l'absence du personnel de la GCC, mais elle a finalement dû cesser pour des raisons de sécurité. Après plusieurs tentatives infructueuses pour communiquer avec le propriétaire, la GCC est retournée sur les lieux le 17 novembre 2018 pour pomper l'eau du navire et enlever la neige sur le pont. Elle a continué de le faire jusqu'au 1er décembre 2018 et a pompé chaque jour près de 500 gallons hors du navire.

Entre-temps, la GCC a pris des dispositions, par l'intermédiaire de Services publics et Approvisionnement Canada, pour faire remorquer le BEVERLY GAIE et le sortir de l'eau.

À cause de difficultés à passer un contrat et de retards dus au mauvais temps, un remorqueur n'est pas arrivé sur les lieux avant le 28 novembre 2018. Le remorquage a été retardé davantage jusqu'au 1er décembre 2018.

Le BEVERLY GAIE est arrivé en remorque à Port Saunders le 2 décembre 2018 et, le même jour, il a été sorti de l'eau par un autre entrepreneur avant d'être placé sur des blocs.

La GCC a engagé un expert maritime pour qu'il inspecte le BEVERLY GAIE, ce qui a été fait le 12 décembre 2018. Le rapport d'inspection remis à la GCC le 14 décembre 2018 n'a fait aucune mention de polluants à bord du navire, mais il a conclu que celui-ci n'avait aucune valeur résiduelle.

D'après les résultats de l'inspection, la GCC a fait déconstruire le BEVERLY GAIE par l'entrepreneur qu'elle avait engagé à Port Saunders. Les travaux de déconstruction ont pris fin le 4 janvier 2019.

Demande d'indemnisation

Le 12 juillet 2019, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation au montant total de 151 648,78 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident causé par le BEVERLY GAIE.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible selon la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

L'administrateur a fait enquête et a évalué la demande d'indemnisation.

D'après les documents fournis par la GCC, l'administrateur a conclu qu'une fois que les polluants avaient été retirés du BEVERLY GAIE par un camion aspirateur le 8 novembre 2018, le navire ne posait plus une menace de pollution. Par conséquent, tous les frais que la GCC avait engagés après cette date, y compris les frais de personnel ainsi que les frais contractuels pour le remorquage, l'enlèvement, l'inspection et la déconstruction du navire, ont été rejetés.

Le 31 octobre 2019, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 9 614,71 $, plus les intérêts courus de 410,75 $.

La GCC a accepté l'offre le 20 décembre 2019, et la somme de 10 025,46 $, y compris les intérêts, lui a été versée par prélèvement sur la Caisse quatre jours plus tard.

Mesures de recouvrement

Au cours de l'enquête, l'avocat-conseil interne de l'administrateur a déterminé que le navire faisant l'objet de la demande d'indemnisation était immatriculé au Canada sous le nom de BEVERLY GAIE et que le propriétaire inscrit n'était pas la personne avec qui la GCC avait

traité durant son intervention. Une enquête plus approfondie a révélé que le propriétaire inscrit du navire avait peut-être vendu celui-ci quelques années avant l'intervention de la GCC.

Le 27 juillet 2019, l'administrateur a délivré à une entreprise de télécommunications une citation en vertu de la *Loi sur les enquêtes*, dans le but d'obtenir les coordonnées actuelles du propriétaire du BEVERLY GAIE. Une réponse à la citation a été reçue le 5 août 2019.

Le 27 août 2019, l'administrateur a délivré à Pêches et Océans Canada une citation en vertu de la *Loi sur les enquêtes*, dans le but de déterminer l'identité du BEVERLY GAIE, étant donné que le navire semblait être immatriculé sous un nom un peu différent. Une réponse à la citation a été reçue le 13 septembre 2019.

Le 6 janvier 2020, l'avocat-conseil interne de l'administrateur a envoyé une mise en demeure à la personne identifiée par la GCC comme étant le propriétaire du BEVERLY GAIE. Aucune réponse n'a été reçue, bien qu'une personne ayant le bon nom de famille ait accusé réception de la lettre.

Au 31 mars 2020, l'administrateur poursuivait ses efforts de recouvrement contre le propriétaire du BEVERLY GAIE.

Situation

Le dossier était encore ouvert à la fin de l'année financière.

***EYELANDER* (2017)**

Lieu : Île Green, Witless Bay (Terre-Neuve-et-Labrador)
Numéro de dossier : 120-761-C1

Incident

Le 25 août 2017, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un navire s'était échoué à l'extrémité sud de l'île Green, à Witless Bay, à Terre-Neuve-et-Labrador. Le navire a été identifié comme étant l'EYELANDER, un navire de pêche de 18 mètres battant pavillon américain. Le navire avait à son bord environ 5 000 à 6 000 gallons de carburant diesel. L'endroit où il s'est échoué faisait partie d'une réserve écologique.

Il n'y a eu aucun déversement de carburant au moment de l'échouement. Cependant, une conduite de carburant s'est rompue durant l'opération de sauvetage et de remorquage, ce qui a causé le rejet d'environ 10 à 15 gallons de carburant diesel dans l'environnement marin.

L'EYELANDER a été remorqué à un quai situé à Witless Bay. La GCC a émis au propriétaire du navire un avis en vertu de l'article 180 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. La GCC a aussi inspecté l'endroit où le navire s'était échoué et où le rejet d'hydrocarbures s'était produit. Elle a constaté une irisation d'hydrocarbures à la surface de l'eau entre l'île Green et la baie Mobile et a conclu que celle-ci provenait de l'incident causé par l'EYELANDER. La GCC a donc déployé de l'équipement de lutte contre la pollution en réponse à cette situation.

Le 26 août 2017, un relevé de la faune a été effectué dans la réserve écologique de l'île Green. Le 28 août 2017, un second relevé de la faune a été fait, y compris une évaluation de l'impact de l'incident sur les colonies d'oiseaux dans la réserve écologique. Cela consistait notamment à identifier les oiseaux qui étaient apparemment morts à cause de l'incident.

Demande d'indemnisation

Le 25 juillet 2019, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation s'élevant à 12 812,93 $ pour les mesures d'intervention prises en réponse à l'incident causé par l'EYELANDER.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible selon la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

L'administrateur a fait enquête et a évalué la demande d'indemnisation. Durant l'évaluation, il a été déterminé que l'utilisation de véhicules particuliers n'était pas justifiée dans les documents fournis par la GCC. De plus, la GCC a réclamé l'usage d'un bateau de lutte contre la pollution de classe II pendant trois jours, mais les documents qu'elle a fournis montraient que ce bateau avait été utilisé pendant une journée seulement. Ces articles ont donc été rejetés.

Le 17 octobre 2019, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 10 272,68 $, plus des intérêts de 820,13 $ prévus par la loi.

La GCC a accepté l'offre le 28 octobre 2019, et la somme de 11 092,81 $, y compris les intérêts prévus par la loi, lui a été versée par prélèvement sur la Caisse le 1er novembre 2019.

Mesures de recouvrement

En octobre 2019, l'avocat-conseil interne de l'administrateur a tenté de communiquer avec la société américaine à qui appartenait l'EYELANDER, à la fois directement et par l'intermédiaire d'un avocat qui représentait la société. Il a été déterminé que la société avait fait faillite et qu'elle avait cessé d'exercer ses activités.

En novembre et en décembre 2019, le bureau de l'administrateur a dirigé ses efforts vers l'assureur de l'EYELANDER. En janvier 2020, il a pris contact avec l'assureur et lui a envoyé une réclamation le 27 janvier 2020. Les documents à l'appui de la réclamation ont été fournis à l'assureur le 30 janvier 2020.

Le 20 février 2020, l'assureur a accepté de payer la somme de 8 378,40 $ US, ce qui correspondait au montant de la réclamation en dollars canadiens. Par la suite, une discussion a eu lieu à propos du mode de paiement approprié. Une entente à ce sujet a été conclue le 16 mars 2020.

Au 31 mars 2020, l'administrateur attendait de recevoir le paiement.

Situation

Le dossier était encore ouvert à la fin de l'année financière.

***FRANÇOISE* (2017)**

Lieu : Clarenville (Terre-Neuve-et-Labrador)
Numéro de dossier : 120-725-C1

Incident

Le 21 septembre 2017, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que deux navires, identifiés comme étant le SIKUK et le FRANÇOISE, chassaient sur leur ancre à Clarenville (Terre-Neuve-et-Labrador). Le SIKUK avait une jauge brute de 584 et le FRANÇOISE une jauge brute de 230. Ils étaient tous deux des navires de pêche abandonnés qui étaient ancrés à un chantier maritime local. La GCC a émis des directives à chacun des propriétaires en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, leur ordonnant de prendre des mesures pour sécuriser leurs navires respectifs. À ce stade, les propriétaires sont restés silencieux ou se sont montrés peu coopératifs.

Le 22 septembre 2017, deux membres du personnel d'intervention environnementale de la GCC de St. John's sont arrivés sur les lieux. Ils ont constaté que le SIKUK était à l'ancre et que le FRANÇOISE, qui gîtait légèrement, était attaché au côté gauche du SIKUK à l'aide de trois câbles d'amarrage. Le personnel d'intervention environnementale est monté à bord du SIKUK et a constaté que ses deux ancres avant étaient mouillées, mais qu'elles ne pouvaient pas être remontées parce que le navire n'avait pas de puissance. Le personnel d'intervention environnementale a déterminé que le SIKUK avait à son bord environ 11 500 litres de polluants. Il n'a pas pu monter à bord du FRANÇOISE à cause de problèmes de sécurité.

Le 23 septembre 2017, le navire de la GCC HARP est arrivé sur les lieux. Le personnel de la GCC a installé des tampons antiragage pour protéger les câbles qui reliaient le SIKUK au FRANÇOISE.

Étant donné que les navires n'avaient pas de feux de signalisation, la GCC craignait qu'ils ne présentent un danger pour la navigation. On s'inquiétait aussi que les navires continuent de chasser sur leur ancre et qu'ils endommagent ainsi des câbles sous-marins. Parce qu'on prévoyait du mauvais temps dans la région, on craignait que les navires ne s'échouent et ne rejettent des polluants. Par conséquent, la GCC a décidé d'engager un remorqueur commercial pour qu'il tire le SIKUK et le FRANÇOISE jusqu'à un lieu de refuge. À cette fin, des branches de remorque ont été fixées à chacun des deux navires.

Le 24 septembre 2017, un remorqueur engagé à contrat était en route de Sydney (Nouvelle-Écosse) et était attendu tôt le lendemain. La GCC avait approuvé un lieu de refuge temporaire pour les navires à un quai désaffecté local, situé à quelques centaines de mètres de l'endroit où les navires étaient ancrés. Étant donné que le quai était en mauvais état, son propriétaire a stipulé que seul le personnel de la GCC était autorisé à l'utiliser. La GCC a aussi accepté de prendre des dispositions pour assurer la surveillance de l'endroit 24 heures sur 24. Le personnel de la GCC a préparé le quai et les navires pour l'amarrage et s'est procuré le matériel qu'il jugeait nécessaire pour amarrer les navires au quai en toute sécurité.

Le 25 septembre 2017, le remorqueur est arrivé et a tiré les navires après un exposé sur les mesures de sécurité. Le SIKUK et le FRANÇOISE ont été amarrés au quai à 10 h 00, après quoi le remorqueur et le navire de la GCC HARP ont quitté les lieux. Les agents de sécurité

engagés par la GCC ont commencé leur surveillance constante de l'endroit, et le personnel d'intervention environnementale de la GCC a quitté.

D'autres directives ont été émises aux propriétaires des deux navires en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, leur ordonnant de présenter à la GCC des plans d'action officiels pour pomper les polluants des navires et les faire remorquer afin qu'ils soient déconstruits ou réparés. Ni l'un ni l'autre des propriétaires n'a obtempéré.

Le 30 septembre 2017, le personnel d'intervention environnementale est retourné à l'endroit où les navires étaient amarrés afin de les inspecter. Le FRANÇOISE donnait encore de la gîte, mais sa situation n'avait pas changé. Le SIKUK était droit et à égal tirant d'eau. Le personnel d'intervention environnementale a fait des ajustements mineurs aux câbles d'amarrage avant de quitter les lieux. Au cours des mois suivants, il a continué de visiter l'endroit périodiquement pour vérifier l'état des navires et faire des ajustements au besoin.

Au cours des mois qui ont suivi l'opération de remorquage, la GCC a ordonné à plusieurs reprises au propriétaire du FRANÇOISE de prendre des mesures. Le propriétaire s'est montré vague et évasif et il n'a parfois donné aucune réponse.

La GCC a fait inspecter le SIKUK le 16 novembre 2017, et son propriétaire a finalement enlevé les polluants du navire sous la surveillance de la GCC et l'a fait remorquer en janvier 2018. Le FRANÇOISE se trouvait encore au quai désaffecté, et la GCC continuait d'engager des frais de sécurité. Le propriétaire du FRANÇOISE a été avisé que ces frais ne seraient plus partagés avec le propriétaire du SIKUK.

Le 12 juillet 2018, le propriétaire du FRANÇOISE se montrant toujours peu coopératif, la GCC a engagé en un expert maritime pour qu'il inspecte le navire. Le rapport d'inspection a été remis à la GCC le 6 août 2018. Selon le rapport, le navire avait à son bord 17 000 litres de polluants. Même si le navire était en très mauvais état, l'expert ne croyait pas qu'il était à risque de couler, mais il a exprimé des préoccupations à propos de la possibilité que de l'eau s'infiltre dans le navire sans que ce soit remarqué. Enfin, il a estimé qu'il en coûterait entre 500 000 $ et 750 000 $ pour déconstruire le navire. À l'automne et à l'hiver de 2018, la GCC a obtenu des devis d'entrepreneurs pour la déconstruction du FRANÇOISE. Tous les devis obtenus étaient supérieurs au coût estimé par l'expert maritime.

Le 3 octobre 2018, le propriétaire du FRANÇOISE a informé la GCC qu'il avait engagé un expert-conseil maritime afin qu'il prépare un plan d'action pour enlever les polluants du navire et le faire déconstruire.

Le 2 novembre 2018, un entrepreneur engagé par le propriétaire du FRANÇOISE a pompé 11 000 litres de polluants du navire sous la surveillance de la GCC.

Le 7 décembre 2018, le propriétaire du FRANÇOISE a présenté à la GCC un plan d'action pour faire remorquer le navire. Le remorquage a été retardé à plusieurs reprises, mais le plan d'action a finalement été réalisé le 4 février 2019. Le navire a été livré à Glovertown deux jours plus tard.

La GCC a quitté les lieux une fois que le FRANÇOISE a été remorqué.

Demande d'indemnisation

Le 12 septembre 2019, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation au montant total de 381 296,28 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident causé par le FRANÇOISE.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible selon la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

En novembre 2018, alors que le FRANÇOISE était amarré au quai désaffecté de Clarenville sous la surveillance de la GCC, et avant de recevoir la demande d'indemnisation de la GCC, l'administrateur a engagé un expert maritime pour qu'il inspecte le navire et évalue la menace de pollution qu'il présentait. Le rapport d'inspection a été reçu en décembre 2018.

Après avoir reçu la demande d'indemnisation de la GCC, l'administrateur a commencé à enquêter sur celle-ci et à l'évaluer, en même temps que la demande d'indemnisation relative au SIKUK, qui avait été reçue en mars 2019 mais qui avait été mise en suspens. Plusieurs demandes de renseignements et de documents additionnels ont été faites à la GCC, auxquelles celle-ci a répondu en partie.

Au 31 mars 2020, l'administrateur poursuivait son enquête et son évaluation de la demande d'indemnisation.

Mesures de recouvrement

En septembre 2018, avant de recevoir la demande d'indemnisation de la GCC, l'administrateur a demandé à celle-ci de lui fournir des renseignements sur le propriétaire du FRANÇOISE. La GCC a fourni le nom d'une personne et, en septembre 2018, l'administrateur a engagé une agence d'enquête privée pour faire une recherche des actifs de cette personne. Il s'est avéré plus tard que cette personne était le directeur d'une société qui était le propriétaire inscrit du navire.

Le 20 novembre 2019, l'administrateur a appris que le propriétaire du FRANÇOISE avait fait déconstruire le navire à Glovertown en août 2019.

Situation

Le dossier était encore ouvert à la fin de l'année financière.

Dossier connexe

120-712-C1 – SIKUK : même date et même lieu, même type d'incident (navire chassant sur son ancre), même demandeur.

***JENNIFER HOLLY* (2019)**

Lieu : Main Brook (Terre-Neuve-et-Labrador)
Numéro de dossier : 120-849-C1

Incident

Le 1er avril 2019, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un navire de pêche à coque de bois de 34 pieds, qui était amarré au quai de l'État à Main Brook (Terre-Neuve-et-Labrador), avait subi d'importants dommages pendant qu'il était pris dans les glaces durant l'hiver. Le navire a été identifié comme étant le JENNIFER HOLLY.

La GCC a communiqué avec un bureau local de Transports Canada pour demander qu'un agent se rende sur les lieux afin d'inspecter le navire. La GCC a aussi communiqué avec le propriétaire du navire et l'a avisé qu'il devait prendre les mesures nécessaires pour atténuer le risque de pollution par les hydrocarbures. Le propriétaire a indiqué qu'il allait vider les réservoirs de carburant du navire, mais qu'il n'avait pas d'argent ni d'assurance.

L'agent de Transports Canada qui s'est rendu sur les lieux a signalé que le JENNIFER HOLLY avait subi d'importants dommages et qu'il était complètement pris dans les glaces. Sauf pour l'enlèvement des hydrocarbures du navire, il n'a pas été jugé praticable de prendre d'autres mesures avant le dégel.

Le 3 avril 2019, le propriétaire du JENNIFER HOLLY a avisé la GCC qu'il avait enlevé 45 gallons de carburant des réservoirs du navire, mais qu'il était incapable d'atteindre le réservoir d'huile hydraulique et le moteur. Le propriétaire a indiqué qu'il allait prendre des mesures pour s'assurer que le JENNIFER HOLLY reste à flot, et la GCC lui a donné ordre de lui faire des rapports périodiques.

Le 8 mai 2019, la GCC a été avisée que, le 6 mai 2019, le propriétaire du JENNIFER HOLLY avait tenté de dégager le navire des glaces à l'aide d'un câble métallique et d'équipement à terre. Durant cette opération, le navire a été traîné à travers les glaces plutôt qu'à la surface de celles-ci, ce qui lui a causé d'importants dommages additionnels. Le navire a laissé une irisation d'hydrocarbures dans son sillage.

Des membres du personnel de la GCC se sont rendus à Main Brook pour inspecter le JENNIFER HOLLY. D'après leurs observations, il a été déterminé qu'il serait nécessaire de faire appel à des plongeurs pour renflouer le navire avant de pouvoir le sortir de l'eau.

La GCC a lancé un appel d'offres en vue d'attribuer un contrat pour renflouer le navire. Plusieurs offres ont été reçues, et l'une d'elles a été acceptée. Le 21 mai 2019, un contrat officiel pour le renflouement du navire a été conclu avec le soumissionnaire retenu.

Le 24 mai 2019, le navire a été renfloué, sorti de l'eau et remis à son propriétaire pour qu'il s'en débarrasse.

Demande d'indemnisation

Le 28 octobre 2019, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation s'élevant à 76 171,64 $ pour les mesures d'intervention prises en réponse à l'incident causé par le JENNIFER HOLLY.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible selon la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

L'administrateur a fait enquête et a évalué la demande d'indemnisation. La demande d'indemnisation de la GCC a exigé peu de suivi, car elle était bien faite et pratiquement complète.

L'enquête menée par l'administrateur sur le propriétaire du navire a confirmé en grande partie l'information fournie par la GCC. Une citation a été délivrée à une compagnie de télécommunications pour tenter de trouver le propriétaire.

Le 6 mars 2020, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 72 939,19 $, plus les intérêts prévus par la loi. La GCC a accepté l'offre le 18 mars 2020, et la somme de 75 161,08 $, y compris les intérêts prévus par la loi, lui a été versée par prélèvement sur la Caisse le 23 mars 2020.

Mesures de recouvrement

Au 31 mars 2020, la compagnie de télécommunications n'avait toujours pas répondu à la citation qui lui a été délivrée. L'administrateur n'a pas encore réussi à prendre contact avec le présumé propriétaire du JENNIFER HOLLY.

Situation

Le dossier était encore ouvert à la fin de l'année financière.

***LADY ELIZABETH I* (2017)**

Lieu : Woody Point (Terre-Neuve-et-Labrador)
Numéro de dossier : 120-852-C1

Incident

Le 7 mars 2018, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le LADY ELIZABETH I, un bateau d'excursion de 42 pieds, avait coulé à un ancien quai de traversier à Woody Point, à Terre-Neuve-et-Labrador. Un représentant de la société propriétaire du bateau a estimé que celui-ci avait à son bord environ 50 litres de carburant diesel et 20 litres de lubrifiants. Il a aussi indiqué qu'il avait déployé autour du bateau coulé un barrage flottant de l'administration portuaire locale et qu'il prenait des dispositions pour renflouer le bateau.

La GCC a communiqué avec le représentant du propriétaire par téléphone et l'a informé des responsabilités de ce dernier en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Trois membres du personnel d'intervention environnementale de la GCC ont quitté St. John's pour se rendre à Woody Point et ont transporté avec eux de l'équipement d'intervention sur une remorque. Ils se sont arrêtés pour la nuit à Deer Lake.

Le personnel de la GCC est arrivé sur les lieux dans la matinée du 8 mars 2018 pour faire une évaluation de la pollution et surveiller les mesures d'intervention prises par le propriétaire. Ils ont constaté que le LADY ELIZABETH I était maintenu partiellement à flot à l'aide d'amarres et ils ont confirmé le compte rendu du représentant du propriétaire. L'équipe de sauvetage du propriétaire est arrivée sur place plus tard le même jour et a commencé à faire des préparatifs pour renflouer le bateau; elle a obturé les passe-coques et a déployé un autre barrage flottant. Le bateau a été renfloué dans la soirée, et le représentant du propriétaire est resté sur place durant la nuit pour le surveiller.

Le personnel de la GCC est revenu sur les lieux le 9 mars 2018 pour surveiller la situation ainsi que l'opération de pompage de polluants et d'eau huileuse du LADY ELIZABETH I par l'entrepreneur du propriétaire. Le représentant du propriétaire a présenté à la GCC un plan d'action pour enlever le bateau, lequel a été accepté. Les trois membres du personnel de la GCC sont retournés à St. John's.

Demande d'indemnisation

Le 13 décembre 2019, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation au montant total de 8 489,01 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident causé par le LADY ELIZABETH I.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible selon la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime.*

Évaluation et offre

L'administrateur a fait enquête et a évalué la demande d'indemnisation, et il a demandé à la GCC de lui fournir des renseignements additionnels. Une réponse a été reçue le 25 février 2020.

L'administrateur a conclu que les frais engagés pour faire venir trois membres du personnel de la GCC de l'autre bout de la province afin de surveiller les mesures d'intervention du propriétaire pendant une période de plusieurs jours n'étaient pas raisonnables dans les circonstances, surtout du fait que la GCC aurait pu faire appel à des ressources locales.

L'administrateur s'est appuyé sur le modèle d'une opération de surveillance de plus petite envergure pour calculer les frais jugés recevables et, le 11 mars 2020, il a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 1 620,37 $, plus les intérêts courus de 129,42 $.

Au 31 mars 2020, la GCC n'avait pas encore répondu à l'offre d'indemnité faite par l'administrateur.

Situation

Le dossier était encore ouvert à la fin de l'année financière.

***LUCAS & REBECCA* (2017)**

Lieu : Baie des Îles (Terre-Neuve-et-Labrador)
Numéro de dossier : 120-727-C1

Incident

Le 1er juillet 2017, l'officier de service de l'équipe d'intervention environnementale de la Garde côtière canadienne (GCC) à St. John's a été avisé que le LUCAS & REBECCA, un navire de pêche de 40 pieds, s'était échoué dans la baie des Îles, sur la côte ouest de la province. L'équipage a abandonné le navire en toute sécurité. Le propriétaire du navire a signalé qu'il y avait environ 200 litres de carburant diesel à bord, ainsi que de l'huile hydraulique, de l'huile à moteur et du liquide de direction.

Lorsqu'il a été informé de l'incident, l'officier de service de l'équipe d'intervention environnementale de la GCC à St. John's a communiqué avec le CAPE FOX – un bateau de recherche et sauvetage de 47 pieds de la GCC basé à Lark Harbour, à environ 10 milles marins du lieu de l'incident. Le capitaine du CAPE FOX a signalé qu'il est intervenu en réponse à l'échouement et qu'il a tenté de remorquer le navire de pêche pour le dégager des roches au bord de l'île Saddle, mais que ses efforts ont été infructueux. Aucune pollution par les hydrocarbures n'a été observée. Pendant ce temps, le propriétaire du navire a retiré des bidons d'huile à moteur et de liquide de direction, ainsi que des seaux d'huile hydraulique. Les prévisions météorologiques annonçaient des vents violents, qui ont finalement causé la destruction du navire échoué.

Le 3 juillet 2017, le propriétaire a indiqué que le bateau qu'il avait fait venir pour enlever le carburant diesel du LUCAS & REBECCA était incapable de le faire à cause des conditions météorologiques très mauvaises. Le même jour, cependant, l'équipe d'intervention environnementale de la GCC a utilisé son équipement et a réussi à enlever tous les hydrocarbures accessibles de l'épave : 850 litres de carburant diesel, 20 litres d'huile hydraulique, 20 litres de liquide de direction, et une petite quantité d'huile à moteur. Le 4 juillet 2017, l'équipe d'intervention environnementale de la GCC a quitté les lieux et est retournée à St. John's.

Le LUCAS & REBECCA était une perte totale.

Demande d'indemnisation

Le 3 novembre 2017, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans (MPO/GCC), une demande d'indemnisation s'élevant à 17 744,64 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

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

Évaluation et offre

Le 13 décembre 2017, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert au MPO/GCC le montant établi de 17 744,64 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation.

Le 19 décembre 2017, l'administrateur a reçu du MPO/GCC une lettre d'acceptation de l'offre. Le 11 janvier 2018, l'administrateur a ordonné que la somme de 18 301,77 $ (y compris des intérêts courus de 557,13 $) soit versée au MPO/GCC.

Mesures de recouvrement

Le 27 février 2018, l'avocat-conseil interne de l'administrateur a envoyé une mise en demeure au propriétaire du LUCAS & REBECCA. En avril 2018, le propriétaire a répondu qu'il n'était pas au courant de la demande d'indemnisation de la GCC ni de sa propre responsabilité. Il a ajouté qu'il n'avait pas les moyens de payer à ce moment, mais qu'il comprenait ses obligations. Il a demandé du temps pour mettre de l'ordre dans ses affaires et a indiqué qu'il serait ensuite en mesure de payer. Par la suite, l'avocat-conseil interne a fait d'autres tentatives pour communiquer avec le propriétaire du navire, mais sans succès.

En décembre 2018, l'administrateur a chargé un service professionnel de localisation de faire une recherche des actifs du propriétaire du LUCAS & REBECCA. Aucun actif important n'a été trouvé.

En janvier 2019, l'administrateur a retenu les services d'un avocat externe. Deux autres mises en demeure ont été envoyées : la première au propriétaire connu du navire et la seconde à la succession du défunt propriétaire inscrit. L'avocat a obtenu une réponse du propriétaire connu et a entamé des négociations. Un représentant de la succession du propriétaire inscrit a communiqué avec l'avocat et a fourni une preuve satisfaisante montrant que le titre de propriété du navire avait été transféré avant que celui-ci ne s'échoue.

Le 31 juillet 2019, l'avocat-conseil de l'administrateur a déposé une demande devant la Cour fédérale (numéro de dossier de la Cour T-1239-19). Le présumé propriétaire du navire a été nommé comme défendeur dans cette action en justice. La demande a été signifiée au propriétaire du navire peu de temps après avoir été déposée.

Un avocat représentant le présumé propriétaire du navire a communiqué avec l'avocat-conseil de l'administrateur pour discuter d'une entente de règlement. Les parties sont presque parvenues à une entente à deux reprises, mais elles n'ont pas pu finaliser un règlement.

En février 2020, l'administrateur a commencé à préparer les documents nécessaires pour faire avancer la procédure judiciaire, car il ne semblait pas qu'un règlement allait être conclu. Cependant, ces efforts ont dû être interrompus à la suite de la directive sur la procédure et de l'ordonnance relative à la période de suspension que la Cour fédérale a émises en raison de la pandémie de la COVID-19.

Situation

Le dossier était encore ouvert à la fin de l'année financière.

MARY SHAUNA (2017)

Lieu : Pointe Norris (Terre-Neuve-et-Labrador)
Numéro de cas : 120-839-C1

Incident

Le 26 décembre 2017, le personnel d'intervention environnementale de la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisé que le MARY SHAUNA, un navire d'une longueur de 39 pieds, s'était échoué dans la baie Bonne, à Terre-Neuve-et-Labrador. Le navire avait à son bord entre 100 et 150 gallons de carburant diesel et 25 gallons d'huile hydraulique. La GCC a communiqué avec le propriétaire du navire, elle lui a donné un avis en vertu de l'article 180 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, et elle lui a demandé de lui faire connaîtres ses intentions. Le propriétaire a avisé la GCC qu'il allait tenter de dégager le navire des rochers une fois que les conditions météorologiques seraient favorables.

Le 28 décembre 2019, aucune pollution n'a été signalée. Le propriétaire a continué d'attendre que les conditions métérologiques s'améliorent pour remorquer son navire.

Le 31 décembre 2019, le personnel d'intervention environnementale de la GCC a quitté Rocky Harbour pour se rendre à Woody Point (Terre-Neuve-et-Labrador) afin de rencontrer le propriétaire du navire, qui est arrivé au quai en compagnie de son équipage pour enlever les polluants du navire. Le personnel d'intervention environnementale de la GCC est resté sur place pour surveiller l'enlèvement des polluants. Environ 470 litres de carburant ont été enlevés du résevoir de bâbord et 30 litres ont été retirés d'un autre réservoir plus petit. Environ 30 litres d'huile hydraulique ont été enlevés d'un réservoir de fluide hydraulique sur le pont.

Le personnel d'intervention environnementale de la GCC a quitté les lieux le même jour.

Demande d'indemnisation

Le 1er mai 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 5 389,77 $ relativement à l'incident, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible selon la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

Le 7 mai 2019, la GCC a avisé l'administrateur que le propriétaire du navire avait réglé sa réclamation.

Le 23 mai 2019, l'administrateur a reçu de la GCC une requête officielle lui demandant de retirer sa demande d'indemnisation à la suite du règlement.

Situation

Le dossier a été fermé le 27 mai 2019.

***MATTERHORN* (2014)**

Lieu : Mount Carmel, baie St. Mary's (Terre-Neuve-et-Labrador)
Numéro de dossier : 120-695-C1

Incident

Le 10 août 2014, le MATTERHORN, un remorqueur de 535 tonnes équipé de 13 réservoirs de carburant, a coulé alors qu'il était amarré aux côtés d'un autre navire à une installation maritime située à Mount Carmel, dans la baie St. Mary's, à Terre-Neuve-et-Labrador. Le MATTERHORN, qui avait été remorqué à Mount Carmel en 2011, était apparemment en attente de réparations au chantier Miller Shipping Facility au moment de l'incident. Lorsque le remorqueur a coulé, il avait 3 000 litres de carburant diesel dans ses réservoirs, 1 000 litres de carburant dans ses réservoirs journaliers et environ 1 250 litres d'huiles lubrifiantes à son bord. Le remorqueur a causé de la pollution et le personnel de la Garde côtière canadienne (GCC) s'est rendu sur les lieux pour intervenir.

L'intervention initiale du propriétaire du remorqueur en réponse à l'incident était insuffisante, et la GCC l'a donc avisé des mesures nécessaires à prendre. Des barrages flottants et du matériel absorbant ont été déployés. Par la suite, cependant, le propriétaire du remorqueur a refusé de prendre d'autres mesures d'intervention et il a ignoré tous les avis donnés par la GCC, bien qu'il restait encore des hydrocarbures. Le 21 juillet 2015, la GCC a assumé le rôle de commandant sur place.

En août 2015, le remorqueur a fait l'objet d'une inspection sous-marine et d'un examen extérieur. De plus, l'entreprise LOC Marine and Engineering Consultants a été engagée afin de fournir des conseils sur les mesures possibles pour enlever les polluants. Trois solutions ont été proposées et la GCC a décidé d'enlever les polluants du remorqueur sur place. Les travaux d'enlèvement des polluants, qui ont été effectués par l'entreprise Sea Force Diving, ont pris fin le 14 juillet 2016. Le remorqueur a été laissé au fond de l'eau et aucune autre pollution n'a été signalée.

Demande d'indemnisation

Le 9 août 2016, 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 172 751,64 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

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

Évaluation et offre

À la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert au MPO/GCC le montant établi de 172 751,64 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. L'offre a été acceptée le 6 février 2017, et la somme de 181 208,40 $, y compris les intérêts, a été versée au MPO/GCC le ou vers le 21 février 2017.

Mesures de recouvrement

Une entreprise professionnelle de localisation a été engagée pour trouver les propriétaires et les exploitants du MATTERHORN et faire une recherche de leurs actifs. En mars 2017, l'administrateur a retenu les services d'un avocat externe et l'a chargé d'intenter une action subrogative contre les propriétaires et les exploitants du MATTERHORN.

Une demande a été déposée le 8 août 2017. Il s'est avéré difficile de signifier la demande au propriétaire du remorqueur. Une requête en validation de la signification a été introduite et, le 27 octobre 2017, la Cour a rendu une ordonnance à cet effet. En mars 2018, des défenses ont été déposées. En mai 2018, les réponses aux défenses ont été déposées et, en juin 2018, les parties ont convenu de tenir une séance de médiation à Halifax en novembre 2018.

On croyait à l'origine que la médiation avait réussi, mais par la suite, un conflit est survenu à propos du libellé de l'entente de règlement. Au 31 mars 2019, les parties tentaient encore de s'entendre sur le libellé du règlement.

Le 3 mai 2019, il a été déterminé que le défendeur tentait peut-être de dissimuler des actifs. Deux requêtes visant à obtenir des injonctions pour empêcher les défendeurs de se départir d'actifs ont été présentées à la Cour. Le 22 mai 2019, la Cour a accordé les injonctions de manière provisoire.

En juin 2019, les parties sont parvenues à une entente de règlement. À la fin de juillet 2019, l'administrateur a reçu la somme de 135 000 $ convenue selon l'entente de règlement.

Situation

Le dossier a été fermé le 10 octobre 2019.

***MEGAN C* (2019)**

Lieu : Port aux Basques (Terre-Neuve-et-Labrador)
Numéro de dossier : 120-838-C1

Incident

Le 28 janvier 2019, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le MEGAN C, un navire de pêche de 30 pieds, avait coulé le long d'un quai à Port aux Basques, à Terre-Neuve-et-Labrador. Le navire avait à son bord une quantité inconnue de carburant et on ne savait pas à qui il appartenait.

Dans l'après-midi, trois membres du personnel d'intervention environnementale de la GCC ont quitté St. John's pour se rendre à Port aux Basques et sont arrivés dans l'après-midi du 29 janvier 2019. Ce matin-là, le propriétaire du navire s'est fait connaître à la GCC. Un avis a été donné au propriétaire en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, auquel ce dernier a répondu qu'il n'avait pas les ressources nécessaires pour sortir le navire de l'eau.

À son arrivée sur les lieux, le personnel d'intervention environnementale a constaté que le MEGAN C n'avait que partiellement coulé. Le propriétaire est arrivé sur les lieux et a signé une déclaration selon laquelle il reconnaissait sa responsabilité à l'égard du navire et disait être incapable de prendre les mesures appropriées. Le personnel d'intervention environnementale a déployé un barrage flottant, a enlevé les polluants se trouvant à bord du navire et a engagé un entrepreneur pour sortir le navire de l'eau, ce qui a été fait plus tard le même jour.

Le personnel d'intervention environnementale a quitté les lieux le 30 janvier 2019, et l'entrepreneur a déconstruit le MEGAN C dans l'après-midi du même jour.

Demande d'indemnisation

Le 1er mai 2019, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation au montant total de 11 784,58 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident causé par le MEGAN C.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible selon la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

L'administrateur a fait enquête et a évalué la demande d'indemnisation.

Étant donné la menace inconnue que posait le navire à l'origine et l'incapacité du propriétaire d'intervenir de façon appropriée, l'administrateur a conclu que les mesures prises par la GCC jusqu'à l'enlèvement des polluants se trouvant à bord du MEGAN C, inclusivement, étaient raisonnables. Cependant, en l'absence de preuve que le navire posait encore une menace de pollution après que le personnel d'intervention environnementale ait enlevé les polluants à

bord du navire, les frais relatifs aux travaux de l'entrepreneur pour enlever et déconstruire le navire ont été rejetés.

Le 12 juin 2019, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 8 170,82 $, plus les intérêts courus de 120,52 $.

La GCC a accepté l'offre le 19 juillet 2019, et la somme de 8 291,34 $, y compris les intérêts, lui a été versée par prélèvement sur la Caisse le 24 juillet 2019.

Mesures de recouvrement

Le 21 novembre 2019, l'administrateur a délivré à une entreprise de télécommunications une citation en vertu de la *Loi sur les enquêtes*, dans le but de trouver le propriétaire du MEGAN C. Une réponse à la citation a été reçue le 19 décembre 2019.

Le 6 janvier 2020, l'avocat-conseil interne de l'administrateur a envoyé une mise en demeure au propriétaire du MEGAN C. Aucune réponse n'a été recue, mais le propriétaire a accusé réception de la mise en demeure.

Au 31 mars 2020, l'administrateur poursuivait ses efforts de recouvrement contre le propriétaire du MEGAN C.

Situation

Le dossier était encore ouvert à la fin de l'année financière.

***NOBLE MARINER* (2018)**

Lieu : Nipper's Harbour (Terre-Neuve-et-Labrador)
Numéro de dossier : 120-841-C1

Incident

Le 25 avril 2018, la Garde côtière canadienne (GC) a été avisée que le NOBLE MARINER, un navire de pêche de 60 pieds, avait coulé le long d'un quai à Nipper's Harbour, à Terre-Neuve-et-Labrador. Une irisation d'hydrocarbures était visible autour du navire, et la présence d'une odeur de carburant diesel a été signalée au quai. La quantité de polluants à bord du navire était inconnue à ce moment, et le propriétaire inscrit du navire était incapable d'intervenir. La GCC a engagé des plongeurs pour qu'ils se rendent sur place et remettent le NOBLE MARINER à flot.

Le 26 avril 2018, trois membres du personnel d'intervention environnementale de la GCC ont quitté St. John's pour se rendre à Nipper's Harbour. Ils sont arrivés sur les lieux dans l'après-midi, juste avant les plongeurs qui avaient été engagés. Le personnel d'intervention environnementale a évalué la situation, il a déployé des matelas absorbants autour du NOBLE MARINER, et il a aidé les plongeurs à faire les préparatifs nécessaires pour renflouer le navire le lendemain.

Le 27 avril 2018, le personnel d'intervention environnementale était présent sur les lieux et il a déployé d'autre matériel absorbant, pendant que les plongeurs engagés ont remis le NOBLE MARINER à flot à l'aide de sacs de levage et de pompes. Un deuxième entrepreneur est arrivé avec un camion aspirateur pour enlever les polluants et l'eau huileuse se trouvant à bord du navire. Une quantité totale de 10 000 litres a été enlevée.

Le 28 avril 2018, le personnel d'intervention environnementale a transféré le NOBLE MARINER à l'administration portuaire locale pour qu'il soit enlevé dans le cadre du Programme d'élimination des épaves et des navires abandonnés de Ports pour petits bateaux. Le personnel d'intervention environnementale est retourné ensuite à St. John's.

Demande d'indemnisation

Le 30 mai 2019, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation au montant total de 41 687,99 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident causé par le NOBLE MARINER.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible selon la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

L'administrateur a fait enquête et a évalué la demande d'indemnisation. Des demandes de renseignements supplémentaires ont été envoyées à la GCC les 5 et 12 juin 2019. Aucune réponse n'a été reçue.

D'après les documents de la demande d'indemnisation fournis par la GCC, l'administrateur a conclu de façon générale que les mesures prises par la GCC pour renflouer et pomper le

NOBLE MARINER étaient raisonnables, étant donné la menace de pollution réelle que présentait le navire. Cependant, en raison du peu de documents fournis à l'appui de certains services contractuels, les frais réclamés pour ces services ont été réduits.

Le 11 juillet 2019, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 36 601,67 $, plus les intérêts courus de 1 573,88 $.

La GCC a accepté l'offre le 6 août 2019, et la somme de 38 175,55 $, y compris les intérêts, lui a été versée par prélèvement sur la Caisse deux jours plus tard.

Mesures de recouvrement

Le 8 août 2019, l'avocat-conseil interne de l'administrateur a envoyé une mise en demeure au propriétaire inscrit du NOBLE MARINER. Le 20 août 2019, une réponse a été reçue d'un avocat représentant le propriétaire inscrit du navire. Les discussions entre les avocats se sont poursuivies jusqu'à l'automne.

L'administrateur a engagé une agence d'enquête privée pour faire une recherche des actifs du propriétaire inscrit du NOBLE MARINER. Les résultats de l'enquête ont été reçus le 6 septembre 2019.

Au 31 mars 2020, l'administrateur poursuivait ses efforts de recouvrement contre le propriétaire inscrit.

Situation

Le dossier était encore ouvert à la fin de l'année financière.

***NORTHERN RANGER* (2019)**

Lieu : Lewisporte (Terre-Neuve-et-Labrador)
Numéro de dossier : 120-843-I-G

Incident

Le 1er juin 2019, le NORTHERN RANGER, un traversier retiré du service, d'une jauge brute de 2 573, a déversé une quantité inconnue de polluants de son réservoir d'huile usée, alors qu'il était amarré au quai dans le port de Lewisporte, à Terre-Neuve-et-Labrador. La Garde côtière canadienne (GCC) a déployé un barrage flottant autour du navire.

Au moment de l'incident, le NORTHERN RANGER appartenait au gouvernement provincial de Terre-Neuve-et-Labrador.

Mesures prises par l'administrateur

Le 7 juin 2019, l'administrateur a ouvert un dossier sur l'incident du NORTHERN RANGER. Le même jour, l'administrateur a obtenu de Transports Canada le certificat d'assurance du navire.

L'administrateur n'a pas demandé une garantie financière dans cette affaire, mais il garde le dossier ouvert au cas où des demandes d'indemnisation soient faites avant l'expiration du délai prévu par la loi.

Demande d'indemnisation

Au 31 mars 2020, aucune demande d'indemnisation n'avait encore été présentée à l'administrateur.

Situation

Le dossier était encore ouvert à la fin de l'année financière.

***NORTHERN STAR* (2018)**

Lieu : Pointe Witless (Terre-Neuve-et-Labrador)
Numéro de dossier : 120-851-C1

Incident

Le 10 février 2018, la Garde cotière canadienne (GCC) a été avisée que le NORTHERN STAR, un navire de pêche de 35 pieds, s'était échoué durant la nuit sur la pointe Witless, à Terre-Neuve-et-Labrador. Deux personnes ont été secourues par un hélicoptère de recherche et sauvetage, et l'incident a été pris en main par l'équipe d'intervention environnementale de la GCC. Les rapports du service de recherche et sauvetage indiquaient qu'il était impossible d'atteindre le NORTHERN STAR par la mer et que les conditions étaient mauvaises.

La GCC a parlé au propriétaire du NORTHERN STAR, qui était l'une des personnes secourues du navire. Ce dernier a indiqué que le navire avait à son bord environ 1 300 litres de carburant diesel et 200 litres d'autres hydrocarbures lorsqu'il s'est échoué. Il venait tout juste d'acheter le navire et il faisait route vers la Nouvelle-Écosse.

Étant donné que le propriétaire était incapable d'intervenir, quatre membres du personnel d'intervention environnementale ont quitté St. John's à l'aube pour se rendre sur les lieux. Ils ont établi un poste de commandement au point d'accès routier le plus proche du lieu de l'échouement et ils ont évalué la situation. L'officier du service d'intervention environnementale a quitté St. John's pour se rendre sur les lieux quelques heures plus tard.

Le personnel d'intervention environnementale a enlevé 800 litres de carburant diesel du NORTHERN STAR, qui était lourdement endommagé. Un hélicoptère de recherche et sauvetage a transbordé ces polluants par élingue à un navire de la GCC qui se trouvait non loin, afin qu'ils soient éliminés.

Une fois que les polluants accessibles ont été retirés du navire, le personnel d'intervention environnementale a démobilisé son poste de commandement et il est retourné à St. John’s au début de l'après-midi.

Demande d'indemnisation

Le 11 décembre 2019, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation au montant total de 4 574,63 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident causé par le NORTHERN STAR.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible selon la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

L'administrateur a fait enquête et a évalué la demande d'indemnisation. D'après les documents fournis par la GCC, l'administrateur a conclu de façon générale que l'intervention de la GCC en réponse à l'échouement du NORTHERN STAR était raisonnable, étant donné la menace de pollution posée par le navire, qui risquait de se briser sur les rochers. Cependant, en

l'absence de justification de la décision d'envoyer l'officier du service d'intervention environnementale sur les lieux de l'incident, les frais relatifs à cette intensification des mesures ont été rejetés.

Le 18 février 2020, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 3 941,51 $, plus les intérêts courus de 313,43 $.

La GCC a accepté l'offre le 2 mars 2020, et la somme de 4 254,94 $, y compris les intérêts, lui a été versée par prélèvement sur la Caisse le 6 mars 2020.

Mesures de recouvrement

Le 29 janvier 2020, l'administrateur a demandé à la GCC des renseignements additionnels sur le propriétaire du NORTHERN STAR. Une réponse a été reçue le 20 février 2020.

Le 6 mars 2020, l'administrateur a délivré à Pêches et Océans Canada une citation en vertu de la *Loi sur les enquêtes*, dans le but de déterminer à qui appartenait le NORTHERN STAR, étant donné que le navire ne semblait pas être officiellement immatriculé au Canada. Une réponse à la citation a été obtenue le 16 mars 2020.

Le 17 mars 2020, l'avocat-conseil interne de l'administrateur a envoyé une demande de renseignements au dernier titulaire d'un permis de pêche associé au NORTHERN STAR. Aucune réponse n'a été reçue.

Au 31 mars 2020, l'administrateur poursuivait ses efforts de recouvrement contre le propriétaire du NORTHERN STAR.

Situation

Le dossier était encore ouvert à la fin de l'année financière.

***RONDA SRTC* (2016)**

Lieu : Embree (Terre-Neuve-et-Labrador)
Numéro de cas : 120-703-C1

Incident

Le 24 décembre 2016, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le RONDA SRTC, un navire de pêche en bois et fibre de verre de 39 pieds, prenait l'eau et risquait de couler le long d'un quai désaffecté à Embree (Terre-Neuve-et-Labrador). Le navire semblait partiellement enfoncé dans l'eau, surtout à l'avant, mais il ne présentait aucun risque immédiat de couler et il n'y avait aucun signe évident de pollution à ce moment. Le service local de pompiers volontaires est arrivé sur les lieux, mais la décision a été prise de ne faire monter personne sur le quai désaffecté.

Le soir même, la GCC a communiqué avec le propriétaire du navire, qui se trouvait alors à St. John's. Le propriétaire a informé la GCC qu'il allait charger une personne locale de pomper le navire et de s'en occuper pour l'empêcher de couler. Il a ajouté que le navire avait à son bord environ 25 à 30 gallons de carburant diesel, ainsi que du liquide hydraulique et de l'huile de base. Enfin, le propriétaire du navire a informé la GCC qu'il était en retard dans les paiements de l'assurance du navire.

Le 25 décembre 2016, la GCC a été avisée à nouveau que le navire n'allait sans doute pas rester à flot beaucoup plus longtemps. La GCC a communiqué encore une fois avec le propriétaire du navire, qui a indiqué que son représentant local avait de la difficulté à pomper l'eau du navire. Il ne pouvait rien faire de plus et il a accepté que la GCC déploie des agents d'intervention environnementale. Plus tard, la GCC a reçu un courriel de Transports Canada l'informant que le navire avait coulé au quai. Aucun signe de pollution n'a été observé à ce moment.

Le 26 décembre 2016, dans une tempête de neige, deux agents d'intervention environnementale de la GCC sont arrivés sur les lieux à bord d'un petit bateau. Ils ont déployé des barrages absorbants et ont sécurisé le navire. Après plusieurs jours de mauvais temps, durant lesquels la GCC est restée en contact avec des observateurs locaux, deux spécialistes en intervention environnementale ont examiné le navire le 5 janvier 2017. La GCC a décidé de renflouer le navire et de le retirer de l'environnement marin. Un entrepreneur a été engagé à cette fin. L'opération de renflouement a été retardée à cause du mauvais temps, de l'état du quai et de difficultés techniques, mais le navire a été remis à flot le 9 janvier 2017. Le lendemain, le navire a été remorqué à Twillingate et sorti de l'eau. La GCC a quitté les lieux le 11 janvier.

Le 1er mai 2018, le propriétaire a été avisé que la GCC avait engagé un entrepreneur pour déconstruire le navire. Une inspection du navire a montré qu'il n'avait aucune valeur, et son entreposage sur terre occasionnait des frais continus à la GCC. Le navire a été déconstruit en mai ou juin 2018.

Demande d'indemnisation

Le 26 novembre 2018, 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 98 858,83 $ relativement à l'incident, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

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

Évaluation et offre

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

Après avoir évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a déterminé que les mesures prises par la GCC représentaient en grande partie l'enlèvement d'une épave et que les frais relatifs aux trois entrepreneurs engagés par la GCC n'étaient donc pas indemnisables. Une partie des frais relatifs aux salaires, aux déplacements et aux véhicules ont aussi été rejetés parce qu'ils n'ont pas été jugés raisonnables. De plus, le taux de calcul des frais administratifs a été ajusté.

Le 26 février 2019, l'administrateur a offert au MPO/GCC le montant établi de 5 953,87 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. L'offre a été acceptée le 5 mars 2019. Le 7 mars 2019, la somme de 6 396,57 $, y compris les intérêts, a été versée au MPO/GCC.

Mesures de recouvrement

Une entreprise professionnelle de localisation a été engagée pour trouver le propriétaire du RONDA SRTC et faire une recherche de ses actifs. Le rapport a été reçu en novembre 2018.

L'information fournie par l'entreprise professionnelle de localisation n'a pas permis à l'administrateur de trouver le propriétaire du navire ou de communiquer avec lui. Par conséquent, étant donné que toutes les mesures de recouvrement raisonnables avaient été prises, l'administrateur a décidé de fermer le dossier sur la recommandation de l'avocat-conseil interne.

Situation

Le dossier a été fermé le 4 juillet 2019.

***SIKUK* (2017)**

Lieu : Clarenville (Terre-Neuve-et-Labrador)
Numéro de dossier : 120-712-C1

Incident

Le 21 septembre 2017, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que deux navires, identifiés comme étant le SIKUK et le FRANÇOISE, chassaient sur leur ancre à Clarenville (Terre-Neuve-et-Labrador). Le SIKUK avait une jauge brute de 584 et le FRANÇOISE une jauge brute de 230. Ils étaient tous deux des navires de pêche abandonnés qui avaient été ancrés à un chantier maritime local. La GCC a émis des directives à chacun des propriétaires en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, leur ordonnant de prendre des mesures pour sécuriser leurs navires respectifs. À ce stade, les propriétaires sont restés silencieux ou se sont montrés peu coopératifs.

Le 22 septembre 2017, deux membres du personnel d'intervention environnementale de la GCC de St. John's sont arrivés sur les lieux. Ils ont constaté que le SIKUK était à l'ancre et que le FRANÇOISE, qui gîtait légèrement, était attaché au côté gauche du SIKUK à l'aide de trois câbles d'amarrage. Le personnel d'intervention environnementale est monté à bord du SIKUK et a constaté que ses deux ancres avant étaient mouillées, mais qu'elles ne pouvaient pas être remontées parce que le navire n'avait pas de puissance. Le personnel d'intervention environnementale a déterminé que le SIKUK avait à son bord environ 11 500 litres de polluants. Il n'a pas pu monter à bord du FRANÇOISE à cause de problèmes de sécurité.

Le 23 septembre 2017, le navire de la GCC HARP est arrivé sur les lieux. Le personnel de la GCC a installé des tampons anti-ragage pour protéger les câbles qui reliaient le SIKUK au FRANÇOISE.

Étant donné que les navires n'avaient pas de feux de signalisation, la GCC craignait qu'ils ne présentent un danger pour la navigation. On s'inquiétait aussi que les navires continuent de chasser sur leur ancre et qu'ils endommagent ainsi des câbles sous-marins. Parce qu'on prévoyait du mauvais temps dans la région, on craignait que les navires ne s'échouent et ne rejettent des polluants. Par conséquent, la GCC a décidé d'engager un remorqueur commercial pour qu'il tire SIKUK et le FRANÇOISE jusqu'à un lieu de refuge. À cette fin, des branches de remorque ont été fixées à chacun des deux navires.

Le 24 septembre 2017, un remorqueur engagé à contrat était en route de Sydney (Nouvelle-Écosse) et était attendu tôt le lendemain. La GCC avait approuvé un lieu de refuge temporaire pour les navires à un quai désaffecté local, situé à quelques centaines de mètres de l'endroit où les navires étaient ancrés. Étant donné que le quai était en mauvais état, son propriétaire a stipulé que seul le personnel de la GCC était autorisé à l'utiliser. La GCC a aussi accepté de prendre des dispositions pour assurer la surveillance de l'endroit 24 heures sur 24. Le personnel de la GCC a préparé le quai et les navires pour l'amarrage et s'est procuré le matériel qu'il jugeait nécessaire pour amarrer les navires au quai en toute sécurité.

Le 25 septembre 2017, le remorqueur est arrivé et a tiré les navires après un exposé sur les mesures de sécurité. Le SIKUK et le FRANÇOISE ont été amarrés au quai à 10 h 00, après quoi le remorqueur et le navire de la GCC HARP ont quitté les lieux. Les agents de sécurité engagés par la GCC ont commencé leur surveillance constante de l'endroit et le personnel

d'intervention environnementale de la GCC a quitté.

D'autres directives ont été émises aux propriétaires des deux navires en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, leur ordonnant de présenter à la GCC des plans d'action officiels pour pomper les polluants des navires et les faire remorquer afin qu'ils soient déconstruits ou réparés. Ni l'un ni l'autre des propriétaires n'a obtempéré.

Le 30 septembre 2017, le personnel d'intervention environnementale est retourné à l'endroit où les navires étaient amarrés afin de les inspecter. Le FRANÇOISE donnait encore de la gîte, mais sa situation n'avait pas changé. Le SIKUK était droit et à égal tirant d'eau. Le personnel d'intervention environnementale a fait des ajustements mineurs aux câbles d'amarrage avant de quitter les lieux. Au cours des mois suivants, il a continué de visiter l'endroit périodiquement pour vérifier l'état des navires et faire des ajustements au besoin.

Le 4 octobre 2017, le propriétaire du SIKUK a engagé un entrepreneur et un expert-conseil maritime, mais il est demeuré vague et évasif dans sa correspondance avec la GCC.

Le 8 novembre 2017, une directive a été émise au propriétaire du SIKUK pour l'informer que l'intervention de la GCC était imminente et qu'il devait fournir un plan d'action acceptable au plus tard le 14 novembre 2017. Aucun plan d'action n'a été reçu dans le délai prescrit.

Le 16 novembre 2017, la GCC est arrivée sur les lieux avec un expert maritime qu'elle avait engagé pour faire une inspection de l'état du SIKUK et une évaluation de la quantité de polluants se trouvant à bord. Selon le rapport d'inspection, le SIKUK était un navire de pêche dont l'équipement avait été modifié pour récolter de la glace provenant d'icebergs. Le rapport indiquait que la coque semblait intacte et que le navire était donc en état de navigabilité. Il y avait divers polluants à bord, dont une quantité d'hydrocarbures estimée à 16 250 litres, bien que la majeure partie de ceux-ci se trouvaient apparemment dans un réservoir encrassé qui n'a pu être sondé. Enfin, étant donné l'âge du SIKUK, il a été conclu qu'il contenait probablement de l'amiante.

Le 14 décembre 2017, le propriétaire du SIKUK a fourni à la GCC un plan d'action acceptable qui devait être mis à exécution deux semaines plus tard, mais qui a été retardé à cause de mauvais temps. Le 4 janvier 2018, sous la surveillance de la GCC, un remorqueur engagé par le propriétaire est arrivé sur les lieux et a été amarré le long du SIKUK. Une opération de pompage a débuté; une partie des hydrocarbures a été pompée à bord du remorqueur et le reste dans un camion se trouvant à terre. Des barrages absorbants ont été déployés par précaution. L'opération de pompage a pris fin le 6 janvier; environ 18 000 litres de liquides ont été enlevés du navire.

Le 7 janvier 2018, la GCC a procédé à une inspection du SIKUK et a confirmé que tous les hydrocarbures accessibles avaient été retirés du navire. Divers autres polluants et barils ont aussi été enlevés par l'entrepreneur du propriétaire. Un inspecteur de Transports Canada est arrivé sur les lieux pour examiner le plan de remorquage. Le lendemain, avec l'autorisation de Transports Canada et sous la surveillance de la GCC, le remorqueur engagé par le propriétaire a commencé à tirer le SIKUK jusqu'à Springdale. La GCC a quitté les lieux le lendemain, et le SIKUK est arrivé à Springdale le 10 janvier 2018 sans avoir causé de pollution.

Demande d'indemnisation

Le 1er mars 2019, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation au montant total de 195 109,00 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident causé par le SIKUK.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible selon la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

Le 4 mars 2019, l'administrateur a informé la GCC qu'étant donné que deux navires avaient fait l'objet de la même intervention et qu'il fallait ainsi répartir les coûts, l'évaluation de la demande d'indemnisation relative au SIKUK serait mise en suspens jusqu'à ce que la demande d'indemnisation relative au FRANÇOISE soit reçue.

Le 12 septembre 2019, la GCC a présenté la demande d'indemnisation relative au FRANÇOISE, et l'administrateur a donc commencé son enquête et son évaluation des deux demandes d'indemnisation. Plusieurs demandes de renseignements et de documents additionnels ont été faites à la GCC, auxquelles celle-ci a répondu en partie.

Au 31 mars 2020, l'administrateur poursuivait son enquête et son évaluation de la demande d'indemnisation.

Mesures de recouvrement

Le 14 décembre 2018, avant de recevoir la demande d'indemnisation relative au SIKUK, l'administrateur a obtenu de Transports Canada la transcription du registre d'immatriculation du navire. La transcription montrait que le registre canadien du navire avait été fermé en 2009 pour que celui-ci puisse être immatriculé à Saint-Vincent-et-les-Grenadines. Le 5 mars 2019, l'administrateur a obtenu de Saint-Vincent-et-les-Grenadines la transcription du registre du SIKUK, qui montrait que le navire n'était plus immatriculé à cet endroit depuis le 27 septembre 2017. Le propriétaire inscrit du navire au Canada et à Saint-Vincent-et-les-Grenadines était la même société canadienne, dont les représentants avaient traité avec la GCC tout au long de son intervention.

Le 26 novembre 2019, l'administrateur a appris que le SIKUK était toujours amarré à un quai privé à Springdale.

Situation

Le dossier était encore ouvert à la fin de l'année financière.

Dossier connexe

120-725-C1 – FRANÇOISE : même date et même lieu, même type d'incident (navire chassant sur son ancre), même demandeur.

***STELIE II (*2016)**

Lieu : Port Saunders (Terre-Neuve-et-Labrador)
Numéro de dossier : 120-687-R

Incident

Le 24 mars 2016, le STELIE II, un navire de pêche en bois de 90 pieds, construit en 1963, a rompu ses amarres aux installations de la compagnie *Northern Boat Repair*, dans le port de Port Saunders, à Terre-Neuve-et-Labrador, et a causé des dommages au quai. Le navire gîtait dangereusement à tribord et il prenait l'eau. Il y avait du carburant diesel, des huiles lubrifiantes et d'autres huiles hydrauliques à bord du navire; de plus, des hydrocarbures ont été observés sur la glace autour du navire. Le 29 mars 2016, la Garde côtière canadienne (GCC) a informé l'administrateur de l'incident et a signalé que le STELIE II présentait un risque de pollution par les hydrocarbures.

La GCC a émis une directive au propriétaire du navire, mais ce dernier n'y a pas donné suite. Par conséquent, la GCC a pris les mesures nécessaires pour maîtriser l'incident. Le personnel d'intervention est monté à bord du navire et a constaté que la salle des machines était presque inondée. Par la suite, le navire a été vidé d'eau et retiré de l'environnement marin pour éviter qu'il ne coule complètement. Lorsque le navire a été placé sur le quai, on a constaté que des dommages avaient été causés à sa proue et à sa poupe.

Demande d'indemnisation

Le 1er mai 2018, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, la première partie d'une demande d'indemnisation pour les frais engagés en réponse à l'incident. Étant donné que cette demande ne représentait qu'une partie des mesures d'intervention prises par la GCC, l'administrateur a avisé la GCC que le dossier serait mis en suspens en attendant la réception de la demande d'indemnisation complète. De plus, l'administrateur a informé la GCC que le délai de prescription de cinq ans ne serait pas prolongé parce qu'elle avait présenté une demande d'indemnisation partielle.

En 2020, durant l'une des rencontres périodiques, la GCC a avisé l'administrateur que le navire avait été déconstruit récemment et que le reste de la demande d'indemnisation lui serait envoyée prochainement.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

Dossier connexe

120-685-C1 – BAFFIN SOUND (même propriétaire)

Nouvelle-Écosse

***CORMORANT* (2015)**

Lieu : Rivière LaHave, Bridgewater (Nouvelle-Écosse)
Numéro de dossier : 120-672-C1

Incident

Le 18 mars 2015, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le CORMORANT, un ancien navire de soutien des opérations de plongée de la Marine royale canadienne d'une jauge brute de 2 174, qui avait été déclassé et vendu en 1997, gîtait dangereusement au quai de la rivière LaHave, à Bridgewater (Nouvelle-Écosse), et que des hydrocarbures s'échappaient du navire. La GCC a remis au propriétaire du navire un avis pour l'informer de ses responsabilités en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM) et lui a ordonné d'établir un plan de sauvetage pour renflouer le navire. Le propriétaire du navire a engagé une compagnie de sauvetage. La GCC a assumé le rôle d'agent de surveillance fédéral. Le service d'incendie local a prêté main-forte en arrosant de l'eau sous pression pour enlever la neige et la glace qui s'étaient accumulées sur le navire partiellement submergé, et un barrage flottant a été déployé autour de l'épave.

Le 5 mai, la GCC a assumé le rôle de commandant sur place, après avoir été informée par les représentants de la compagnie de sauvetage qu'elle ne poursuivrait pas ses opérations tant que la question de la propriété du navire n'était pas réglée. L'entreprise RMI Marine Limited (RMI) a été engagée pour s'occuper des opérations de sauvetage. Avec l'aide de plongeurs, RMI a retiré 5 850 litres d'huile usée de la cale de la salle des machines et 350 litres d'huile hydraulique de plusieurs réservoirs.

Le 27 mai, le CORMORANT a été remis à flot et tous les matelas absorbants et le barrage flottant ont été récupérés.

Mesures prises par l'administrateur

Lorsque la GCC a assumé le rôle de commandant sur place le 5 mai 2015, l'administrateur a engagé un expert maritime pour qu'il se rende sur place afin d'observer les mesures prises. L'expert maritime a visité le lieu de l'incident à plusieurs reprises et a fait rapport sur l'avancement des opérations de sauvetage.

Demande d'indemnisation

Le 2 novembre 2015, 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 549 581,18 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident, en vertu de la LRMM.

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

Évaluation et offre

Des pièces justificatives supplémentaires ont été demandées pour les besoins d'évaluation. À la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, les taux quotidiens réclamés pour une partie de l'équipement ont été révisés à la baisse selon les taux indiqués dans le document de la GCC intitulé *EKME 3315540 Edition 1*, qui avait été fourni à l'administrateur. Le 29 mars 2016, l'administrateur a offert au MPO/GCC la somme établie de 515 267,25 $. L'offre a été acceptée par le MPO/GCC et un paiement de 534 340,76 $, y compris les intérêts, a été versé au MPO/GCC le ou vers le 19 août 2016 en règlement complet et final de la demande d'indemnisation.

Mesures de recouvrement

Le 1er septembre 2016, l'avocat-conseil de l'administrateur a déposé à la Cour fédérale une déclaration et un affidavit portant demande de mandat. Le CORMORANT a été arrêté par la suite.

Le port de Bridgewater a présenté une requête pour permission de faire payer certaines factures d'entretien à même le produit de la vente, sans toutefois présenter une requête formelle de vente. L'administrateur s'y est opposé et a demandé qu'une requête formelle de vente soit présentée et que la vente soit conditionnelle à ce que le navire soit retiré du Canada par un nouveau propriétaire ayant une bonne capacité financière. Par une ordonnance datée du 26 avril 2017, la Cour a accordé au port de Bridgewater un délai pour produire une évaluation de la valeur du navire, dont le résultat a permis de conclure qu'il ne valait pas le temps ni l'argent de le mettre en vente.

L'administrateur a présenté une requête en jugement sommaire sur la question de la propriété (et non pas de la responsabilité), qui a été instruite en juin 2018, en plus de la requête introduite par le port de Bridgewater pour obtenir un jugement sur le défaut de paiement des frais d'amarrage en souffrance. À la suite de la requête, la Cour a demandé d'autres observations. Tous les avocats ont présenté des observations écrites dans des lettres séparées. La Cour a ensuite demandé la tenue d'une deuxième audience en mars 2019. La deuxième audience concernant la requête en jugement sommaire sur la question de la propriété du navire a eu lieu le 5 mars 2019. La Cour a rejeté la requête le 30 avril 2019.

Le 22 juillet 2019, le port de Bridgewater a présenté une requête pour autoriser la vente judiciaire du navire fondée sur sa réclamation de droits d'amarrage et de compensation pour des mesures de lutte contre la pollution, le sauvetage, ainsi que d'autres dommages. La Cour a rejeté la requête le 23 juillet 2019.

Le 29 octobre 2019, l'administrateur, le port de Bridgewater et une société à dénomination numérique sont parvenus à un accord de règlement. Selon cet accord, les parties ont consenti à un jugement en faveur de l'administrateur contre le port de Bridgewater et la société à dénomination numérique, au montant de 375 000 $. De plus, le port de Bridgewater et la société à dénomination numérique ont admis, entre les parties, que le navire leur appartenait. En échange de ces concessions, l'administrateur a accepté de lever immédiatement la saisie de certains biens.

Le 8 novembre 2019, la Cour a rendu un jugement sur consentement fondé sur l'accord de règlement. L'administrateur a ensuite enregistré le jugement contre des terres appartenant au port de Bridgewater.

Le 28 novembre 2019, le reste de l'action a été abandonné et tous les biens saisis dans le cadre de l'action ont été restitués.

Situation

Le dossier était encore ouvert à la fin de l'année financière.

Dossiers connexes

120-652-C1 – HANNAH ATLANTIC (2014), (même lieu d'incident)
120-653-C1 – RYAN ATLANTIC II (anciennement appelé CAPE ROUGE) (2014), (même lieu d'incident)
120-850-I-G – CORMORANT (même navire, même lieu, même demandeur potentiel, mesures prises à compter de 2019)

***CORMORANT* (2019)**

Lieu : Rivière LaHave, Bridgewater (Nouvelle-Écosse)
Numéro de dossier : 120-850-I-G

Incident

Le 18 mars 2015, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le CORMORANT, un ancien navire de soutien des opérations de plongée de la Marine royale canadienne d'une jauge brute de 2 174, qui avait été déclassé et vendu en 1997, gîtait dangereusement au quai de la rivière LaHave, à Bridgewater (Nouvelle-Écosse), et que des hydrocarbures s'échappaient du navire. La GCC a remis au propriétaire du navire un avis pour l'informer de ses responsabilités en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* et lui a ordonné d'établir un plan de sauvetage pour renflouer le navire. Le propriétaire du navire a engagé une compagnie de sauvetage. La GCC a assumé le rôle d'agent de surveillance fédéral. Le service d'incendie local a prêté main-forte en arrosant de l'eau sous pression pour enlever la neige et la glace qui s'étaient accumulées sur le navire partiellement submergé, et un barrage flottant a été déployé autour de l'épave.

Le 5 mai, la GCC a assumé le rôle de commandant sur place, après avoir été informée par les représentants de la compagnie de sauvetage qu'elle ne poursuivrait pas ses opérations tant que la question de la propriété du navire n'était pas réglée. L'entreprise *RMI Marine Limited* (RMI) a été engagée pour s'occuper des opérations de sauvetage. Avec l'aide de plongeurs, RMI a retiré 5 850 litres d'huile usée de la cale de la salle des machines et 350 litres d'huile hydraulique de plusieurs réservoirs.

Le 27 mai, le CORMORANT a été remis à flot et tous les matelas absorbants et le barrage flottant ont été récupérés.

Les 10 et 27 juillet 2019, la GCC a inspecté le CORMORANT et a déterminé que le navire risquait de couler. La GCC a aussi déterminé qu'il y avait encore des hydrocarbures à bord du navire, malgré les mesures prises pour enlever les hydrocarbures en 2015.

À la mi-mars 2020, la GCC a annoncé qu'elle allait lancer un appel de propositions pour sortir le CORMORANT du port de Bridgewater, et elle a indiqué que toute personne ayant un intérêt dans le navire avait jusqu'au 27 mars pour faire une réclamation.

Mesures prises par l'administrateur

L'administrateur a engagé un expert maritime pour qu'il examine les rapports de la GCC concernant l'incident.

Demande d'indemnisation

L'administrateur n'a reçu aucune demande d'indemnisation à la suite de cet incident.

Situation

Le dossier était encore ouvert à la fin de l'année financière.

Dossiers connexes

120-652-C1 – HANNAH ATLANTIC (2014), (même lieu d'incident)
120-653-C1 – RYAN ATLANTIC II (anciennement appelé CAPE ROUGE) (2014), (même lieu d'incident)
120-850-C1 – CORMORANT (même navire, même lieu, même demandeur potentiel, mesures prises en 2015)

***FARLEY MOWAT* (2017) (GCC)**

Lieu : Port de Shelburne (Nouvelle-Écosse)
Numéro de dossier : 120-718-C1

Incident

Le 7 juin 2017, la Garde côtière canadienne (GCC) a avisé la Caisse qu'elle prenait des mesures en réponse à une nouvelle menace de pollution posée par le navire FARLEY MOWAT, qui était à quai dans le port de Shelburne, en Nouvelle-Écosse.

Le navire, qui reposait le long du quai après avoir coulé, avait été renfloué et nettoyé en 2015. Par la suite, il avait été partiellement déconstruit par son propriétaire. Ce dernier avait enlevé la machine principale, les moteurs auxiliaires et la boîte à engrenages du navire. La superstructure du pont du navire avait été enlevée plus tôt. Lorsque le propriétaire a enlevé les moteurs et la machinerie, une grande quantité de liquides huileux contaminés a été pompée. Le reste de la salle des machines était exposée aux éléments, de telle sorte que lorsqu'il pleuvait ou neigeait, l'eau s'accumulait dans les cales et se mélangeait aux résidus huileux. Par conséquent, la municipalité de Shelburne a dû périodiquement faire appel à un camion de pompage pour vider l'eau huileuse des cales exposées.

Le 27 juin 2017, la GCC a accordé un contrat de remorquage du navire à un entrepreneur privé. Les préparatifs de remorquage ont débuté et, le 24 juillet, environ 33 000 litres d'eau de cale huileuse avaient été pompés du navire. Quinze tonnes de béton de lest ont été chargées pour améliorer la stabilité. Le 26 juillet 2017, le FARLEY MOWAT a été remorqué sous escorte jusqu'à Liverpool, en Nouvelle-Écosse, et il a ensuite été démantelé.

Mesures prises par l'administrateur

Lorsqu'il a été informé de cette nouvelle intervention de la GCC, l'administrateur a demandé à celle-ci de lui fournir une copie de l'évaluation de la stabilité du navire et du rapport d'évaluation final. Ces deux documents ont été reçus le 9 juin 2017. Le 11 juillet 2017, l'administrateur a aussi engagé un expert maritime pour qu'il se rende sur les lieux afin d'observer les préparatifs et le remorquage du navire à un chantier de démolition situé à Liverpool.

Demande d'indemnisation

Le 10 octobre 2017, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans, a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 1 176 126,41 $ pour les frais de son intervention, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

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

Évaluation et offre

Le 14 décembre 2017, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a fait une offre préalable à la GCC. La date limite initiale pour répondre à cette offre préalable a été reportée au 16 mars 2018. Le 14 mars, la GCC a répondu à

l'administrateur en faisant des commentaires et en demandant que l'évaluation soit réexaminée.

Le 15 avril 2019, l'administrateur a fait une offre au montant établi de 872 107,92 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. La GCC a accepté l'offre le 3 mai 2019, et la somme de 925 379,74 $ y compris les intérêts, lui a été versée le ou vers le 14 mai 2019.

Mesures de recouvrement

Étant donné que l'administrateur avait déjà obtenu de la Cour fédérale un jugement contre le propriétaire du navire au montant de 839 863,02 $ le 4 février 2019, il a décidé de ne prendre aucune mesure de recouvrement à l'égard de cette demande d'indemnisation, afin d'éviter d'engager des dépenses déraisonnables.

Situation

Sur la recommandation de l'avocat-conseil, l'administrateur a fermé le dossier le 23 mai 2019.

Dossiers connexes

120-679-C1-1 – FARLEY MOWAT (2015) (Shelburne) : même navire, incident antérieur
120-679-C1 – FARLEY MOWAT (2015) (GCC) : même navire, même demandeur, incident antérieur
120-653-C1 – RYAN ATLANTIC II (anciennement appelé CAPE ROUGE) (2014) : même propriétaire
120-652-C1 – HANNAH ATLANTIC (2014) : même propriétaire

***FARLEY MOWAT* (2015) (GCC)**

Lieu : Port de Shelburne (Nouvelle-Écosse)
Numéro de cas : 120-679-C1

Incident

Le 24 juin 2015, le personnel d'intervention environnementale de la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisé que le navire à moteur FARLEY MOWAT était en train de couler au quai du port de Shelburne, en Nouvelle-Écosse. La poupe du navire était déjà bien enfoncée dans l'eau et semblait toucher le fond au quai de l'administration portuaire.

Le personnel d'intervention environnementale de la GCC s'est rendu sur les lieux le 25 juin et a constaté qu'il était impossible de monter à bord du FARLEY MOWAT, car il était instable et se trouvait à une distance d'environ 20 pieds du quai. Un barrage flottant de 600 pieds a été déployé autour du navire. Le port a été inspecté afin de trouver les débris et les barils d'huile qui étaient tombés du pont lorsque le navire a coulé. Des représentants de la Sécurité maritime de Transports Canada et de la Direction de l'application de la loi d'Environnement Canada étaient présents sur les lieux. Un aéronef de surveillance de Transports Canada a survolé l'endroit et a signalé qu'il y avait 37 litres d'hydrocarbures dans le port entre le lieu de l'incident et le chantier naval. Plusieurs entrevues avec les médias ont été données sur place. Le lendemain, une entreprise de plongée a été engagée pour inspecter le navire. La GCC a organisé le déploiement de son poste de commandement mobile régional et des agents de sécurité ont été postés à la barrière du quai.

Le 26 juin, la présence de boues et d'une irisation d'hydrocarbures a été observée à l'intérieur du barrage flottant et dans un rayon de 1 000 pieds du quai à l'extérieur du barrage. Ce dernier a été rallongé de 200 pieds à l'arrière du quai et du matériel absorbant a été placé à l'intérieur du barrage. Les plongeurs ont évalué l'état du navire, l'emplacement des fuites dans la coque, ainsi que la quantité d'hydrocarbures à l'intérieur de la structure. Dans les jours qui ont suivi, la GCC a patrouillé dans le port à l'aide de deux bateaux de lutte contre la pollution et elle a inspecté un établissement local de trutticulture qui n'avait pas été touché par le déversement. Transports Canada a survolé le secteur et a signalé la présence de 13 litres d'hydrocarbures à la surface de l'eau dans le port lui-même.

Le 27 juin, un entrepreneur est arrivé avec un camion aspirateur pour enlever les déchets d'hydrocarbures qui flottaient dans quatre locaux d'habitation du navire. Des hydrocarbures ont été trouvés dans deux citernes de retenue distinctes et ont été extraits au moyen d'un tuyau d'aspiration avec l'aide de l'équipe des plongeurs. Au total, un volume de 22 500 litres d'un mélange d'eau et d'hydrocarbures a été aspiré. On a estimé que 10 pour cent du volume total, soit 2 250 litres, était du mazout. Dans l'intervalle, le personnel de la GCC a récupéré le dernier des cinq barils d'huile qui s'étaient échappés du navire lorsque celui-ci a coulé. De plus, une quantité additionnelle de 1 000 livres de matériel absorbant imprégné d'hydrocarbures a été ramassée à l'intérieur du barrage flottant, pour un total de 2 000 livres de matériel absorbant récupéré.

Les entrepreneurs ont poursuivi les opérations de récupération chaque jour du 28 juin au 2 août, date à laquelle l'épave a été remise à flot le long du quai. Un entrepreneur a fabriqué des pieux en acier qui ont été plantés dans le fond marin du port à côté du quai en

prévision du renflouement du navire. Ces pieux ont servi à soutenir le navire pour le stabiliser durant l'opération de renflouement. De plus, des pompes submersibles ont été utilisées pour vider le navire une fois que la coque a été stabilisée. Au cours de cette longue opération de renflouement, le personnel de la GCC a continué de patrouiller dans le port chaque jour à l'aide d'un bateau de lutte contre la pollution et elle a récupéré des matelas absorbants à la dérive qui avaient atteint le rivage. La GCC s'est aussi occupée des barrages flottants et a recueilli du matériel absorbant imprégné d'hydrocarbures. Des survols ont été effectués fréquemment, et la surveillance générale des mesures de récupération prises par l'entrepreneur s'est poursuivie tout au long de l'opération.

Le 3 août, un camion aspirateur et une machine de lavage à l'eau chaude sous pression ont été utilisés pour nettoyer l'intérieur du navire. Les pompes et les boyaux ont été enlevés, et les plongeurs ont fabriqué des bouchons qu'ils ont installés sur les caissons de prise d'eau. La GCC a enlevé les barrages flottants et son bateau d'intervention a quitté les lieux.

Le 5 août, des représentants de la Sécurité maritime de Transports Canada, de la Direction de l'application de la loi d'Environnement Canada, de l'Administration portuaire de Shelburne et de la GCC ont fait une inspection finale du FARLEY MOWAT. Ils ont convenu que toutes les mesures raisonnables avaient été prises pour enlever les contaminants du navire. Le propriétaire a été avisé que la GCC avait terminé son intervention. Le FARLEY MOWAT a été amarré le long du quai et le personnel de la GCC a quitté les lieux.

Mesures prises par l'administrateur

L'administrateur a d'abord été informé de l'incident par un avocat de Halifax le 25 juin 2015. L'administrateur a donc chargé son avocat-conseil d'engager un expert technique maritime pour qu'il se rende sur les lieux afin d'observer l'opération de renflouement du navire coulé. L'expert a discuté avec le personnel de la GCC des mesures prévues pour l'opération de récupération. Par la suite, l'expert a ainsi été en mesure d'informer l'administrateur des mesures prises par les entrepreneurs durant l'opération de renflouement.

Demande d'indemnisation

Le 18 janvier 2016, 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 814 815,05 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

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

Évaluation et offre

Le 29 juin 2016, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert au MPO/GCC le montant établi de 813 316,15 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation.

L'offre a été acceptée et la somme de 839 863,02 $ (y compris les intérêts courus au montant de 26 546,87 $) a été versée au MPO/GCC le ou vers le 23 août 2016.

Mesures de recouvrement

En juillet 2016, l'administrateur a engagé une entreprise professionnelle de localisation pour faire une recherche des actifs du propriétaire du navire. Aucun actif financier important n'a été trouvé. Cependant, le propriétaire est un pollueur récidiviste dont les navires RYAN ATLANTIC II, HANNAH ATLANTIC et FARLEY MOWAT ont été à l'origine de demandes d'indemnisation à la Caisse totalisant plus d'un million de dollars. Par conséquent, l'administrateur a intenté une action devant la Cour fédérale. Le propriétaire a déposé une défense et l'affaire a été instruite le 20 décembre 2017.

Le 4 février 2019, la Cour fédérale a statué en faveur de la requête en jugement sommaire déposée par l'administrateur et elle a ordonné au défendeur de payer la somme de 839 863,02 $, plus les intérêts.

Le jugement a été inscrit au registre des biens personnels et au bureau d'enregistrement foncier du comté de Halifax en Nouvelle-Écosse. Un bref de saisie-exécution a été obtenu en mars 2019, mais il n'a pu être exécuté car aucun actif saisissable n'a été trouvé.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

Dossiers connexes

FARLEY MOWAT (2015) (Municipalité de Shelburne), numéro de cas 120-679-C1-1 (même incident, différent demandeur).
FARLEY MOWAT (2017), numéro de cas 120-718-C1 (même navire, même lieu, même demandeur, différent incident).
RYAN ATLANTIC II (2017), numéro de cas 120-653-C1 (même propriétaire).
HANNAH ATLANTIC (2014), numéro de cas 120-652-C1 (même propriétaire).

***FARLEY MOWAT* (2015) (Municipalité de Shelburne)**

Lieu : Port de Shelburne (Nouvelle-Écosse)
Numéro de cas : 120-679-C1-1

Incident

Le 24 juin 2015, le personnel d'intervention environnementale de la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisé que le navire FARLEY MOWAT était en train de couler au quai du port de Shelburne, en Nouvelle-Écosse. La poupe du navire était déjà bien enfoncée dans l'eau et semblait toucher le fond au quai de l'administration portuaire. La GCC est intervenue en réponse à l'incident de pollution et a engagé des entrepreneurs (les mesures d'intervention sont décrites dans le résumé de la demande d'indemnisation présentée par la GCC, portant le numéro de cas 120-679-C1).

Le 5 août 2015, des représentants de la Sécurité maritime de Transports Canada, de la Direction de l'application de la loi d'Environnement Canada, de l'Administration portuaire de Shelburne et de la GCC ont fait une inspection finale du FARLEY MOWAT. Ils ont convenu que toutes les mesures raisonnables avaient été prises pour enlever les polluants du navire. Le propriétaire du navire a été avisé que la GCC avait terminé son intervention. Le FARLEY MOWAT a été amarré le long du quai et le personnel d'intervention a quitté les lieux.

En mai 2016, des entrepreneurs engagés par le propriétaire ont enlevé la machine principale du navire et ont laissé le pont principal ouvert et exposé aux éléments. À compter d'octobre 2016, la municipalité a dû régulièrement pomper une quantité considérable d'eau mélangée aux hydrocarbures pour éviter que d'autre pollution ne soit causée dans le port et pour empêcher le navire de couler. Le 7 juin 2017, la GCC a ordonné au propriétaire du navire de fournir, au plus tard le 12 juin, un plan d'intervention pour éliminer le risque de pollution par le FARLEY MOWAT. L'ordre donné par la GCC comprenait la note suivante : [TRADUCTION] « Le navire à moteur FARLEY MOWAT est présentement amarré au quai de Shelburne (Nouvelle-Écosse) et risque de déverser des polluants dans l'environnement marin. ».

Demande d'indemnisation

Le 23 juin 2017, la municipalité de Shelburne a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 47 598,78 $ pour les frais qu'elle avait engagés du 25 juin 2015 au 12 juin 2017.

Les frais réclamés dans la demande d'indemnisation comprenaient les suivants :

- les frais des services de sécurité exigés par la GCC durant son opération de renflouement du navire;
- la perte de droits d'amarrage pendant la période du 25 juin au 9 août 2015 (42 jours) durant l'opération de renflouement du FARLEY MOWAT par la GCC;
- les frais d'enlèvement des débris que le propriétaire du navire a laissés sur le quai lorsqu'il a commencé à déconstruire le navire;

- les frais de pompage de l'eau mélangée aux hydrocarbures à intervalles réguliers pour éviter de causer d'autre pollution.

La demande d'indemnisation de la municipalité de Shelburne visait deux incidents distincts : l'un survenu en 2015 (le naufrage du navire) et l'autre, qui a créé un nouveau risque de pollution, en 2016 (causé par la déconstruction partielle du navire par le propriétaire).

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

Évaluation et offre

Le 18 juillet 2017, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert à la municipalité de Shelburne le montant établi de 43 641,94 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation.

L'écart entre le montant jugé recevable et le montant de la demande d'indemnisation était dû à plusieurs facteurs, dont le plus important était la perte de droits d'amarrage, qui a été refusée, ainsi que des frais minimes relatifs à l'enlèvement de débris et des frais divers.

L'offre a été acceptée et, le ou vers le 6 novembre 2017, un paiement a été versé à la municipalité de Shelburne.

Mesures de recouvrement

En juillet 2016, l'administrateur a engagé une entreprise professionnelle de localisation pour faire une recherche des actifs du propriétaire du navire. Aucun actif financier important n'a été trouvé. Cependant, le propriétaire est un pollueur récidiviste dont les navires RYAN ATLANTIC II, HANNAH ATLANTIC et FARLEY MOWAT ont été à l'origine de demandes d'indemnisation à la Caisse totalisant plus d'un million de dollars. Par conséquent, l'administrateur a intenté une action devant la Cour fédérale. Le propriétaire a déposé une défense et l'affaire a été instruite le 20 décembre 2017.

Le 4 février 2019, la Cour fédérale a statué en faveur de la requête en jugement sommaire déposée par l'administrateur et elle a ordonné au défendeur de payer la somme de 839 863,02 $, plus les intérêts.

Le jugement a été inscrit au registre des biens personnels et au bureau d'enregistrement foncier du comté de Halifax en Nouvelle-Écosse. Un bref de saisie-exécution a été obtenu en mars 2019, mais il n'a pu être exécuté car aucun actif saisissable n'a été trouvé.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

Dossiers connexes

FARLEY MOWAT (2015) (GCC), numéro de cas 120-679-C1 (même incident, différent demandeur)

FARLEY MOWAT (2017), numéro de cas 120-718-C1 (même incident, différent demandeur)
RYAN ATLANTIC II (2017), numéro de cas 120-653-C1 (même propriétaire)
HANNAH ATLANTIC (2014), numéro de cas 120-652-C1 (même propriétaire)

***ÎLE D'AIX* (2018)**

Lieu : Port de Halifax (Nouvelle-Écosse)
Numéro de dossier **:** 120-818-R

Incident

Le 29 mai 2018, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée de la présence d'une vaste irisation d'hydrocarbures provenant de l'ÎLE D'AIX, un navire de réparation de câbles français, qui était ancré près de l'île McNabs, dans le port de Halifax. À son arrivée sur les lieux, le personnel de la GCC a observé une quantité inconnue d'hydrocarbures irrécupérables qui se dissipaient rapidement dans le port.

Le 30 mai, Transports Canada a détenu et a inspecté le navire pour vérifier sa conformité aux lois applicables.

Mesures prises par l'administrateur

Le bureau de l'administrateur a communiqué avec la GCC afin d'obtenir des renseignements additionnels. De plus, l'administrateur a chargé son avocat-conseil de communiquer avec le club de protection et d'indemnisation du propriétaire du navire et de se renseigner sur le déversement.

En juin 2018, l'avocat-conseil de l'administrateur a communiqué avec la GCC afin d'obtenir une estimation du coût des opérations d'intervention. La GCC a indiqué qu'elle ne ferait aucune demande d'indemnisation à la suite de son intervention. Par conséquent, l'administrateur a chargé son avocat-conseil d'aviser le club de protection et d'indemnisation qu'il ne demanderait aucune garantie.

Demande d'indemnisation

Au 31 mars 2020, aucune demande d'indemnisation n'avait été présentée à l'administrateur.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

***LADY YOUNG* (2016)**

Lieu : Île Deming (Nouvelle-Écosse)
Numéro de cas : 120-688-C1

Incident

Le 14 avril 2016, le navire de pêche LADY YOUNG s'est échoué sur l'île Deming, en Nouvelle-Écosse, dans une zone de pêche et d'élevage du homard, alors qu'il faisait route de Liverpool (Nouvelle-Écosse) à Jordan's Bay. Le navire avait à son bord 300 gallons de carburant diesel et d'autres polluants. Une irisation d'hydrocarbures a été observée à la surface de l'eau autour du navire, qui était bien échoué. La Garde côtière canadienne (GCC) a déterminé que le navire ne pouvait pas être sauvé. Elle est intervenue en dépêchant l'embarcation de sauvetage CLARKS HARBOUR sur les lieux. L'équipage du navire a été débarqué, sauf le capitaine.

La GCC a donné un avis en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* au propriétaire du navire, mais ce dernier a répondu qu'il n'était pas en mesure d'intervenir en raison de contraintes financières et parce qu'il n'avait pas d'assurance. La GCC a donc assumé le rôle de commandant sur place. Un barrage flottant et absorbant a été déployé pour protéger la zone de pêche du homard, et le véhicule tout-terrain *Argo* a été dépêché de Dartmouth jusqu'au lieu de l'incident pour assurer le transport entre le rivage et le navire échoué.

L'entreprise RMI MARINE SERVICES (RMI) a été engagée pour enlever les polluants du navire. Elle a retiré le réservoir de carburant de tribord et a vidé les autres réservoirs de carburant du navire. Elle a aussi récupéré des déchets imprégnés d'hydrocarbures ainsi que des contenants d'hydrocarbures et de lubrifiants. Les travaux ont pris fin le 19 avril et l'épave du navire a été laissée sur l'île.

Demande d'indemnisation

Le 9 août 2016, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 25 747,66 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

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

Évaluation et offre

À la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, le taux des frais d'administration réclamés par la GCC a été ramené au taux qui avait été convenu auparavant entre l'administrateur et la GCC. Par conséquent, l'administrateur a offert au MPO/GCC le montant établi de 25 598,67 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. Le 14 décembre 2016, le MPO/GCC a accepté l'offre. Le ou vers le 21 décembre 2016, la somme de 26 098,69 $, y compris les intérêts, a été versée au MPO/GCC.

Mesures de recouvrement

L'administrateur a obtenu de Transports Canada la confirmation du nom du propriétaire inscrit du LADY YOUNG, qui était aussi le propriétaire inscrit du navire MY4BOYS. Le ou vers le 15 mars 2017, l'avocat-conseil de l'administrateur a envoyé une demande de remboursement au propriétaire du navire, mais celle-ci n'a pas été ramassée. En juin 2017, l'administrateur a ordonné à l'avocat-conseil de saisir le navire-jumeau MY4BOYS, et un mandat de saisie a été délivré le 15 juin. Une tentative pour trouver le MY4BOYS a été infructueuse. En février 2018, une entreprise professionnelle a été engagée pour trouver le propriétaire du navire et faire une recherche de ses actifs. Aucun dossier de propriété de biens au nom du propriétaire du navire n'a été trouvé, sauf pour le navire-jumeau. Par ailleurs, à la suite d'une recherche dans les médias sociaux, il est devenu évident que le propriétaire du navire s'était enfui, peut-être afin de se soustraire à la signification. De plus, de l'information circulait selon laquelle le navire MY4BOYS avait aussi fait naufrage.

Le 31 août 2018, puisqu'il aurait été déraisonnable de déployer d'autres efforts et d'engager des dépenses additionnelles pour prendre d'autres mesures contre le propriétaire, et en raison du peu d'espoir de recouvrement parce que ce dernier était apparemment sans ressources, l'administrateur a déposé une requête en désistement de l'action à la Cour fédérale. De plus, l'administrateur a déposé des documents pour mettre fin au mandat de saisie du navire qu'il avait obtenu auparavant.

Puisque le délai de prescription des mesures de recouvrement avait expiré et que toutes les tentatives de recouvrement avaient été infructueuses, l'administrateur a décidé de fermer le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 25 avril 2019.

Navire non identifié (2018)

Lieu : Sandy Cove (Nouvelle-Écosse)
Numéro de cas : 120-828-C1

Incident

Le 26 septembre 2018, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un navire de pêche non identifié, d'une longueur de 30 pieds, avait partiellement coulé le long d'un quai à Sandy Cove, en Nouvelle-Écosse. Le navire était apparemment en réparation. Selon le rapport, le propriétaire a été informé de l'incident et a indiqué qu'il avait l'intention de retirer le navire de l'eau. Une irisation d'hydrocabures a été observée autour du navire.

Dans l'après-midi, une équipe de deux spécialistes en intervention environnementale de la station de la GCC de Dartmouth a été dépêchée sur les lieux. L'équipe d'intervention environnementale est arrivée sur place à 15 h 00 et a constaté qu'un barrage flottant avait été déployé autour du navire. Une irisation d'hydrocarbures surtout irrécupérables a été observée à l'intérieur et à l'extérieur du barrage flottant.

À 15 h 30, les spécialistes en intervention environnementale ont constaté qu'un entrepreneur était arrivé sur les lieux pour redresser et renflouer le navire. Un autre plan a été mis en place pour déplacer le navire au-delà du niveau de la marée haute et le vider des polluants qui se trouvaient à bord. L'entrepreneur semblait avoir été engagé aux frais du propriétaire du navire. À 16 h 20, l'équipe d'intervention environnementale a quitté les lieux de l'incident. Le 27 septembre 2018, la GCC a été informée que le navire avait été retiré de l'environnement marin et qu'il allait être déconstruit.

Demande d'indemnisation

Le 26 novembre 2018, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans, a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 1 157,98 $ pour les frais de surveillance (salaires, déplacements et frais administratifs) qu'elle avait engagés relativement à l'incident, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible selon la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

Le 7 février 2019, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert à la GCC le montant établi de 1 157,98 $, plus les intérêts, en vertu de l'article 105 de la *Loi*. L'offre a été acceptée le 12 février. Le 14 février 2019, la somme de 1 176,38 $, y compris les intérêts, a été versée à la GCC.

Mesures de recouvrement

Le 28 février 2019, le bureau de l'administrateur a communiqué avec la GCC afin d'obtenir d'autres renseignements sur le navire. La réponse de la GCC a été reçue le 1er mars 2019.

Le navire n'a pu être identifié et il n'a donc pas été possible de déterminer avec certitude à qui il appartenait.

Étant donné que toutes les mesures de recouvrement raisonnables avaient été prises, l'administrateur, sur la recommandation de l'avocat-conseil interne, a décidé de fermer le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 9 mai 2019.

Navire non identifié (2018)

Lieu : Weymouth North (Nouvelle-Écosse)
Numéro de cas : 120-824-C1

Incident

Le 8 janvier 2018, deux agents d'intervention environnementale de la Garde côtière canadienne (GCC) ont découvert un navire de pêche de 35 pieds qui avait coulé à l'extrémité d'un quai désaffecté à Weymouth North, en Nouvelle-Écosse. La timonerie du navire était visible à marée basse, et il y avait une irisation d'hydrocarbures à la surface de l'eau. Les deux agents de la GCC ont signalé le navire aux Services de communication et de trafic maritimes du Labrador et ils ont fait appel à RMI Marine (RMI), un tiers entrepreneur.

Le lendemain, la GCC a communiqué avec le propriétaire du quai afin d'y obtenir accès, car il était interdit aux véhicules par une barrière verrouillée et des rochers. RMI est arrivé sur les lieux, a enlevé les rochers et a coupé le cadenas de la barrière. Après avoir obtenu accès au quai, RMI a envoyé des plongeurs pour inspecter le navire.

Le 10 janvier 2018, beaucoup de glace s'était accumulée sur le quai, ce qui a empêché les plongeurs de RMI d'atteindre le navire. L'arrivée du camion transportant l'équipement nécessaire a aussi été retardée. Une fois que la glace a disparu et que le camion est arrivé, RMI a envoyé un plongeur pour fixer des sacs de levage au navire. Les sacs ont été gonflés et le navire a été remis à flot et tiré jusqu'au rivage avec la marée montante. Le navire a été amarré au quai et les sacs de levage ont été enlevés.

Le 11 janvier 2018, RMI a encore une fois envoyé un plongeur pour redresser le navire, qui gîtait sur bâbord. À marée basse, RMI a pompé l'eau du navire. Un camion aspirateur a été utilisé pour enlever la boue, les débris et les hydrocarbures du navire. Une fois les opérations de nettoyage du navire terminées, l'endroit a été sécurisé et la GCC a déclaré l'incident clos.

Demande d'indemnisation

Le 18 octobre 2018, 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 33 606,49 $ relativement à l'incident, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

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

Évaluation et offre

Le 15 novembre 2018, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert à la GCC le montant établi de 33 606,49 $, plus les intérêts, en vertu de l'article 105 de la *Loi*. L'offre a été acceptée le 19 novembre 2018. Le 22 novembre, la somme de 34 653,42 $, y compris les intérêts, a été versée à la GCC.

Mesures de recouvrement

En mars 2019, le bureau de l'administrateur a communiqué avec la GCC pour savoir si elle avait pu identifier le navire ou son propriétaire. Aucune piste utile n'a été obtenue. Le ministère des Pêches et des Océans a fourni un renseignement sur une personne pouvant être

le propriétaire du navire, et l'avocat-conseil interne lui a envoyé une demande de remboursement. Cette personne a nié être le propriétaire du navire.

L'administrateur a déterminé que toutes les mesures raisonnables pour faire valoir ses droits subrogés à l'égard de cette demande d'indemnisation avaient été prises et, sur la recommandation de l'avocat-conseil interne, a décidé de fermer le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 11 juillet 2019.

***NORDIKA DESGAGNÉS* (2018)**

Lieu : Île Scatarie (Nouvelle-Écosse)
Numéro de dossier : 120-746-C1

Incident

Le 11 mars 2018, le NORDIKA DESGAGNÉS, un navire de marchandises générales d'une jauge brute de 12 974, battant pavillon de la Barbade, a subi une panne de son appareil à gouverner, à environ 160 milles marins au sud-est de l'île Scatarie, en Nouvelle-Écosse. Au moment de l'incident, le navire était sur son lest et ses machines principales et ses propulseurs d'étrave fonctionnaient encore. Une tempête hivernale était prévue dans la région, et le propriétaire du navire désemparé a pris des dispositions pour obtenir l'assistance d'un remorqueur, qui a atteint le navire et a fixé un câble de remorque le 12 mars 2018.

La Garde côtière canadienne (GCC) a d'abord classé l'incident comme une opération de recherche et de sauvetage, mais l'équipe d'intervention environnementale de la GCC en a pris connaissance le 12 mars 2018.

Le 13 mars 2018, l'équipe d'intervention environnementale de la GCC a établi un poste de commandement d'incident à Dartmouth pour surveiller les progrès, et elle a donné au propriétaire du navire une directive en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, lui demandant de lui fournir un plan officiel d'intervention plus tard le même jour. Dans la soirée, une conférence téléphonique multilatérale a été organisée entre les parties concernées, y compris le propriétaire du navire et l'équipe d'intervention environnementale de la GCC. Par la suite, un plan d'intervention a été fourni et jugé acceptable par toutes les parties.

Tôt dans la matinée du 14 mars 2018, les conditions météorologiques se sont détérioriées et le câble de remorque fixé au NORDIKA DESGAGNÉS s'est rompu. Le navire en détresse se trouvait alors à 83 milles marins de l'île Scatarie. Le propriétaire du navire a fourni des rapports de situation périodiques à l'équipe d'intervention environnementale de la GCC, et le plan d'intervention a été révisé selon le besoin.

Un remorqueur de remplacement a été engagé plus tard le même jour, et un navire de la GCC a aussi été déployé pour prêter assistance. Le 15 mars 2018, le NORDIKA DESGAGNÉS en dérive a été pris en remorque une deuxième fois à 33 milles marins de l'île Scatarie et, un peu plus d'un jour plus tard, il a été remorqué à Port Hawkesbury pour être réparé.

Demande d'indemnisation

Le 2 mars 2020, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation au montant total de 12 218,68 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident causé par le NORDIKA DESGAGNÉS.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible selon la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

L'administrateur a fait un examen préliminaire de la demande d'indemnisation, qui était composée entièrement de frais de personnel liés au poste de commandement d'incident établi à Dartmouth. Une demande de renseignements supplémentaires a été faite à la GCC, et une réponse a été reçue le 24 mars 2020.

Le 25 mars 2020, l'avocat-conseil interne de l'administrateur a écrit au propriétaire du NORDIKA DESGAGNÉS pour l'aviser que l'administrateur faisait enquête et évaluait une demande d'indemnisation présentée par la GCC relativement à l'incident de mars 2018 impliquant le navire. Le propriétaire a répondu et a demandé à obtenir les documents relatifs à la demande d'indemnisation de la GCC pour en faire l'examen. Ces documents ont été fournis au propriétaire.

Au 31 mars 2020, l'enquête et l'évaluation de la demande d'indemnisation étaient en suspens, en attendant que le propriétaire examine les documents relatifs à la demande d'indemnisation de la GCC.

Situation

Le dossier était encore ouvert à la fin de l'année financière.

***RYAN ATLANTIC II* (anciennement appelé *CAPE ROUGE*) (2014)**

Lieu : Bridgewater (Nouvelle-Écosse)
Numéro de cas : 120-653-C1

Incident

Le 10 mars 2014, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le CAPE ROUGE, un vieux chalutier en acier de 120 pieds, coulait par l'arrière et gîtait à 30 degrés sur tribord au quai de Bridgewater, en Nouvelle-Écosse, et que des hydrocarbures s'échappaient du navire. L'incident est survenu dans une zone de la rivière qui est l'habitat de saumons, d'anguilles et de corégones, qui y nichent à toutes les étapes de leur développement, ainsi que l'habitat de canards et de pygargues à tête blanche. Le service d'incendie local était sur les lieux et a déployé un barrage flottant et du matériel absorbant autour de la poupe du navire. D'après le propriétaire, le navire avait à son bord environ 1 000 gallons de carburant diesel et 40 gallons d'huile lubrifiante. La GCC a avisé verbalement le propriétaire du navire de sa responsabilité légale de prendre des mesures pour prévenir tout autre dommage dû à la pollution causée par le CAPE ROUGE. Le propriétaire a voulu demander à un vieil homme se trouvant sur le quai de pomper le navire, mais la GCC a jugé que le navire était trop instable et a interdit à quiconque de monter à bord.

En l'absence de réponse de la part du propriétaire du navire, la GCC a pris en charge les opérations d'intervention et a assumé le rôle de commandant sur place. Le 11 mars, la GCC a utilisé une embarcation du service d'incendie local pour déployer un barrage flottant d'une largeur de 18 pouces et d'une longueur de 1 000 pieds autour de l'épave, dont s'échappait encore une irisation d'hydrocarbures. Le 12 mars, la GCC est arrivée sur les lieux à bord d'un navire de lutte contre la pollution et a installé un poste de commandement mobile. Environnement Canada était également sur place pour prélever des échantillons d'hydrocarbures.

Après avoir déterminé que la situation était grave, la GCC a engagé une entreprise pour renflouer le CAPE ROUGE, qui était partiellement submergé. Des plongeurs professionnels et un camion aspirateur ont été utilisés pour pomper les réservoirs à carburant du navire, qui ont été vidés d'environ 10 900 litres d'un mélange de carburant et d'eau. Pendant ce temps, le personnel de la GCC a patrouillé dans la rivière à bord du navire de lutte contre la pollution pour s'assurer que les hydrocarbures n'avaient pas franchi le barrage flottant. Un camion-grue a été employé pour soulever les écoutilles de l'épave submergée, selon le plan de sauvetage, et un autre sous-traitant a aussi été engagé à deux reprises pour épandre du sable sur le quai couvert de glace.

Le 25 mars, l'entrepreneur a commencé à pomper le coqueron avant et les locaux d'habitation du navire, avec l'autorisation du personnel des urgences environnementales d'Environnement Canada. À la fin de la journée, le CAPE ROUGE avait été remis à flot et gîtait à cinq degrés sur bâbord. Lorsque le navire a commencé à se redresser, les plongeurs ont trouvé deux fuites par lesquelles l'eau s'infiltrait dans la salle des machines, qui ont été obturées au moyen de néoprène et de colliers de serrage. Le 28 mars, le personnel de la Sécurité maritime de Transports Canada a inspecté le navire et a déterminé qu'il était encore à risque de couler. La GCC a terminé les opérations d'intervention le 7 avril.

Demande d'indemnisation

Le 26 juin 2014, 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 362 575,38 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

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

Évaluation et offre

Des renseignements et des documents additionnels ont été demandés pour les besoins d'évaluation. Cependant, la GCC n'a pas répondu à certaines demandes, en particulier celles concernant les factures des entrepreneurs. L'administrateur a donc fait appel à un expert maritime pour qu'il examine les frais facturés par les entrepreneurs par rapport aux pratiques de l'industrie. L'expert maritime a aussi été chargé d'effectuer un examen général de l'état des réparations temporaires faites au CAPE ROUGE. Il a constaté que tout était en ordre relativement à l'étanchéité de la coque, mais il a recommandé que le responsable du navire fasse une surveillance régulière de l'état du navire et que toute détérioration soit signalée aux autorités en temps opportun.

À la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, le montant réclamé pour l'équipement antipollution a été réduit pour tenir compte du nombre de jours pendant lesquels le navire de lutte contre la pollution est resté en attente en raison d'une tempête hivernale. De plus, le taux des frais d'administration a été ramené à celui qui avait été convenu entre la GCC et l'administrateur le 30 janvier 2012. Le 19 mars 2015, l'administrateur a offert au MPO/GCC le montant de 358 117,79 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. L'offre a été acceptée le 29 avril 2015. Le ou vers le 27 juillet 2016, la somme de 382 353,33 $, y compris les intérêts, a été versée au MPO/GCC.

Mesures de recouvrement

En juillet 2016, l'administrateur a engagé un service professionnel de localisation pour faire une recherche des actifs du propriétaire du CAPE ROUGE. Aucun actif financier important n'a été trouvé. Cependant, après avoir constaté que le propriétaire du navire était un pollueur récidiviste, l'administrateur a décidé d'intenter une action en recouvrement et a déposé une déclaration à la Cour fédérale le 4 octobre 2016. La requête en jugement sommaire a été instruite par téléconférence le 20 décembre 2017.

Le 4 février 2019, une décision sur la requête en jugement sommaire (382 353,33 $ plus les intérêts) a été rendue en faveur de l'administrateur.

Le jugement a été inscrit au registre des biens personnels et au bureau d'enregistrement foncier du comté de Halifax en Nouvelle-Écosse. Un bref de saisie-exécution a été obtenu en mars 2019, mais il n'a pu être exécuté car aucun actif saisissable n'a été trouvé.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

Dossiers connexes

HANNAH ATLANTIC (2014), numéro de cas : 120-652-C1 (même propriétaire et même

lieu)
FARLEY MOWAT (2015), numéro de cas : 120-679-C1 et 679-C1-1 (même propriétaire)
CORMORANT (2015), numéro de cas : 120-672-C1 (même lieu)

***STEPHANIE & DARREL* (2007)**

Lieu : Shelburne (Nouvelle-Écosse)
Numéro de cas : 120-530-C1

Incident

Le 11 avril 2007, le directeur du port du terminal maritime de Shelburne, en Nouvelle-Écosse, a informé la Garde côtière canadienne (GCC) que le STEPHANIE & DARREL, un navire de pêche de 45 pieds amarré à son quai, avait été abandonné par son propriétaire. Le navire, qui avait à son bord environ 3 500 litres de carburant et des huiles hydrauliques, avait été pompé à plusieurs reprises pour l'empêcher de couler le long du quai. Le 17 avril, des représentants de la GCC se sont réunis au terminal avec des membres du personnel d'Environnement Canada et de Transports Canada pour décider des mesures à prendre, car aucune réponse n'avait été reçue du propriétaire du navire. Toutes les parties ont convenu qu'il fallait retirer les polluants.

Le 1er juin 2017, une entreprise a été engagée pour retirer et éliminer tous les hydrocarbures et autres polluants du STEPHANIE & DARREL. L'opération de nettoyage a pris fin le 8 juin.

Demande d'indemnisation

Le 9 février 2008, 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 13 627,73 $ pour les frais engagés, 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

À la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert au MPO/GCC la somme de 13 627,73 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. L'offre a été acceptée et un paiement de 14 505,11 $, y compris les intérêts, a été versé au MPO/GCC le ou vers le 14 mai 2008.

Mesures de recouvrement

Le 10 décembre 2008, l'administrateur a intenté une action en recouvrement devant la Cour suprême de la Nouvelle-Écosse; par la suite, la cour a rendu un jugement représentant une charge grevant toute propriété que le propriétaire du STEPHANIE & DARREL pouvait posséder ou acquérir. Un certificat de jugement a donc été inscrit au bureau d'enregistrement foncier et au bureau d'enregistrement des sûretés mobilières de la Nouvelle-Écosse en décembre 2008. L'inscription au bureau d'enregistrement des sûretés mobilières a été prolongée jusqu'au 5 janvier 2019.

Une recherche d'actifs a été effectuée en octobre 2018, mais aucun actif saisissable n'a été trouvé. L'inscription du jugement a été prolongée jusqu'au 10 décembre 2028.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

Nouveau-Brunswick

***SBI CARIOCA* (2017)**

Lieu : Port de Belledune (Nouveau-Brunswick)
Numéro de dossier : 120-724-R

Incident

Le 11 octobre 2017, le SBI CARIOCA, un vraquier d'une jauge brute de 43 301 immatriculé aux Îles Marshall, s'est échoué à l'entrée du port de Belledune, au Nouveau-Brunswick. L'étendue des dommages à la coque du navire était inconnue, mais aucune pollution n'a été signalée. Le navire transportait une cargaison de coke de pétrole au moment de l'incident.

Le 25 octobre 2017, la Garde côtière canadienne (GCC) a obtenu une lettre d'engagement du club de protection et d'indemnisation du propriétaire du navire.

Mesures prises par l'administrateur

L'administrateur et le club de protection et d'indemnisation ont convenu que la lettre d'engagement obtenue par la GCC couvrirait la Caisse au cas où la GCC présenterait une demande d'indemnisation à l'administrateur.

Demande d'indemnisation

Au 31 mars 2020, aucune demande d'indemnisation n'avait été présentée à l'administrateur.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

Québec

***ALOUETTE SPIRIT et WILF SEYMOUR* (2017)**

Lieu : Lac Saint-Pierre (Québec)
Numéro de dossier : 120-783-C1

Incident

Le 25 décembre 2017, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que l'ALOUETTE SPIRIT, un chaland de 10 087 TJB qui était poussé par le WILF SEYMOUR, un remorqueur de 442 TJB, formant un ensemble remorqueur-chaland articulé, s'était échoué tout juste à l'extérieur du côté babord de la voie navigable dans le lac Saint-Pierre. Le chaland avait un tirant d'eau supérieur à celui du remorqueur. Seul le chaland a été pris dans la boue et entouré de glace.

Le 25 décembre 2017, le propriétaire a vite informé les organismes fédéraux concernés qu'il n'y avait aucun signe de bris de coque, d'infiltration d'eau, d'instabilité, de déversement d'hydrocarbures ou de risque d'un tel déversement.

Le 27 décembre 2017, le propriétaire a fait d'autres inspections de la coque et a confirmé qu'il n'y avait aucun dommage visible à la coque du chaland. Le 28 décembre 2017, aucune pollution n'a été observée dans le lac Saint-Pierre, ni aucune infiltration d'eau dans le chaland.

Entre le 27 décembre et le 30 décembre 2017, le propriétaire a fait trois tentatives pour remettre le chaland à flot, mais sans succès. Dans les jours qui ont suivi ces tentatives infructueuses, le ou vers le 10 janvier 2018, il a été décidé de laisser le chaland à cet endroit pour l'hiver et d'attendre au printemps pour l'alléger et le remettre à flot. Le 23 mars 2018, le chaland a été remis à flot et ramené au port, où une fuite d'huile hydraulique d'au plus une cuillère à table a été constatée. Le même jour, la GCC, qui surveillait la situation à distance, a mis fin à son intervention.

Demande d'indemnisation

Le 13 mai 2019, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation au montant de 14 395,08 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible selon la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

Le 6 août 2019, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert à la GCC le montant établi de 44,38 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. L'administrateur a conclu que seuls les frais réclamés pour évaluer la situation le 25 décembre 2017 étaient raisonnables. Les autres frais réclamés ont été jugés déraisonnables et ont donc été refusés.

Étant donné qu'aucune réponse n'a été reçue dans le délai de 60 jours, la GCC a été présumée avoir refusé l'offre.

Situation

Le dossier a été fermé le 29 janvier 2020.

***KATHRYN SPIRIT* (2014)**

Lieu : Beauharnois (Québec)
Numéro de dossier : 120-642-R

Incident

En 2011, le KATHRYN SPIRIT, un vraquier d'une longueur de 153,4 mètres et d'une jauge brute de 9 261, a été vendu à une entreprise du Québec pour être mis à la ferraille. La compagnie avait l'intention de démolir le navire à Beauharnois (Québec) et a pris des dispositions pour échouer le navire sur les rives du lac Saint-Louis.

Après l'arrivée du KATHRYN SPIRIT à Beauharnois, des quantités d'hydrocarbures ont été enlevées du navire. Cependant, avant le début des travaux de déconstruction, le processus a été interrompu parce que la municipalité et la province s'y sont opposées. La compagnie québécoise a vendu le navire à une compagnie mexicaine, qui avait l'intention de le remorquer au Mexique pour le démolir.

La compagnie mexicaine a pris des dispositions pour faire remorquer le KATHRYN SPIRIT au Mexique. Cependant, alors que le remorqueur faisait route vers Beauharnois, il a été saisi par Transports Canada à cause de problèmes de sécurité et de logement de l'équipage. Par la suite, le navire a été arrêté par les créanciers. L'équipage du remorqueur est retourné en Amérique centrale, grâce à l'aide charitable de citoyens canadiens. Le KATHRYN SPIRIT est resté sur les rives du lac Saint-Louis.

En mai 2013, le KATHRYN SPIRIT a éprouvé d'autres difficultés. De l'eau s'est infiltrée dans le navire. La compagnie mexicaine a été incapable de fournir un plan de déplacement du navire qui respectait les exigences environnementales. Le navire est donc resté au même endroit où il se trouvait depuis 2011.

Au début de 2016, des préoccupations ont été exprimées en public à propos de la stabilité du navire. Des mesures ont été prises pour le stabiliser à l'aide de câbles d'amarrage. En septembre 2016, les dirigeants de la ville de Montréal et des municipalités avoisinantes ont commencé à réclamer que le gouvernement fédéral prenne des mesures pour résoudre la situation du KATHRYN SPIRIT. Par la suite, un comité composé de représentants de divers gouvernements a recommandé que le navire soit déconstruit à l'endroit où il se trouvait.

Les travaux de déconstruction ont débuté en janvier 2018. Le 10 avril 2018, le navire a pris feu pendant qu'il était en cours de déconstruction. La déconstruction du navire a été terminée en octobre 2018.

Litige

Le 18 juin 2019, le gouvernement fédéral a engagé une poursuite judiciaire afin de recouvrer les frais engagés pour stabiliser et déconstruire le KATHRYN SPIRIT. Le numéro de dossier T-988-19 a été attribué à la procédure.

La compagnie mexicaine à qui appartient apparemment le KATHRYN SPIRIT et l'administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les

hydrocarbures causée par les navires ont été nommés comme défendeurs dans la poursuite judiciaire.

Au 31 mars 2020, l'avis de poursuite judiciaire n'avait pas encore été signifié à la compagnie mexicaine. L'administrateur a consenti à une prolongation du délai de signification de l'avis de poursuite à la compagnie mexicaine.

Situation

Le dossier était encore ouvert à la fin de l'année financière.

***KAVO MANALI* (2017)**

Lieu : Port de Québec (Québec)
Numéro de dossier : 120-734-C1

Incident

Le 3 décembre 2017, le vraquier KAVO MANALI a déversé de l'huile lubrifiante dans les eaux du port de Québec. Les autorités du port de Québec ont signalé l'incident de pollution à la Garde côtière canadienne (GCC) le même jour. Transports Canada a estimé que le KAVO MANALI avait déversé environ 1 000 litres d'huile lubrifiante. La GCC a pris des mesures immédiates en réponse à l'incident. Elle a assumé un rôle de surveillance et a établi un poste de commandement mobile.

Au départ, le 3 décembre 2017, la GCC est intervenue en mobilisant du personnel et des ressources pour récupérer les hydrocarbures déversés et déployer du matériel absorbant. Dans l'après-midi, la GCC a déterminé que les hydrocarbures se trouvant entre le navire et le quai pouvaient être récupérés à l'aide d'un camion aspirateur. Des échantillons d'hydrocarbures ont été prélevés. La GCC a aussi confirmé que les hydrocarbures n'avaient pas dérivé en amont et elle a engagé un entrepreneur possédant un camion aspirateur. Un plan d'intervention et de surveillance a été établi et mis en oeuvre. De plus, la GCC a pris des mesures pour que le KAVO MANALI demeure dans le port en attendant le nettoyage final du navire. Des barrages absorbants ont été déployés près de la proue et de la poupe du navire.

Les autorités du port de Québec et la GCC ont jugé que la situation s'était stabilisée et ils ont établi des plans pour effectuer des travaux le 4 décembre 2017. La coque du navire et l'infrastructure du port avaient été souillées par les hydrocarbures. Le propriétaire du navire s'est chargé des mesures d'intervention avec l'aide de deux entrepreneurs, et la GCC a repris son rôle de surveillance de l'opération et de gestion des risques.

À la fin de la journée du 5 décembre 2017, la majeure partie du mazout déversé avait été récupérée. Les travaux de nettoyage de l'infrastructure du port ont pris fin le 6 décembre 2017. Durant la nuit du 11 décembre 2017, le KAVO MANALI a quitté le port de Québec, et la GCC a continué de surveiller la situation jusqu'au lendemain.

Le 14 décembre 2017, la GCC a effectué une dernière inspection du secteur, et aucune trace de pollution n'a été observée. L'ensemble de l'intervention de la GCC a nécessité la participation de onze personnes au cours d'une période de onze jours, soit du 3 au 14 décembre 2017.

Mesures prises par l'administrateur

Le 14 décembre 2017, à la demande de l'administrateur, une lettre d'engagement a été reçue du club de protection et d'indemnisation du navire.

Demande d'indemnisation

Le 9 avril 2019, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation au montant total de 14 231,04 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident causé par le KAVO MANALI.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible selon la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

L'administrateur a fait enquête et a évalué la demande d'indemnisation de la GCC.

Le 23 mai 2019, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 13 293,87 $, plus les intérêts courus de 724,95 $.

La GCC a accepté l'offre le 5 juin 2019, et la somme de 14 018,82 $, y compris les intérêts, lui a été versée par prélèvement sur la Caisse le 11 juin 2019.

Mesures de recouvrement

Le 12 juin 2019, l'avocat-conseil interne de l'administrateur a envoyé une mise en demeure à l'assureur du propriétaire du navire.

Le 8 juillet 2019, l'administrateur a reçu de l'assureur la somme de 14 047,82 $, y compris les intérêts courus depuis le paiement versé à la GCC. L'assureur du propriétaire du navire a été dégagé de toute responsabilité et la lettre d'engagement lui a été retournée.

Situation

L'administrateur a fermé le dossier le 18 juillet 2019, après avoir obtenu un plein recouvrement.

***LOUIS JOLLIET* (2015)**

Lieu : Fleuve Saint-Laurent, Québec (Québec)
Numéro de dossier : 120-684-R

Incident

Le 8 novembre 2015, on a signalé que le navire de croisière LOUIS JOLLIET avait déversé environ 7 500 litres de carburant diesel dans le fleuve Saint-Laurent, pendant qu'il était à quai à Québec. L'équipe d'Urgence-Environnement et la Garde côtière canadienne (GCC) se sont rendues sur les lieux pour intervenir en réponse à l'incident, avec l'aide du propriétaire du navire. Des barrages flottants ont été déployés et le déversement a été contenu rapidement.

Mesures prises par l'administrateur

À la demande de l'administrateur, le propriétaire du navire a fourni une copie de son certificat de responsabilité financière et il s'est engagé à s'occuper du nettoyage et de toute réclamation future.

Demande d'indemnisation

Le 27 avril 2018, l'avocat-conseil de l'administrateur a été avisé que la GCC était prête à envoyer sa réclamation au propriétaire du navire. L'avocat-conseil a informé la GCC que l'administrateur n'interviendrait que si l'affaire était portée devant les tribunaux.

Situation

Le dossier a été fermé le 10 mai 2019.

Déversement d'origine inconnue (2017)

Lieu : Port de Québec (Québec)
Numéro de dossier : 120-719-C1-1

Incident

Le 8 mars 2017, la capitainerie du port de Québec a avisé la Garde côtière canadienne (GCC) qu'un déversement d'hydrocarbures pouvant provenir du vraquier MACCOA était survenu dans la section 28 du port. Des hydrocarbures ont été découverts dans l'eau et sur la glace entre le quai et le navire; il y avait aussi des traces d'hydrocarbures sur le quai et des éclaboussures sur la coque du navire.

Transports Canada et la GCC ont estimé qu'environ 30 à 40 litres de mazout lourd ou d'huile usée avaient été déversés dans les eaux du port. Durant ce temps, deux inspecteurs de la sécurité maritime de Transports Canada ont prélevé des échantillons d'hydrocarbures dans l'eau et dans les réservoirs du MACCOA. Le propriétaire du navire a chargé un expert maritime local de se rendre sur les lieux.

La GCC a graduellement déployé cinq membres de son personnel pour surveiller les mesures de récupération des hydrocarbures prises par la Société d'intervention maritime de l'Est du Canada (SIMEC), qui avait été engagée par l'Administration portuaire de Québec.

Le capitaine du MACCOA a nié que les hydrocarbures provenaient de son navire, lequel a été détenu dans le port. L'Administration portuaire de Québec a obtenu une lettre d'engagement du club de protection et d'indemnisation du navire (UK P&I Club). Le personnel d'intervention environnementale de la GCC a commencé à apporter son soutien au port de Québec pour les opérations de récupération et de nettoyage des hydrocarbures, qui ont été effectuées par la SIMEC.

Le 9 mars 2017, la source de la pollution n'avait pas encore été déterminée. L'opération était en cours pour faire fondre la glace et récupérer les hydrocarbures à l'aide de matériel absorbant. Les travaux de nettoyage de la coque du navire ont eu lieu dans l'après-midi. Le navire a voulu quitter le port, mais le personnel d'intervention environnementale de la GCC a maintenu l'ordonnance de détention jusqu'à l'achèvement des travaux de nettoyage. Selon une estimation faite par le personnel de la GCC sur place, environ 80 à 90 pour cent des polluants ont été récupérés.

Le 10 mars 2017, le navire a été autorisé à prendre la mer. Cependant, à 9 h 30, après le départ du navire, une irisation de couleur noire a été observée à l'embouchure de la rivière Saint-Charles, dans le port de Québec. L'équipe d'intervention environnementale de la GCC a été redéployée pour prélever des échantillons, préparer l'équipement et organiser une observation aérienne pour trouver la source des hydrocarbures. À la suite de l'enquête, aucune contamination n'a été observée. Il s'est avéré que la vaste irisation de couleur noire à l'embouchure de la rivière Saint-Charles avait été causée par le reflet de la nouvelle glace sur l'eau.

Le personnel de la GCC a continué de surveiller la situation jusqu'à ce qu'il soit confirmé qu'il ne s'agissait pas d'une irisation d'hydrocarbures.

Demande d'indemnisation

Le 12 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 11 139,48 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident, en vertu de l'article 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

À la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a rejeté celle-ci en vertu du paragraphe 105(4) de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, car il était convaincu selon la preuve que l'événement n'avait pas été causé par un navire.

Le 16 mai 2019, une lettre de rejet de la demande d'indemnisation a été envoyée à la GCC. Étant donné qu'aucun appel n'a été interjeté dans le délai de 60 jours, l'administrateur a décidé de fermer le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 17 juillet 2019.

***SEA GYPSY* (2017)**

Lieu : Port de Québec (Québec)
Numéro de dossier : 120-793-C1

Incident

Le 5 novembre 2017, le SEA GYPSY, un voilier de 20 pieds, a coulé partiellement alors qu'il était amarré au quai dans le port de Québec. Une irisation d'hydrocarbures était visible dans l'eau autour du voilier. La Garde côtière canadienne (GCC) a été informée qu'il y avait 50 litres de carburant diesel à bord du voilier.

La GCC et les autorités du port de Québec ont communiqué avec le propriétaire du voilier, qui devait arriver sur les lieux le 6 ou 7 novembre 2017. Entre-temps, le personnel de la GCC est intervenu à l'aide d'un petit bateau et il a déployé un barrage absorbant autour du SEA GYPSY.

Le 6 novembre 2017, la GCC a remplacé le barrage absorbant autour du voilier et a tenu une rencontre avec les autorités du port. Le lendemain, la GCC a inspecté les lieux encore une fois et a constaté que le barrage absorbant était légèrement imbibé d'hydrocarbures. Il y avait encore une petite quantité de pollution autour du voilier.

Le 8 novembre 2017, la GCC a tenté sans succès de communiquer avec le propriétaire du voilier. Le personnel de la GCC a continué de surveiller le SEA GYPSY de façon régulière, et il a remplacé le barrage absorbant selon le besoin.

Le 10 novembre 2017, le propriétaire a avisé la GCC qu'il cherchait encore un entrepreneur abordable pour renflouer son voilier. Il a décidé qu'il commencerait le travail lui-même et a indiqué qu'il serait à Québec du 13 au 15 novembre 2017. La GCC a demandé au propriétaire de lui soumettre pour approbation un plan montrant comment il allait renflouer son voilier, et elle l'a avisé de sa responsabilité au cas où les mesures qu'il proposait de prendre causeraient de la pollution.

Le 12 novembre 2017, les autorités du port de Québec ont informé la GCC que des hydrocarbures s'échappaient du barrage absorbant placé autour du navire. La pollution a été décrite comme étant minime et irrécupérable. La GCC a réévalué la situation et a remplacé le barrage absorbant.

Le 14 novembre, le propriétaire a avisé les autorités du port et la GCC qu'il mettait fin à ses tentatives pour renflouer son voilier. Par conséquent, les autorités du port de Québec ont pris la situation en main et la GCC a assuré un rôle de surveillance et de conseil.

Le 17 novembre 2017, le voilier a coulé à nouveau après que les chaînes le retenant au quai se soient rompues. La GCC a récupéré le barrage absorbant et a déterminé que le voilier s'était englouti à 50 pieds du quai sans rejeter d'autres polluants. La GCC a marqué le lieu de l'épave au moyen d'une bouée et les autorités du port ont renfloué le SEA GYPSY le 7 décembre 2017.

Demande d'indemnisation

Le 27 mars 2019, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation au montant total de 7 278,30 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident causé par le SEA GYPSY.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible selon la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

L'administrateur a fait enquête et a évalué la demande d'indemnisation. Il a demandé à la GCC de lui fournir d'autres renseignements, lesquels ont été reçus.

Le 21 mai 2019, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 7 278,30 $, plus des intérêts de 419,15 $.

La GCC a accepté l'offre le 5 juin 2019, et la somme de 7 697,45 $, y compris les intérêts, lui a été versée par prélèvement sur la Caisse le 11 juin 2019.

Mesures de recouvrement

L'avocat-conseil interne de l'administrateur a envoyé une mise en demeure par messager et par courriel au propriétaire du SEA GYPSY, aux adresses fournies par la GCC. Ni l'un ni l'autre des envois n'a pu être livré.

Le 2 août 2019, une deuxième mise en demeure a été envoyée par courrier ordinaire. Aucune réponse n'a été reçue.

Le 23 octobre 2019, l'administrateur a délivré à une entreprise de télécommunications une citation en vertu de la *Loi sur les enquêtes*, dans le but de trouver le propriétaire du SEA GYPSY. Une réponse à la citation a été reçue le 15 novembre 2019.

Le 19 novembre 2019, une dernière mise en demeure a été envoyée à une adresse de courriel fournie par l'entreprise de télécommunications, mais aucune réponse n'a été reçue.

Une enquête plus poussée a été menée, y compris l'envoi de demandes de renseignements par courriel à une compagnie de gestion immobilière et aux autorités du Port de Québec, mais aucun indice utile pouvant aider à trouver le propriétaire du SEA GYPSY n'a été découvert.

Situation

Le 17 janvier 2020, l'administrateur a fermé le dossier après avoir pris toutes les mesures de recouvrement raisonnables, en conformité avec la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Ontario

***DISPATCH II* (2017)**

Lieu : Sault Ste. Marie (Ontario)
Numéro de dossier : 120-781-C1

Incident

Le 24 décembre 2017, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le service d'incendie de Sault Ste. Marie avait signalé qu'un remorqueur avait coulé à la marina Bellevue, à Sault Ste. Marie, en Ontario. Le remorqueur, identifié comme étant le DISPATCH II, avait récemment été utilisé comme bateau de plaisance. La GCC a appris que le remorqueur contenait environ 1 000 gallons d'hydrocarbures.

Après avoir confirmé que le dernier propriétaire connu du remorqueur était décédé, la GCC a pris contact avec l'exécutrice testamentaire du défunt propriétaire. Le 24 décembre 2017, la GCC a envoyé à l'exécutrice un avis pour savoir à qui appartenait maintenant le remorqueur. L'exécutrice a indiqué qu'elle était incapable de répondre à ce moment. La GCC a donc assumé le rôle de commandant sur place.

Dans l'après-midi du 24 décembre 2017, la GCC a émis un avis à l'exécutrice testamentaire, et un barrage flottant a été déployé à l'entrée de la marina pour empêcher toute pollution de s'échapper dans la rivière Ste-Marie.

Le 25 décembre 2017, la GCC a demandé des devis estimatifs pour renflouer le remorqueur, et elle a commencé à mobiliser du personnel et de l'équipement sur les lieux. Le 27 décembre 2017, la GCC a finalisé un accord en vue d'obtenir des services contractuels. Le 28 décembre 2017, le remorqueur a été remis à flot, sorti de l'eau et placé sur la terre ferme. Aucune pollution n'a été causée durant cette opération.

Demande d'indemnisation

Le 19 juillet 2018, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation s'élevant à 49 123,47 $ relativement à l'incident causé par le DISPATCH II.

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

Évaluation et offre

L'administrateur a fait enquête et a évalué la demande d'indemnisation. Il a demandé à la GCC des renseignements et des documents additionnels, lesquels ont été fournis. En fin de compte, l'administrateur a rejeté seulement les frais relatifs à la préparation du remorqueur pour l'hiver.

Le 28 août 2018, l'administrateur a offert à la GCC le montant établi de 48 716,67 $, plus les intérêts. La GCC a accepté l'offre le 31 août 2018.

Le 5 septembre 2018, la somme de 49 872,93 $, y compris les intérêts, a été versée à la GCC.

Mesures de recouvrement

En octobre 2018, l'avocat-conseil de l'administrateur a reçu une lettre de l'exécutrice testamentaire du défunt propriétaire du remorqueur. La lettre disait que le DISPATCH II était en cours de réfection pour augmenter sa valeur de vente.

En janvier 2019, la GCC a reçu une lettre d'un avocat représentant la succession du défunt propriétaire du DISPATCH II, à qui elle avait écrit en avril 2018 pour demander le remboursement des frais qu'elle avait engagés. La GCC a avisé l'avocat de la succession que l'administrateur était subrogé dans ses droits. L'avocat-conseil de l'administrateur a communiqué avec l'avocat de la succession, et les négociations ont débuté.

À la suite de longues discussions en vue de parvenir à un règlement, l'avocat-conseil de l'administrateur a finalement obtenu la somme de 12 500,00 $, payée en versements échelonnés, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation subrogée de l'administrateur.

Situation

L'administrateur a fermé le dossier le 12 mars 2020, après avoir recouvré par règlement une partie de la somme versée à la GCC.

***MARGARETHE* (2018)**

Lieu : Île Wolfe (Ontario)
Numéro de dossier : 120-840-C1

Incident

Le 5 avril 2018, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un petit voilier, identifié plus tard comme étant le MARGARETHE, avait rompu ses amarres et s'était échoué sur une rive sous le vent de l'île Wolfe, en Ontario. On soupçonnait que la coque du voilier était endommagée. Il y avait une quantité inconnue de polluants à bord, mais aucun rejet n'a été signalé. La GCC a communiqué avec le propriétaire du voilier. Elle lui a donné un avis en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et lui a demandé de lui faire connaître ses intentions le lendemain.

Dans la matinée du 6 avril 2018, la GCC a fourni au propriétaire du MARGARETHE les coordonnées de l'entrepreneur Dedicated Environmental Services Inc. (DES). Le propriétaire a répondu que DES était en route et qu'il allait enlever les polluants se trouvant à bord du voilier.

À l'aide d'un camion aspirateur, deux membres du personnel de DES ont retiré du voilier près de 6 000 litres d'eau de cale, de carburant et d'huile pour moteur, qui ont ensuite été éliminés par un sous-traitant. L'intervention a pris fin dans l'après-midi du 6 avril 2018.

L'après-midi même, DES a communiqué avec la GCC pour demander à être payé. La GCC a refusé et a informé DES qu'il devait s'adresser au propriétaire du MARGARETHE.

DES a envoyé au propriétaire une facture au montant de 6 854,41 $. Le propriétaire a indiqué qu'il n'était pas en mesure de payer le montant complet immédiatement et il a proposé de faire plusieurs versements de 1 500,00 $. Il a fait un premier versement le 6 avril 2018 et a indiqué qu'il en ferait un deuxième le 16 avril 2018. Il ne l'a pas fait. Au lieu de cela, il a contesté la facture de DES. Le 23 avril 2018, DES a accepté d'accorder une remise partielle au propriétaire. Le 11 mai 2018, DES a reçu du propriétaire un dernier paiement de 500,00 $. En mars 2019, le propriétaire a rompu toute communication avec DES, qui avait continué de tenter de recouvrer le solde impayé.

Demande d'indemnisation

Le 22 mai 2019, l'administrateur a reçu une demande d'indemnisation de DES, qui comprenait une facture montrant un solde impayé de 4 854,41 $. DES demandait à être indemnisé de ce montant à la suite de son intervention en réponse à l'incident causé par le MARGARETHE.

Le 23 mai 2019, l'administrateur a demandé à DES de lui fournir des documents additionnels, y compris un exposé de l'incident. Une réponse contenant les documents demandés a été reçue le 6 août 2019.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible selon la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

L'administrateur a fait enquête et a évalué la demande d'indemnisation. En octobre 2019, il a demandé des détails supplémentaires à DES, lesquels ont été fournis.

D'après tous les documents fournis par DES et à la suite d'un examen plus approfondi de la demande d'indemnisation, l'administrateur a conclu que l'intervention en réponse à l'incident du MARGARETHE était raisonnable dans les circonstances. Toutefois, le montant réclamé a été réduit en fonction des remises accordées au propriétaire du voilier. D'autres réductions ont été faites pour tenir compte de la TVH. Enfin, étant donné que l'administrateur ne peut indemniser les demandeurs que pour les pertes ou dommages subis et pour les frais réellement engagés à la suite d'un incident de pollution par les hydrocarbures causé par un navire, la somme réclamée été réduite de façon globale pour tenir compte du bénéfice réalisé par DES sur les services facturés.

Le 17 octobre 2019, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à DES au montant de 2 550,80 $, plus les intérêts courus de 78,13 $.

DES a accepté l'offre le 18 octobre 2019, et la somme de 2 628,93 $, y compris les intérêts, lui a été versée par prélèvement sur la Caisse le 30 octobre 2019.

Mesures de recouvrement

Le 19 novembre 2019, l'avocat-conseil interne de l'administrateur a envoyé une mise en demeure au propriétaire du MARGARETHE. Ce dernier a répondu par téléphone le jour même, mais il a rompu toute communication par la suite.

Au 31 mars 2020, l'administrateur poursuivait ses efforts de recouvrement contre le propriétaire du MARGARETHE.

Situation

Le dossier était encore ouvert à la fin de l'année financière.

***PITTS CARILLON* (2017)**

Lieu : Baie de Picton, comté de Prince Edward (Ontario)
Numéro de dossier : 120-740-C1

Incident

Le 24 mars 2017, le PITTS CARILLON, un chaland à pieux d'ancrage, a coulé au quai du terminal Picton, dans la baie de Picton, comté de Prince Edward, en Ontario, et a déversé environ 50 litres d'hydrocarbures. Le chaland avait été affrété pour le soutien de travaux de construction d'un parc éolien sur l'île Amherst, située non loin.

Le chaland était équipé d'un réservoir de carburant diesel d'une capacité de 4 000 litres et d'un petit compartiment machines qui abritait une génératrice et un groupe hydraulique pour faire fonctionner l'équipement de bord.

Le 24 mars 2017, la Garde côtière canadienne (GCC) est intervenue en réponse à l'incident. La Société d'intervention maritime de l'Est du Canada (SIMEC) a dirigé les efforts de lutte contre la pollution par les hydrocarbures. L'entreprise McKeil Marine, qui était le propriétaire du chaland aux fins de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, s'est chargée des travaux de sauvetage. McKeil Marine a renfloué le chaland le samedi 1er avril 2017. Le PITTS CARILLON a été pris en remorque le 3 avril 2017 et retiré des lieux.

Le jour de l'échouement, le groupe municipal de contrôle d'urgence du comté de Prince Edward a été mobilisé pour surveiller la situation. La principale préoccupation de ce groupe était la source d'approvisionnement en eau de la municipalité. Dans l'après-midi du 28 mars 2017, une irisation d'hydrocarbures a été emportée vers le sud jusque dans la baie de Picton et a pénétré dans la zone de protection de prise d'eau de l'usine locale de traitement de l'eau. Depuis l'échouement, l'usine de traitement de l'eau avait continué de fonctionner selon un plan d'urgence. Ce plan consistait à contrôler manuellement et à surveiller constamment la conduite de prélèvement d'eau brute.

Le 28 mars 2017, le maire de Picton a déclaré l'état d'urgence et a demandé à tous les habitants de réduire leur consommation d'eau. Le 29 mars, une odeur de carburant a été décelée dans la conduite de prélèvement d'eau brute. Étant donné que l'usine de traitement de l'eau était incapable d'éliminer les contaminants d'hydrocarbures, la prise d'eau a été fermée et l'usine s'est alimentée en eau d'autres réservoirs. D'autres mesures ont été prises pour transporter de l'eau traitée à l'aide de camions-citernes. Un avis d'ébullition d'eau a été émis le même jour.

L'usine de traitement de l'eau a obtenu des conseils indiquant que le contenu de ses quatre filtres d'eau devait être remplacé par du charbon actif afin d'éliminer les risques de contamination par les hydrocarbures. Cela a été fait. Le transport d'eau traitée par camions-citernes a pris fin le 6 avril 2017, et l'avis d'ébullition d'eau a été annulé peu de temps après. Le processus de réalimentation en eau traitée du système de distribution, ainsi que des prélèvements d'échantillons d'eau et des tests additionnels, se sont poursuivis jusqu'au 11 avril. Une fois que les résultats des tests ont montré que l'eau était potable, la surveillance normale du système a repris et l'état d'urgence a été levé.

Mesures prises par l'administrateur

En juin 2018, l'avocat-conseil de l'administrateur a envoyé une mise en demeure au propriétaire du chaland afin d'obtenir une garantie. Le propriétaire du chaland a intenté une action en limitation de responsabilité, et l'administrateur a reçu signification de la procédure en juillet 2018.

L'action en limitation de responsabilité visait à établir un fonds de limitation de 500 000 $ et à obliger tous ceux et celles touchés par l'incident à faire des réclamations seulement contre ce fonds.

Demande d'indemnisation

Le 8 mai 2018, le comté de Prince Edward a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 597 396,70 $ pour les frais et dépenses qu'il a engagés, ainsi que les intérêts, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

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

Évaluation et offre

Le 26 juillet 2019, après avoir obtenu réponse à un certain nombre de demandes de renseignements supplémentaires, l'administrateur a fait une offre d'indemnité au comté de Prince Edward au montant de 380 714,53 $, plus des intérêts de 13 396,23 $ prévus par la loi.

À la suite de l'offre d'indemnité faite par l'administrateur, le comté de Prince Edward a voulu fournir d'autres documents et présenter d'autres demandes d'indemnisation. L'administrateur a refusé de les accepter.

Le 10 septembre 2019, le comté de Prince Edward a accepté l'offre d'indemnité faite par l'administrateur.

Mesures de recouvrement

L'administrateur a déposé une demande dans le cadre de l'action en limitation de responsabilité.

Le 25 juillet 2019, la Cour a ordonné que les réclamations contre le fonds de limitation fassent l'objet d'une médiation. La séance de médiation a eu lieu le 10 décembre 2019 à Toronto.

À la séance de médiation, l'administrateur a fait des réclamations s'élevant à 471 457,94 $ contre le fonds de limitation de 500 000 $. Le propriétaire a fait une réclamation s'élevant à 1 012,810 $ en se fondant sur les dispositions de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* qui permettent aux propriétaires de réclamer contre le fonds de limitation les frais de leurs propres mesures volontaires de lutte contre la pollution.

À la séance de médiation, l'administrateur a accepté un règlement selon lequel la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires

recouvrerait la somme de 283 500 $, soit 56,7 % du fonds de limitation. Les parties ont consenti à une ordonnance accordant à l'administrateur le montant du règlement et mettant fin aux autres réclamations contre le fonds de limitation. Cette ordonnance a été rendue par la Cour le 6 février 2020.

Le 12 mars 2020, l'administrateur a reçu la somme convenue par règlement.

Situation

Le dossier était encore ouvert à la fin de l'année financière.

Dossier connexe

120-740-C1-1 – PITTS CARILLON (demande d'indemnisation distincte relative au même incident)

***PITTS CARILLON* (2017)**

Lieu : Baie de Picton, comté de Prince Edward (Ontario)
Numéro de dossier : 120-740-C1-1

Incident

Le 24 mars 2017, le PITTS CARILLON, un chaland à pieux d'ancrage, a coulé au quai du terminal Picton, dans la baie de Picton, comté de Prince Edward, en Ontario, et a déversé environ 50 litres d'hydrocarbures. Le chaland avait été affrété pour le soutien de travaux de construction d'un parc éolien sur l'île Amherst, située non loin.

Le chaland était équipé d'un réservoir de carburant diesel d'une capacité de 4 000 litres et d'un petit compartiment machines qui abritait une génératrice et un groupe hydraulique pour faire fonctionner l'équipement de bord.

Des membres du personnel d'intervention environnementale de la GCC de la station de Prescott se sont rendus sur les lieux pour faire une évaluation préliminaire. Ils sont restés sur place pour continuer de surveiller tout dommage dû à la pollution. La Société d'intervention maritime de l'Est du Canada a dirigé les efforts de lutte contre la pollution par les hydrocarbures, mais la GCC a aussi déployé un grand nombre de barrages flottants. Des plongeurs engagés par contrat ont signalé qu'aucun polluant ne s'échappait du chaland, bien qu'une irisation d'hydrocarbures ait été observée à la surface de l'eau et sur la glace. Un total d'environ 50 litres de polluants ont été rejetés le jour du naufrage, mais aucun autre déversement ne s'est produit par la suite.

L'entreprise McKeil Marine, qui était le propriétaire du chaland aux fins de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, s'est chargée des travaux de sauvetage. Le 1er avril 2017, McKeil Marine a renfloué le chaland. Le PITTS CARILLON a été pris en remorque et retiré des lieux deux jours plus tard.

Mesures prises par l'administrateur

En juin 2018, l'avocat-conseil de l'administrateur a envoyé une mise en demeure au propriétaire du chaland afin d'obtenir une garantie. Le propriétaire du chaland a intenté une action en limitation de responsabilité, et l'administrateur a reçu signification de la procédure en juillet 2018.

L'action en limitation de responsabilité visait à établir un fonds de limitation de 500 000 $ et à obliger tous ceux et celles touchés par l'incident à faire des réclamations seulement contre ce fonds.

Demande d'indemnisation

Le 22 novembre 2018, 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 77 347,18 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident, en vertu des articles 101 et 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

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

Évaluation et offre

Le 23 janvier 2019, le MPO/GCC a présenté une version révisée de l'énoncé de sa demande d'indemnisation.

Le 5 mars 2019, 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 32 694,66 $, plus les intérêts, en vertu de l'article 105 de la *Loi*. La GCC a accepté l'offre le 13 mars. Le 18 mars 2019, la somme de 35 037,93 $, y compris les intérêts, a été versée au MPO/GCC.

Mesures de recouvrement

L'administrateur a déposé une demande dans le cadre de l'action en limitation de responsabilité.

Le 25 juillet 2019, la Cour a ordonné que les réclamations contre le fonds de limitation fassent l'objet d'une médiation. La séance de médiation a eu lieu le 10 décembre 2019 à Toronto.

À la séance de médiation, l'administrateur a fait des réclamations s'élevant à 471 457,94 $ contre le fonds de limitation de 500 000 $. Le propriétaire a fait une réclamation s'élevant à 1 012,810 $ en se fondant sur les dispositions de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* qui permettent aux propriétaires de réclamer contre le fonds de limitation les frais de leurs propres mesures volontaires de lutte contre la pollution.

À la séance de médiation, l'administrateur a accepté un règlement selon lequel la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires recouvrerait la somme de 283 500 $, soit 56,7 % du fonds de limitation. Les parties ont consenti à une ordonnance accordant à l'administrateur le montant du règlement et mettant fin aux autres réclamations contre le fonds de limitation. Cette ordonnance a été rendue par la Cour le 6 février 2020.

Le 12 mars 2020, l'administrateur a reçu la somme convenue par règlement.

Situation

Le dossier était encore ouvert à la fin de l'année financière.

Dossier connexe

120-740-C1 – PITTS CARILLON (demande d'indemnisation distincte relative au même incident)

***WARREN L. II* (remorqueur) et *MARLENE WRIGHT* (chaland) (2015) (municipalité de Killarney)**

Lieu : Chenal Killarney (Ontario)
Numéro de dossier : 120-722-C1

Incident

Le 7 décembre 2015, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un gros camion de terrassement était tombé du chaland MARLENE WRIGHT, pendant que celui-ci était tiré par le remorqueur WARREN L. II. L'incident est survenu dans le chenal Killarney, qui sépare la municipalité de Killarney de l'île George, dans la baie Georgienne, en Ontario.

Le camion, qui contenait environ 400 litres de carburant diesel et une quantité indéterminée d'huile lubrifiante et de liquide hydraulique, s'est immobilisé sur le côté, à une profondeur de 18 pieds. L'incident s'est produit non loin de la prise d'eau de la municipalité de Killarney. La GCC a avisé la municipalité de l'incident le même jour, et la prise d'eau a été fermée peu de temps après. Le lendemain, on s'affairait déjà à planifier la récupération du camion et à rassembler l'équipement nécessaire.

Le 9 décembre 2015, des barrages flottants et du matériel de rétention ont été déployés; de plus, des bateaux aspirateurs et un camion ont été utilisés pour récupérer les eaux résiduaires. Des plongeurs se sont aussi rendus sur les lieux et, une fois sous l'eau, ils ont colmaté une fuite dans un tuyau de carburant diesel, entre autres mesures d'atténuation.

Le 10 décembre 2015, une entreprise de récupération a été engagée et, le lendemain, aucune autre pollution n'a été observée. Les efforts de récupération ont été ralentis pendant quelques jours à cause de mauvais temps. Le 17 décembre 2015, le camion a été récupéré du fond du chenal et placé sur le pont d'un chaland. Le lendemain, le camion a été débarqué à terre.

La prise d'eau de la municipalité a été rouverte le 23 décembre 2015.

Mesures prises par l'administrateur

L'administrateur a retenu les services d'un avocat externe pour représenter la Caisse et protéger ses intérêts dans les poursuites que les propriétaires du remorqueur et du chaland ont intentées l'un contre l'autre devant la Cour fédérale. Le 26 février 2018, l'avocat de la Caisse a déposé un avis de demande dans l'affaire T-1191-17, selon l'article 102 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, qui prévoit que l'administrateur peut exiger une garantie financière du propriétaire du navire ou de son assureur, même avant d'avoir reçu une demande d'indemnisation.

Demande d'indemnisation

Le 21 août 2017, l'administrateur a reçu de la municipalité de Killarney une demande d'indemnisation au montant de 208 716,21 $ pour les frais qu'elle avait engagés, en vertu de l'article 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. Les frais judiciaires ont été ajoutés à la demande d'indemnisation, portant ainsi le montant total à 270 286,31 $.

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

Évaluation et offre

Cette demande d'indemnisation a soulevé de nouvelles questions concernant les frais engagés par suite de la fermeture d'une prise d'eau pour éviter qu'elle ne soit contaminée. Le 7 décembre 2017, l'administrateur a fait une offre préalable à la municipalité de Killarney et lui a demandé des commentaires et des observations. La date limite pour commenter l'offre préalable a été reportée au 16 janvier 2018, date à laquelle la municipalité a fourni d'autres commentaires et observations.

Le 4 juillet 2018, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la municipalité de Killarney au montant établi de 209 575,43 $, plus les intérêts, en vertu de l'article 105 de la *Loi*. Le 13 juillet 2018, la municipalité de Killarney a accepté l'offre. Le 11 septembre 2018, la somme de 225 094,77 $, y compris les intérêts, a été versée à la municipalité de Killarney.

Mesures de recouvrement

Des séances de médiation ont eu lieu en novembre et décembre 2018, et les parties sont parvenues à une entente en janvier 2019. Le 5 mars 2019, l'administrateur a reçu la somme de 225 000,00 $ en règlement des demandes d'indemnisation subrogées de la Garde côtière canadienne et de la municipalité de Killarney.

Situation

Le dossier a été fermé le 29 octobre 2019.

Dossiers connexes

120-722-C1-1 – WARREN L. II (remorqueur) et MARLENE WRIGHT (chaland) (2015) (GCC) : même incident, différent demandeur

120-740 – PITTS CARILLON (2017) : même type d'incident impliquant un chaland en Ontario et son impact sur l'approvisionnement en eau d'une municipalité.

***WARREN L. II* (remorqueur) et *MARLENE WRIGHT* (chaland) (2015) (GCC)**

Lieu : Chenal Killarney (Ontario)
Numéro de dossier : 120-722-C1-1

Incident

Le 7 décembre 2015, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un gros camion de terrassement était tombé du chaland MARLENE WRIGHT, pendant que celui-ci était tiré par le remorqueur WARREN L. II. L'incident est survenu dans le chenal Killarney, qui sépare la municipalité de Killarney de l'île George, dans la baie Georgienne, en Ontario.

Le camion, qui contenait environ 400 litres de carburant diesel et une quantité indéterminée d'huile lubrifiante et de liquide hydraulique, s'est immobilisé sur le côté, à une profondeur de 18 pieds. L'incident s'est produit non loin de la prise d'eau de la municipalité de Killarney. La GCC a avisé la municipalité de l'incident le même jour, et la prise d'eau a été fermée peu de temps après. Le lendemain, on s'affairait déjà à planifier la récupération du camion et à rassembler l'équipement nécessaire.

Le 9 décembre 2015, des barrages flottants et du matériel de rétention ont été déployés; de plus, des bateaux aspirateurs et un camion ont été utilisés pour récupérer les eaux résiduaires. Des plongeurs se sont aussi rendus sur les lieux et, une fois sous l'eau, ils ont colmaté une fuite dans un tuyau de carburant diesel, entre autres mesures d'atténuation.

Le 10 décembre 2015, une entreprise de récupération a été engagée et, le lendemain, aucune autre pollution n'a été observée. Les efforts de récupération ont été ralentis pendant quelques jours à cause de mauvais temps. Le 17 décembre 2015, le camion a été récupéré du fond du chenal et placé sur le pont d'un chaland. Le lendemain, le camion a été débarqué à terre.

Mesures prises par l'administrateur

L'administrateur a retenu les services d'un avocat externe pour représenter la Caisse et protéger ses intérêts dans les poursuites que les propriétaires du remorqueur et du chaland ont intentées l'un contre l'autre devant la Cour fédérale. Le 26 février 2018, l'avocat de la Caisse a déposé un avis de demande dans l'affaire T-1191-17, selon l'article 102 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, qui prévoit que l'administrateur peut exiger une garantie financière du propriétaire du navire ou de son assureur, même avant d'avoir reçu une demande d'indemnisation.

Demande d'indemnisation

Le 4 décembre 2017, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation au montant de 30 999,97 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident, en vertu de l'article 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

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

Évaluation et offre

Le 21 mars 2018, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation (y compris plusieurs demandes de renseignements additionnels), l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant établi de 28 059,11 $, plus les intérêts.

L'écart entre le montant de la demande d'indemnisation et le montant de l'offre était dû à la réduction des montants réclamés pour le personnel, l'usage de véhicules, ainsi que d'autres frais divers.

Le 26 mars 2018, la GCC a accepté l'offre. Le 28 mars 2018, l'administrateur a ordonné que la somme de 30 014,79 $ (y compris les intérêts courus de 1 955,68 $) soit versée à la GCC.

Mesures de recouvrement

Des séances de médiation ont eu lieu en novembre et décembre 2018, et les parties sont parvenues à une entente en janvier 2019. Le 5 mars 2019, l'administrateur a reçu la somme de 225 000,00 $ en règlement des demandes d'indemnisation subrogées de la Garde côtière canadienne et de la municipalité de Killarney.

Situation

Le dossier a été fermé le 29 octobre 2019.

Dossiers connexes

120-722-C1 – WARREN L. II (remorqueur) et MARLENE WRIGHT (chaland) (2015) (municipalité de Killarney) : même incident, différent demandeur

120-740 – PITTS CARILLON (2017) : même type d'incident impliquant un chaland en Ontario et son impact sur l'approvisionnement en eau d'une municipalité.

Colombie-Britannique

***ALASKAN* (2016)**

Lieu : Île Jenkins (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-796-C1

Incident

Le 16 décembre 2016, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que l'ALASKAN, un navire de 40 pieds, avait coulé près de l'île Jenkins, en Colombie-Britannique. Le navire s'était échoué à la marée descendante et il a été complètement envahi par l'eau à la marée montante. La GCC a assumé le rôle de commandant sur place. Une remontée d'hydrocarbures à la surface de l'eau a été observée sur les lieux de l'incident, et la GCC a déployé un barrage flottant et absorbant autour du navire.

Le navire de la GCC CAPE COBURN a été chargé d'intervenir et l'équipage a pris des mesures d'intervention initiales sur place, y compris le déploiement d'un barrage autour du navire coulé. Sachant que le navire contenait plus de 100 gallons de carburant diesel et une quantité inconnue d'huile lubrifiante, la GCC a décidé de retirer le navire et son contenu de l'environnement marin. Cette décision a été prise pour atténuer la menace continue de pollution.

La GCC a engagé un entrepreneur pour qu'il se rende sur place et récupère le navire. Le 17 décembre 2016, le navire a été redressé, renfloué, pompé et remorqué jusqu'à la marina Stones à Nanaimo. Le navire a été sorti de l'eau à la marina Stones à l'aide d'un portique de transbordement. Cela a permis à un expert maritime de faire une inspection du navire.

Les résultats de l'inspection ont montré que les espaces intérieurs du navire étaient légèrement souillés de carburant diesel et d'huile. Les deux réservoirs de carburant étaient remplis de diesel et d'eau, dont chacun contenait 250 gallons. La coque était en mauvais état et le navire n'était pas en état de naviguer. De plus, le navire n'avait aucune valeur résiduelle.

D'après les résultats de l'inspection, la décision a été prise de déconstruire le navire. Le 13 janvier 2017, le navire a été remorqué à un chantier situé à Ladysmith, où il a été sorti de l'eau et placé sur une plate-forme de confinement pour en retirer les polluants inaccessibles, le déconstruire et l'éliminer.

Demande d'indemnisation

Le 11 juin 2018, 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 37 723,18 $ pour les mesures de nettoyage et de prévention prises en réponse à l'incident, y compris les services de déconstruction fournis par un tiers, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible 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.

Le 4 juillet 2018, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a fait une offre au montant établi de 37 723,18 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation du MPO/GCC. L'offre a été acceptée le 10 juillet 2018. Le 20 juillet 2018, la somme de 39 440,38 $, y compris les intérêts, a été versée au MPO/GCC.

Mesures de recouvrement

En juillet 2018, l'administrateur a chargé un service professionnel de localisation de faire une recherche des actifs des propriétaires inscrits de l'ALASKAN. Le 24 juillet 2018, l'avocat-conseil interne de l'administrateur a envoyé une demande de remboursement aux propriétaires inscrits de l'ALASKAN. Ces derniers ont répondu qu'ils avaient vendu le navire cinq ans plus tôt, et ils ont fourni un prétendu acte de vente comme preuve de ce transfert de propriété. En septembre 2018, l'administrateur a chargé un service professionnel de localisation de faire une recherche des actifs du prétendu acheteur de l'ALASKAN. Le 7 septembre 2018, une demande de remboursement a été envoyée au prétendu acheteur du navire, mais elle n'a pas pu être livrée.

Étant donné que l'administrateur avait pris toutes les mesures de recouvrement raisonnables et que, durant son intervention, la GCC avait traité avec une personne tout à fait différente qui était aussi introuvable, l'administrateur a décidé de fermer le dossier sur la recommandation de l'avocat-conseil interne.

Situation

Le dossier a été fermé le 9 mai 2019.

***ANAPAYA* (2017)**

Lieu : *Dogpatch*, Ladysmith (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-797-C1

Incident

Le 21 octobre 2017, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un navire avait coulé dans un secteur connu sous le nom de *Dogpatch*, près de la marina communautaire de Ladysmith, en Colombie-Britannique. On a signalé que le navire coulé rejetait des polluants dans l'environnement marin.

Un entrepreneur engagé par la GCC s'est rendu sur les lieux du naufrage le même jour et a identifié le navire coulé comme étant l'ANAPAYA, un ancien navire de pêche en bois de 90 pieds. L'entrepreneur a déployé un barrage flottant pour contenir la pollution par les hydrocarbures qui s'échappait du navire.

La GCC a tenté de communiquer avec le propriétaire présumé du navire, mais sans succès.

Le 22 octobre 2017, une équipe de la GCC s'est rendue sur les lieux et a déterminé qu'il fallait renflouer l'ANAPAYA pour arrêter le rejet de pollution par les hydrocarbures. Un entrepreneur a été engagé à cette fin.

Le 24 octobre 2017, une inspection sous-marine a été effectuée avant de renflouer le navire. L'inspection a révélé que des dommages considérables à la coque devaient être réparés avant de remettre le navire à flot. Les efforts pour limiter la pollution se sont poursuivis durant les préparatifs pour le renflouement. Le 2 novembre 2017, l'ANAPAYA a été remis à flot et amarré à un chaland de sauvetage.

Après avoir été renfloué, l'ANAPAYA a été inspecté. Il a été déterminé que le navire n'avait aucune valeur résiduelle et qu'il posait un risque continu de pollution par les hydrocarbures parce que sa coque était imprégnée d'hydrocarbures. La décision a été prise de le déconstruire. À cause de sa taille, le navire n'a pu être sorti de l'eau à un chantier local. La GCC a déterminé que le navire devait être déconstruit sur un chaland flottant. Par conséquent, les efforts pour contenir la pollution ont dû être poursuivis tout au long des travaux de déconstruction.

Les travaux de déconstruction ont pris fin le 31 décembre 2017.

Demande d'indemnisation

Le 10 septembre 2019, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation s'élevant à 311 073,37 $ pour les mesures d'intervention prises en réponse à l'incident causé par l'ANAPAYA.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible selon la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

L'administrateur a fait enquête et a évalué la demande d'indemnisation. Il a demandé à la GCC des renseignements additionnels à propos des dispositions prises avec l'entrepreneur qui a déconstruit le navire. Dans le but de trouver le propriétaire du navire, des recherches ont été faites sur Internet et une citation a été délivrée à une entreprise de télécommunications et à une entreprise exploitant un réseau social.

Le 5 décembre 2019, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 296 024,24 $, plus les intérêts prévus par la loi. La GCC a accepté l'offre le 20 décembre 2019, et la somme de 317 467,67 $, y compris les intérêts prévus par la loi, lui a été versée par prélèvement sur la Caisse le 24 décembre 2019.

Mesures de recouvrement

Au 31 mars 2020, aucune réponse n'avait encore été reçue à une citation délivrée à un réseau social afin d'obtenir des renseignements sur le propriétaire du navire. D'autres mesures de suivi pour trouver le propriétaire présumé du navire seront prises une fois que les restrictions relatives à la COVID-19 auront été levées.

Situation

Le dossier était encore ouvert à la fin de l'année financière.

Chalands *KING ARTHUR* et *SL 104* (2016)

Lieu : Chenal Mamquam Blind, Squamish (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-689-C1

Incident

Le 14 avril 2016, la Garde côtière canadienne (GCC) a avisé l'administrateur d'un incident impliquant deux chalands, le SL 104 et le KING ARTHUR, qui est survenu le 10 avril 2016 dans le chenal Mamquam Blind, à Squamish, en Colombie-Britannique. La GCC a déterminé que les chalands abandonnés posaient un risque de pollution. Les propriétaires des chalands n'étaient pas en mesure de maîtriser la situation, et la GCC a donc pris en main l'opération d'intervention. Des barrages flottants ont été déployés pour contenir tout déversement potentiel de polluants. Environnement et Changement climatique Canada a fourni des cartes des zones vulnérables du secteur où se trouvaient les chalands. Des représentants de la Sécurité maritime de Transports Canada se sont aussi rendus sur les lieux.

La GCC a fait appel à AMIX Marine Services pour évaluer la stabilité du KING ARTHUR et elle a engagé un autre expert maritime indépendant pour surveiller l'évaluation. La GCC a aussi fait appel à la Western Canada Marine Response Corporation pour qu'elle fournisse des ressources additionnelles en attente. Le 15 avril 2016, le KING ARTHUR a été éloigné du rivage de Squamish et a été amarré à un chaland à pieux d'ancrage pour éviter qu'il ne s'échoue et que sa coque ne soit endommagée à marée basse.

Une quantité considérable de déchets solides a été retirée et environ 135 700 litres de liquides huileux ont été pompés du KING ARTHUR. Tous les déchets ont été transférés à un autre chaland pour en prélever des échantillons.

Le 27 juillet 2016, la GCC a confirmé que le KING ARTHUR avait été déconstruit.

Mesures prises par l'administrateur

Le 7 juin 2016, l'administrateur a engagé une entreprise pour trouver le propriétaire du KING ARTHUR et faire une recherche de ses actifs.

Demande d'indemnisation

Le 4 avril 2018, la GCC a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 819 134,67 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident, en vertu de l'article 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible selon la partie 7 de la LRMM.

Évaluation et offre

L'administrateur a fait enquête et a évalué la demande d'indemnisation. Il a demandé à la GCC des renseignements et des documents additionnels, lesquels ont été fournis. Le 31 octobre 2018, l'administrateur a offert à la GCC la somme de 814 012,78 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. La GCC a accepté

l'offre le 19 novembre, et la somme de 876 798,87 $, y compris les intérêts, lui a été versée le 22 novembre 2018.

Mesures de recouvrement

Le 2 avril 2019, l'avocat-conseil de l'administrateur a déposé une demande à la Cour fédérale du Canada (numéro de dossier de la Cour T-569-19). Plusieurs personnes identifiées comme étant les propriétaires des chalands ont été désignées comme défendeurs dans la demande.

Après avoir déposé une défense, l'un des défendeurs a introduit une demande contre Sa Majesté la Reine du chef du Canada à titre de tierce partie défenderesse. Le défendeur prétend que s'il est reconnu comme étant l'un des propriétaires des chalands, c'est parce que des représentants de la GCC l'ont considéré comme tel par erreur.

La procédure judiciaire est en instance. Elle est à l'étape de la communication de documents.

Situation

Le dossier était encore ouvert à la fin de l'année financière.

***BIG KAHUNA* (2017)**

Lieu : Port Hardy (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-799-C1

Incident

Le 29 novembre 2017, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un voilier de 40 pieds, identifié comme étant le BIG KAHUNA, était en détresse à son point d'amarrage dans une installation exploitée par l'administration portuaire de Port Hardy, en Colombie-Britannique.

Ce jour-là, une équipe de la station de bateau de sauvetage de la GCC à Port Hardy s'est rendue sur les lieux. L'équipe a observé que le voilier était enfoncé dans l'eau. Elle a pompé l'eau du voilier.

Des agents d'intervention environnementale de la GCC ont communiqué avec l'administration portuaire de Port Hardy et ont appris que le voilier était abandonné depuis longtemps. La GCC a été incapable de communiquer avec le propriétaire du voilier.

La GCC a remorqué le voilier et a engagé un entrepreneur pour le sortir de l'eau. Le voilier était en mauvais état et la GCC a déterminé qu'il devait être déconstruit.

Demande d'indemnisation

Le 30 septembre 2019, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation s'élevant à 9 016,06 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident causé par le voilier.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible selon la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

L'administrateur a fait enquête et a évalué la demande d'indemnisation. Durant l'enquête, on a constaté que le voilier identifié comme étant le BIG KAHUNA ne correspondait pas à la description du navire immatriculé sous ce nom dans le registre de Transports Canada. En particulier, le type de navire, le matériel de la coque et les dimensions n'étaient pas du tout les mêmes. Il a été conclu que le voilier identifié par la GCC comme étant le BIG KAHUNA n'était pas immatriculé.

Des citations ont été délivrées à l'administration portuaire de Port Hardy et à une entreprise de télécommunications pour tenter d'identifier le voilier et son propriétaire.

Le 24 décembre 2019, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 6 811,45 $, plus les intérêts prévus par la loi. La GCC a accepté l'offre le 6 février 2020, et la somme de 7 346,20 $, y compris les intérêts, lui a été versée par prélèvement sur la Caisse le 14 février 2020.

Mesures de recouvrement

Les recherches effectuées par le bureau de l'administrateur, ainsi que l'information obtenue au moyen des citations, ont permis de trouver l'adresse probable du propriétaire du voilier. Au moment de la rédaction du présent résumé, le bureau de l'administrateur n'avait pas encore réussi à prendre contact avec le propriétaire.

Situation

Le dossier était encore ouvert à la fin de l'année financière.

***BLUE PACIFIC NO. 1* (2016)**

Lieu : Île Salt Spring (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-800-C1

Incident

Le 3 décembre 2016, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le BLUE PACIFIC NO. 1, un navire à l'état d'épave, gîtait dangereusement à son poste d'amarrage dans le havre Fulford, sur l'île Salt Spring, en Colombie-Britannique. Il s'agissait d'un ancien navire de pêche commerciale à coque de bois de 68 pieds qui était immatriculé au Canada. Après avoir été avisée de l'incident, la GCC a dépêché un bateau de sauvetage sur les lieux. Il a été constaté que la timonerie du BLUE PACIFIC NO. 1 avait été complètement détruite par un incendie qui semblait être survenu quelques années plus tôt. Cet incendie avait aussi causé des dommages à l'intérieur de la coque. Le pont et les compartiments internes du navire étaient en désordre et encombrés de déchets et de plusieurs seaux et barils contenant des hydrocarbures. La salle des machines était exposée à la pluie.

À ce moment, la GCC a pompé le navire et a signalé qu'il n'y avait aucune pollution. En décembre 2016, la GCC a communiqué avec le propriétaire inscrit du navire au moins deux fois et lui a ordonné d'enlever tous les polluants et d'installer des pompes. Le propriétaire a indiqué qu'il n'avait pas les moyens financiers ni la capacité physique de faire ce que la GCC lui ordonnait.

Le 25 décembre 2016, la GCC a été avisée pour la deuxième fois que le BLUE PACIFIC NO. 1 donnait de la gîte. Un bateau de sauvetage a été dépêché sur les lieux encore une fois, et environ 5 000 litres d'eau ont été pompés de la cale du navire.

Le 28 décembre 2016, la GCC a pompé 10 000 litres d'eau de plus du navire et a chargé deux membres de son personnel d'intervention environnementale de se rendre sur place. Le personnel d'intervention environnementale a constaté que la salle des machines du BLUE PACIFIC NO. 1 était inondée et souillée de boues d'hydrocarbures. De plus, la cale était contaminée par du carburant et de l'huile. Après un examen des réservoirs de carburant, on a estimé que les réservoirs et la machinerie du navire contenaient environ 3 000 litres de carburant et d'huile. Par ailleurs, des seaux et des barils se trouvant à bord du navire contenaient 500 litres d'hydrocarbures de plus. À ce stade, les deux membres du personnel d'intervention environnementale ont observé une irisation d'hydrocabures irrécupérables et ils ont déployé un barrage absorbant autour du côté gauche du navire, d'où semblait provenir le rejet.

Étant donné que l'eau de mer et la pluie s'infiltraient de plus en plus rapidement, que le BLUE PACIFIC NO. 1 était délabré et que son propriétaire ne prenait aucune mesure, la GCC a déterminé que le navire présentait un grave risque de pollution et elle a décidé de le retirer de l'environnement marin. Le 29 décembre 2016, un entrepreneur a remorqué le navire jusqu'à Ladysmith.

La GCC a pris des dispositions pour que le BLUE PACIFIC NO. 1 soit soumis à une inspection à flot le 31 décembre 2016.

La GCC a décidé de déconstruire le navire à cause du risque de pollution que posaient le carburant et l'huile contenus dans ses réservoirs, des membrures de la salle des machines imprégnées d'hydrocarbures, et du bois carbonisé à la suite de l'incendie. Le navire a été sorti de l'eau et les travaux de déconstruction ont pris fin le 13 mars 2017.

Demande d'indemnisation

Le 9 octobre 2018, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation au montant total de 132 339,06 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident causé par le BLUE PACIFIC NO. 1.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible selon la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

L'administrateur a fait enquête et a évalué la demande d'indemnisation. Des documents additionnels ont été demandés à la GCC et ceux-ci ont été fournis. L'administrateur a conclu que l'intervention de la GCC avait été généralement raisonnable, étant donné la menace de pollution démontrée que présentait le BLUE PACIFIC NO. 1.

À la lumière de la preuve selon laquelle la décision finale de déconstruire le BLUE PACIFIC NO. 1 n'avait pas été fondée sur le rapport d'inspection obtenu par la GCC, le montant réclamé pour ce service confié à un entrepreneur a été rejeté. D'autres réductions ont été apportées aux montants réclamés pour les services confiés à des entrepreneurs en raison de divers écarts. En l'absence de preuve à l'appui, le montant réclamé pour l'entreposage du navire pendant 58 jours a été réduit. Enfin, diverses réductions ont été apportées aux montants réclamés pour les salaires, les déplacements et les navires de la GCC en raison de lacunes en matière de preuve et de mesures jugées superflues.

Le 23 janvier 2019, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 114 129,56 $, plus les intérêts courus.

La GCC a accepté l'offre le 12 février 2019, et la somme de 122 089,99 $, y compris des intérêts de 7 960,43 $, lui a été versée par prélèvement sur la Caisse deux jours plus tard.

Mesures de recouvrement

L'administrateur a engagé une agence d'enquête privée pour faire une recherche des actifs du propriétaire inscrit du BLUE PACIFIC NO. 1. Les résultats ont été reçus le 24 janvier 2019.

Le 19 février 2019, l'avocat-conseil interne de l'administrateur a envoyé des mises en demeure à deux adresses connues du propriétaire. Aucune réponse n'a été reçue.

Le 19 mars 2019, l'administrateur a délivré à une entreprise de télécommunications une citation en vertu de la *Loi sur les enquêtes*, dans le but de trouver le propriétaire du BLUE PACIFIC NO. 1. Une réponse à la citation a été reçue le 25 mars 2019.

Le 29 mars 2019, le propriétaire du BLUE PACIFIC NO. 1 a répondu par téléphone aux mises en demeure qui lui avaient été envoyées en février 2019.

Le 1er mai 2019, l'administrateur a retenu les services d'un avocat externe qui a envoyé une autre mise en demeure au propriétaire du BLUE PACIFIC NO. 1.

L'administrateur a chargé l'avocat externe d'intenter une action devant la Cour fédérale contre le propriétaire, ce qui a été fait le 5 juin 2019.

Le 26 juin 2019, la déclaration de l'administrateur a été signifiée en personne au défendeur.

Au 31 mars 2020, le défendeur n'avait pas encore déposé une défense.

Situation

Le dossier était encore ouvert à la fin de l'année financière.

***CENTRAL ISLE* (2016)**

Lieu : French Creek (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-744-C1

Incident

Le 1er juin 2016, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le CENTRAL ISLE, un ancien navire de pêche de 35 pieds, prenait l'eau et risquait de couler à French Creek, en Colombie-Britannique. Au départ, la GCC a été incapable de trouver le propriétaire du navire. L'équipage d'un bateau de sauvetage a été déployé pour faire une évaluation préliminaire de la situation. Il a constaté que le navire était à l'état d'épave et à risque immédiat de couler et de rejeter des polluants. Deux pompes ont été placées à bord du navire pour le maintenir à flot.

Le propriétaire du CENTRAL ISLE a finalement communiqué avec la GCC et l'a informée qu'il n'avait pas les moyens de prendre les mesures voulues. La GCC a donc décidé de faire retirer le navire de l'environnement marin. Entre-temps, les pompes ont été laissées en marche à bord du navire pour s'assurer qu'il ne coule pas.

Le 4 juin 2016, la GCC a engagé un entrepreneur pour qu'il remorque le CENTRAL ISLE à un chantier situé à Ladysmith, où le navire a été sorti de l'eau et placé sur des blocs.

Le 9 juin 2016, la GCC a engagé un expert maritime pour qu'il inspecte le CENTRAL ISLE. L'expert maritime a conclu que la coque de bois s'était détériorée au point où il serait risqué de remettre le navire à l'eau sans y faire des réparations considérables. L'expert maritime a aussi conclu que l'intérieur du navire était souillé par les hydrocarbures.

Le 10 juin 2016, la GCC a chargé son entrepreneur de Ladysmith de déconstruire le navire. Les travaux de déconstruction ont pris le 22 juin 2016.

Demande d'indemnisation

Le 20 février 2018, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation au montant total de 25 035,02 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident causé par le CENTRAL ISLE.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible selon la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

L'administrateur a fait enquête et a évalué la demande d'indemnisation. Il a demandé des renseignements additionnels à la GCC, lesquels ont été fournis.

Le 4 avril 2018, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 24 108,07 $, plus les intérêts.

La GCC a accepté l'offre le 6 avril 2018, et la somme de 25 344,78 $, y compris les intérêts, lui a été versée par prélèvement sur la Caisse le 26 avril 2018.

Mesures de recouvrement

Le 23 mai 2018, l'avocat-conseil interne de l'administrateur a envoyé une mise en demeure au propriétaire du CENTRAL ISLE. Aucune réponse n'a été reçue.

L'administrateur a engagé une agence d'enquête privée pour faire une recherche des actifs du propriétaire du CENTRAL ISLE. Les résultats ont été reçus le 12 décembre 2018.

Le 4 janvier 2019, l'administrateur a retenu les services d'un avocat externe, qui a été chargé d'envoyer une autre mise en demeure au propriétaire du CENTRAL ISLE.

L'administrateur a chargé l'avocat externe d'intenter une action devant la Cour fédérale contre le propriétaire du CENTRAL ISLE, ce qui a été fait le 2 avril 2019.

Le 5 mai 2019, la déclaration de l'administrateur a été signifiée en personne au défendeur.

Au 31 mars 2020, le défendeur n'avait pas encore déposé une défense.

Situation

Le dossier était encore ouvert à la fin de l'année financière.

***CHILCOTIN PRINCESS* (2015)**

Lieu : Namu (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-669-C1

Incident

Le 30 janvier 2015, le CHILCOTIN PRINCESS, un vieux navire en acier de 51 mètres et d'une jauge brute de 570, qui était amarré au quai de la conserverie abandonnée de Namu depuis plus de dix ans, gîtait à son poste d'amarrage à Namu, en Colombie-Britannique. Une partie du quai s'était écroulée et le navire risquait de chavirer et de causer de la pollution. Le personnel de l'équipe d'intervention environnementale de la Garde côtière canadienne (GCC) a communiqué avec le propriétaire du navire et l'a avisé de prendre les mesures nécessaires pour remédier à la situation; cependant, aucune mesure n'a été prise.

La GCC a assumé le rôle de commandant sur place et, le 11 février, elle a engagé un expert maritime pour qu'il inspecte le navire. Ce dernier a constaté qu'il y avait une menace imminente de pollution de l'environnement marin, en raison de l'état de détérioration de la coque du navire. Par conséquent, après avoir conclu qu'il serait risqué de remorquer le navire à une installation ayant de l'équipement adéquat pour enlever les hydrocarbures, l'expert maritime a recommandé que les hydrocarbures se trouvant à bord du navire soient enlevés sur place. L'opération d'enlèvement des hydrocarbures a duré cinq jours et a nécessité l'intervention de membres du personnel et d'équipement de la GCC, du NGCC BARTLETT et d'une plate-forme de soutien de la compagnie Wainwright Marine Services.

Mesures prises par l'administrateur

L'administrateur a engagé un expert maritime pour qu'il examine le rapport d'enquête produit par l'expert maritime auquel la GCC avait fait appel en février 2015. L'expert engagé par l'administrateur était d'accord avec la recommandation de l'expert maritime de la GCC qu'il fallait retirer les polluants du navire.

Le 27 juillet 2015, après avoir été informé par la GCC que Wainwright Marine Services était en train de déconstruire le CHILCOTIN PRINCESS à Prince Rupert, sous la direction de la province de la Colombie-Britannique, l'administrateur a engagé un expert maritime pour qu'il se rende au chantier maritime et surveille la déconstruction. Les travaux de déconstruction ont été interrompus lorsque des matériaux contenant de l'amiante ont été découverts à bord du navire. Une fois que le problème de l'amiante a été résolu, un entrepreneur spécialisé dans l'élimination de ferraille a été engagé pour déconstruire le reste du navire. Le CHILCOTIN PRINCESS a été complètement déconstruit en novembre 2015.

Demande d'indemnisation

Le 19 septembre 2016, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), une demande d'indemnisation au montant de 137 680,88 $, présentée en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

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

Évaluation et offre

Le 2 novembre 2016, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a fait une offre d'indemnité au MPO/GCC au montant établi de 137 680,88 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. Le MPO/GCC a accepté l'offre le 14 novembre 2016, et la somme de 144 794,66 $, y compris les intérêts, lui a été versée le ou vers le 16 novembre 2016.

Mesures de recouvrement

En décembre 2016, l'administrateur a fait appel à un service professionnel de localisation pour faire une recherche des actifs du propriétaire du navire. Une mise en demeure a aussi été envoyée au propriétaire, mais aucune réponse n'a été reçue. Il a été constaté que le propriétaire inscrit du navire, Intercoast Towing Ltd, était une compagnie constituée en vertu d'une loi provinciale qui avait été dissoute avant l'incident, parce qu'elle avait omis de déposer les rapports de la compagnie au cours des deux années précédentes.

Le 1er février 2017, il a été décidé d'intenter un recours contre la province, car en vertu du droit des sociétés de la Colombie-Britannique, la propriété du CHILCOTIN PRINCESS était dévolue à la province, à la suite de la dissolution de la société qui en était le propriétaire inscrit. Une mise en demeure a été envoyée à la province. Dans sa réponse datée du 7 mars 2017, la province a nié toute responsabilité relativement à la demande d'indemnisation.

L'administrateur a intenté une action en subrogation devant la Cour fédérale contre la province de la Colombie-Britannique en sa qualité de propriétaire du CHILCOTIN PRINCESS. La province a déposé une défense devant la Cour fédérale, mais elle a aussi présenté une requête à la Cour suprême de la Colombie-Britannique visant à rétablir la société dissoute comme si elle n'avait jamais été abolie, avec préjudice des droits de recouvrement de l'administrateur. L'action intentée par l'administrateur devant la Cour fédérale a été suspendue en attendant la décision de la Cour suprême de la province.

Le 14 mai 2018, la Cour suprême de la Colombie-Britannique a accepté les arguments de l'administrateur et a statué que la province n'avait pas démontré que les circonstances justifiaient le rétablissement de la société avec préjudice des droits de l'administrateur.

Le 13 juin 2018, la province de la Colombie-Britannique a porté la décision en appel devant la Cour d'appel de la Colombie-Britannique.

Le 26 juin 2019, la Cour d'appel de la Colombie-Britannique a rejeté l'appel. La province a donc été incapable de se dégager de sa responsabilité en tant que propriétaire du navire. Par la suite, l'action intentée devant la Cour fédérale a été résolue, et la Colombie-Britannique a accepté de payer la réclamation de l'administrateur. À la suite du règlement, l'action devant la Cour fédérale a été rejetée.

Le 15 août 2019, l'administrateur a reçu de la province la somme de 162 734,74 $ y compris les intérêts courus en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* depuis le paiement versé par l'administrateur à la GCC.

Situation

Le dossier a été fermé le 17 septembre 2019.

***COMMAND PERFORMANCE* (2016)**

Lieu : Ahousat (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-710-C1

Incident

Le 10 juillet 2016, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le COMMAND PERFORMANCE, un vieux navire de pêche d'une jauge brute de 39,58, coulait au quai d'Ahousat, en Colombie-Britannique, et rejetait des hydrocarbures dans l'environnement marin. Le personnel d'intervention environnementale de la GCC a déployé un barrage flottant, mais des hydrocarbures ont continué à s'échapper du navire. Les tentatives pour trouver le propriétaire du navire ont été infructueuses. La GCC a donc assumé le rôle de commandant sur place.

Une entreprise locale de plongée a été engagée pour obturer les évents du réservoir à carburant du navire, et un autre entrepreneur a été engagé pour renflouer le navire. Les opérations de sauvetage ont pris fin le 12 juillet 2016. Parce qu'il n'y avait pas d'installations près d'Ahousat, le navire renfloué a été remorqué par Wichita Marine Services jusqu'à un chantier maritime situé à Ladysmith, sur la côte est de l'île de Vancouver. Pendant que le navire était en cale sèche, il a été inspecté par un expert maritime afin de déterminer son état général. Les résultats de l'inspection ont montré qu'il aurait été très coûteux de remettre le navire en état de navigabilité. Étant donné que toutes les tentatives pour trouver le propriétaire du navire ont été infructueuses, il a été décidé de déconstruire le navire et de se débarrasser des débris.

Demande d'indemnisation

Le 21 mars 2017, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans (MPO/GCC), une demande d'indemnisation au montant de 116 433,70 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident, en vertu de l'article 103 la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (la Loi).

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

Évaluation et offre

La demande d'indemnisation a fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation. Une partie du montant réclamé pour le rapport de constatation des dommages et d'évaluation de l'état a été refusée, parce que le rapport avait pour objet d'établir les conditions requises pour remettre le navire en état de navigabilité, un objectif qui n'est pas directement lié à la prévention de la pollution ou aux dommages dus à la pollution. Le montant de TPS réclamé sur les indemnités de déplacement pour les repas et les faux frais a aussi été rejeté, selon les lignes directrices du Conseil du Trésor. Le 7 juin 2017, l'administrateur a offert de payer au MPO/GCC la somme de 114 047,53 $ en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. L'offre a été acceptée par le MPO/GCC le 28 juin 2017, et un paiement de 116 867,46 $, y compris des intérêts s'élevant à 2 819,93 $, a été versé le ou vers le 5 juillet 2017.

Mesures de recouvrement

Le ou vers le 3 août 2017, l'avocat-conseil de l'administrateur a fait des recherches sur la société Ahousat Freight Services Ltd, qui était inscrite dans le Système de recherche d'informations sur l'immatriculation des bâtiments de Transports Canada comme étant le propriétaire du COMMAND PERFORMANCE. Les recherches ont révélé que la société avait été dissoute le 7 janvier 2013 pour avoir omis de produire des déclarations de revenus des sociétés.

Comme dans le dossier du CHILCOTIN PRINCESS (120-672-C1), une action a été intentée contre la province de la Colombie-Britannique au motif que la propriété du navire était dévolue à la province. En vertu du droit des sociétés de la Colombie-Britannique, la province est devenue propriétaire du navire à la suite de la dissolution de la société Ahousat Freight Services Ltd. Le navire appartenait donc à la province au moment de l'incident.

À la suite de la décision de la Cour d'appel de la Colombie-Britannique dans l'affaire du CHILCOTIN PRINCESS, la province de la Colombie-Britannique a accepté de payer le plein montant de la réclamation de l'administrateur, soit 127 033,56 $.

Le 7 novembre 2019, l'action intentée devant la Cour fédérale a été rejetée par consentement.

Situation

Le dossier a été fermé le 29 janvier 2020.

***DAWN MARIE* (2016)**

Lieu : Détroit de Georgie (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-730-C1

Incident

Le 8 janvier 2016, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le DAWN MARIE, un navire de pêche au crabe de 32 pieds, qui avait à son bord environ 400 litres de carburant diesel, prenait l'eau dans le détroit de Georgie, entre l'île Mayne et Tsawwassen, en Colombie-Britannique.

Afin de réduire au minimum les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, la GCC a engagé des entrepreneurs en sauvetage pour stabiliser l'infiltration d'eau et remorquer le navire à un port de refuge.

Demande d'indemnisation

Le 21 novembre 2017, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation s'élevant à 11 372,23 $, en vertu de l'article 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

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

Évaluation et offre

Le 7 décembre 2017, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert à la GCC le plein montant réclamé, plus les intérêts.

Le 13 décembre 2017, la GCC a accepté l'offre.

Le 20 décembre 2017, l'administrateur a ordonné que la somme de 12 044,30 $, y compris des intérêts courus de 672,07 $, soit versée à la GCC.

Mesures de recouvrement

En mars 2018, l'avocat-conseil de l'administrateur a envoyé une mise en demeure au propriétaire du navire, mais ce dernier n'a pas répondu.

En novembre 2018, l'administrateur a retenu les services d'un avocat externe, qui a envoyé une deuxième mise en demeure au propriétaire du navire. Ce dernier a répondu qu'il avait des difficultés financières.

En décembre 2018, l'administrateur a conclu une entente de règlement avec le propriétaire du DAWN MARIE. Aux termes de l'entente, le propriétaire du navire devait payer à l'administrateur la somme de 9 000 $. Le premier paiement, au montant de 4 500 $, était dû le 29 décembre 2018. Le solde devait être payé en quatre versements de 1 125 $ échelonnés sur les quatre premiers mois de 2019.

L'administrateur a reçu tous les paiements à temps.

Situation

L'administrateur a fermé le dossier le 9 septembre 2019, après avoir recouvré le plein montant du règlement.

DELPHINUS (2018)

Lieu : Île Gowlland (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-859-C1

Incident

Le 19 février 2018, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un voilier s'était échoué sur l'île Gowlland, en Colombie-Britannique. Le voilier avait une longueur de 42 pieds, une coque de couleur verte et un moteur intérieur. Une équipe de la station de bateau de sauvetage de la GCC de Campbell River s'est rendue sur les lieux pour évaluer la situation.

À son arrivée, l'équipe de la GCC a constaté que le voilier était complètement hors de l'eau à marée basse sur la plage. Il donnait de la gîte et semblait être instable. On croyait qu'il s'agissait du même voilier qui avait été trouvé à la dérive en janvier et qui avait été ancré à ce moment.

Le 20 février 2018, une équipe d'intervention environnementale de la GCC s'est rendue sur place. Elle a déterminé que le voilier avait un réservoir de carburant de 100 litres et un moteur diesel à quatre cylindres rempli d'huile. Il y avait aussi des bidons d'huile dispersés un peu partout à bord du voilier. L'équipe de la GCC a pu retirer 75 litres de carburant du réservoir et quatre litres d'huile du moteur.

Le 21 février 2018, la GCC et la Gendarmerie royale du Canada ont travaillé ensemble afin de trouver le propriétaire du voilier. Cependant, leurs efforts ont été infructueux. Le même jour, la GCC a pris des dispositions avec une entreprise de sauvetage pour sortir le navire de l'eau.

Le 22 février 2018, l'entreprise de sauvetage engagée par la GCC a enlevé le voilier de la plage et l'a remorqué jusqu'à la marina Freshwater, où il a été sorti de l'eau. Le navire a ensuite été inspecté et identifié comme étant le DELPHINUS.

Le 26 février 2018, la GCC a déterminé que le voilier devait être déconstruit et elle a obtenu un devis estimatif pour l'exécution de ce travail.

Le 30 juillet 2018, le voilier a été déconstruit.

Demande d'indemnisation

Le 5 février 2020, l'administrateur a reçu une demande d'indemnisation de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans. La demande d'indemnisation comprenait un exposé de l'incident ainsi que des éléments de preuve relatifs à l'incident causé par le DELPHINUS.

La demande d'indemnisation s'élevait à 25 579,91 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible selon la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

Le 24 février 2020, l'administrateur a délivré une citation à Transports Canada dans le but d'obtenir de l'information sur le voilier et son propriétaire.

Au 31 mars 2020, l'enquête et l'évaluation de la demande d'indemnisation étaient toujours en cours.

Situation

Le dossier était encore ouvert à la fin de l'année financière.

***ELF* (2014)**

Lieu : Port de Squamish (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-646-C1

Incident

Le 14 janvier 2014, le district de Squamish a avisé la Garde côtière canadienne (GCC) que l'ELF, un remorqueur à coque de bois de 74 pieds, construit en 1902, avait coulé près du quai de l'État dans le port de Squamish. Une quantité importante d'hydrocarbures s'échappait de l'épave et remontait à la surface. En raison de la fragilité de l'environnement où l'incident est survenu, le personnel d'intervention environnementale de la GCC de la station de Richmond s'est rendu sur les lieux avec de l'équipement de lutte contre la pollution. Le personnel de la GCC s'est réuni avec des représentants de la municipalité, des membres de la GRC, des citoyens inquiets, ainsi qu'une personne qui s'est présentée comme étant le propriétaire du navire mais qui n'a pas pu en fournir la preuve. Après une vérification auprès de la Sécurité des navires de Transports Canada, il a été constaté que l'ELF n'était pas immatriculé; par la suite, cependant, il a été confirmé que l'exploitant du navire était en fait le représentant du propriétaire. Ce dernier a donc été avisé de la responsabilité du propriétaire d'intervenir et de son obligation au cas où il choisirait de ne pas le faire. Il a répondu que le propriétaire n'avait pas d'assurance et qu'il était incapable de contenir et de nettoyer le déversement d'hydrocarbures.

La GCC a donc assumé le rôle de commandant sur place. Un barrage flottant et du matériel absorbant ont été déployés pour contenir le déversement et les hydrocarbures qui remontaient du navire coulé. Au même moment, les autorités du district ont engagé un entrepreneur local spécialisé dans le nettoyage d'hydrocarbures pour qu'il déploie un barrage flottant autour d'une zone en amont qui est l'habitat de grenouilles à pattes rouges, une espèce en voie de disparition. Étant donné que le chenal Mamquam Blind était presque entièrement couvert d'une irisation arc-en-ciel et d'autres hydrocarbures de couleur terne, on a demandé à Environnement Canada de fournir des cartes des zones vulnérables ainsi qu'une modélisation de la dérive des nappes d'hydrocarbures.

La GCC a engagé Quantum Marine, un entrepreneur spécialisé en intervention d'urgence, pour nettoyer les hydrocarbures qui s'étaient propagés jusqu'à la marina et aux quais du chenal. De plus, des plongeurs de la compagnie Hydra Marina Services Inc. ont été engagés pour obturer les évents, mais cela n'a pas arrêté complètement la fuite de carburant du navire. Étant donné le niveau de risque pour l'environnement, la GCC a engagé un entrepreneur, Vancouver Pile Driving Ltd, pour renflouer l'épave, et cette opération a commencé le 16 janvier 2014. L'ELF a été remonté lentement à la surface et a été vidé d'eau le plus possible. La GCC a ensuite engagé un expert maritime pour qu'il inspecte le navire et en détermine l'état de navigabilité. L'expert a indiqué que la coque de bois était gravement détériorée et il a recommandé que le navire soit soulevé pour que la coque sous la ligne de flottaison puisse être examinée. Des mesures ont été prises pour remorquer l'ELF de Squamish jusqu'à la baie English, et le confier ensuite à un autre remorqueur qui remonterait le fleuve Fraser jusqu'au chantier de Shelter Island Marina, où l'ELF serait sorti de l'eau.

Le 17 janvier, peu de temps après avoir été confié à une autre compagnie de remorquage, l'ELF a commencé à couler. La GCC est retournée à Squamish et a poursuivi les mesures pour contenir et récupérer les hydrocarbures qui se trouvaient encore dans le chenal

Mamquam Blind. Le 20 janvier, la GCC a mis fin à l'opération d'intervention et l'ELF a été laissé au fond de l'eau.

Mesures prises par l'administrateur

Lorsque l'administrateur a été informé de l'incident par la GCC et des frais considérables que pourraient entraîner les mesures d'intervention, il a chargé un expert maritime de se rendre sur les lieux de l'incident pour observer l'opération de sauvetage du navire coulé. L'expert maritime a discuté avec le personnel d'intervention environnementale de la GCC des mesures de récupération prévues, et il a été invité à assister aux réunions concernant les opérations. Il a signalé à l'administrateur que les mesures prises par les entrepreneurs durant les opérations pour renflouer l'ELF et le préparer à être remorqué jusqu'au fleuve Fraser pour être entreposé étaient suffisantes pour éliminer le risque d'autre pollution par les hydrocarbures, sauf pour une légère irisation irrécupérable.

Demande d'indemnisation

Le 12 août 2014, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), une demande d'indemnisation au montant de 82 512,70 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

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

Évaluation et offre

La demande d'indemnisation a fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation. Des documents additionnels ont été demandés et fournis sans tarder. Le 18 décembre 2014, l'administrateur a fait une offre d'indemnité au MPO/GCC au montant de 82 512,70 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. Le MPO/GCC a accepté l'offre le 3 février 2015, et la somme de 88 702,92 $, y compris les intérêts, lui a été versée le ou vers le 4 août 2016.

Mesures de recouvrement

Le 30 septembre 2016, une demande de remboursement a été envoyée au propriétaire du navire. Étant donné qu'aucune réponse n'a été reçue, une déclaration a été déposée à la Cour fédérale le 7 octobre 2016. Plus tard, cette affaire judiciaire a été jointe à une autre action en justice introduite à la Cour fédérale, à la suite de la défense et de la demande reconventionnelle déposées par le propriétaire du navire le 26 octobre 2016, ce dernier ayant intenté une action en dommages-intérêts contre le MPO/GCC pour les dommages causés à l'ELF, à laquelle plusieurs tiers étaient partie, dont l'administrateur, Squamish Marine Services Ltd et Valley Towing Ltd.

Le procès a eu lieu le 20 décembre 2017 et le jugement a été prononcé en faveur de l'administrateur. La Cour a ordonné au propriétaire du navire de payer la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, plus les intérêts et les dépens. La Cour a rendu une ordonnance supplémentaire adjugeant des dépens de 15 000 $. L'administrateur a convenu avec l'avocat du propriétaire du navire de ne prendre aucune autre mesure pour recouvrer le montant du jugement pour une

période de 120 jours. Le délai de grâce que l'administrateur avait accordé au propriétaire du navire a expiré le 28 mai 2018, mais aucun paiement n'avait encore été reçu à cette date.

L'avocat-conseil de l'administrateur a tenté de signifier au propriétaire du navire un ordre de se présenter à un interrogatoire à l'appui de l'exécution du jugement, mais ce dernier a manqué deux rendez-vous. Lorsque le propriétaire s'est finalement présenté, il n'a produit aucun des documents énumérés dans l'ordre de se présenter à l'interrogatoire, et il a refusé de répondre à toute question.

Le 19 mars 2019, le juge a rendu une ordonnance obligeant le propriétaire du navire à se présenter en avril 2019 à un interrogatoire à l'appui de l'exécution du jugement supervisé par la Cour.

Le propriétaire du navire s'est déclaré en faillite. L'administrateur a déposé une réclamation dans la procédure de faillite et il a présenté au syndic de faillite une liste de questions ainsi que des demandes de documents.

L'administrateur a demandé au surintendant des faillites d'enquêter sur le propriétaire du navire afin de s'assurer que ce dernier déclare tous ses actifs et ses revenus. Le surintendant des faillites a accepté de procéder à cette enquête, laquelle a été effectuée le 19 février 2020.

Le rapport de l'enquête du surintendant des faillites était attendu au cours de la deuxième semaine de mars 2020, mais la date de livraison du rapport a été reportée au 26 mars 2020. Au moment de la rédaction du présent résumé, l'administrateur n'avait pas encore reçu le rapport de l'enquête sur le propriétaire du navire.

Situation

Le dossier était encore ouvert à la fin de l'année financière.

ELVA M II (Administration portuaire de Steveston) (2016)

Lieu : Port de Steveston (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-704-C1

Incident

Dans la nuit du 4 au 5 novembre 2016, l'ELVA M II, un navire de pêche en bois de 55 tonneaux, construit en 1927, a coulé au quai du port de Steveston, en Colombie-Britannique. L'administration portuaire locale était présente sur les lieux, en compagnie de la Garde côtière canadienne (GCC), afin d'intervenir en réponse à l'incident. Des barrages flottants et du matériel absorbant ont été déployés pour contenir les polluants. Des plongeurs et des entrepreneurs locaux ont été engagés pour renflouer le navire coulé. L'opération de récupération s'est déroulée le même jour et, durant la soirée, l'ELVA M II a été sorti de l'eau. Une fois renfloué, le navire a été amené à terre et déconstruit.

Demande d'indemnisation

Le 9 février 2017, l'Administration portuaire de Steveston a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 7 649,63 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

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

Évaluation et offre

Le 22 février 2017, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert à l'Administration portuaire de Steveston le montant établi de 7 649,63 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. L'offre a été acceptée le 6 mars 2017. Le 21 mars, la somme de 7 736,30 $, y compris les intérêts, a été versée à l'Administration portuaire de Steveston.

Mesures de recouvrement

Le 31 mai 2017, une demande de remboursement a été envoyée au propriétaire du navire, à laquelle ce dernier a répondu. Le 27 juin, l'avocat-conseil de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (CIDPHN) a informé le propriétaire de sa responsabilité absolue en vertu de la LRMM et l'a avisé qu'une action serait intentée par la CIDPHN dans un délai de sept jours, à moins qu'une offre de règlement satisfaisante ne soit reçue. De plus, le 29 juin, l'avocat-conseil a fait parvenir une proposition au propriétaire du navire. Cependant, ce dernier a répondu qu'il était incapable de payer.

En juillet 2017, une entreprise de localisation a été engagée pour faire une recherche des actifs du propriétaire du navire et, en octobre 2017, une déclaration a été déposée. Étant donné qu'aucune défense n'a été reçue, une requête en jugement par défaut a été déposée à la cour. Par la suite, un jugement contre le propriétaire du navire a été rendu. L'examen à l'appui de l'exécution du jugement a eu lieu le 22 décembre 2017.

En août 2018, l'avocat-conseil de l'administrateur a déposé une requête en ordonnance de saisie-arrêt à la Cour fédérale. La Cour a rendu une ordonnance obligeant l'employeur du propriétaire à verser tout futur paiement au débiteur en vertu du jugement. Au 24 décembre

2018, l'administrateur avait reçu un montant total de 3 266,46 $ pour les demandes d'indemnisation subrogées de la GCC et de l'Administration portuaire de Steveston.

Étant donné l'impécuniosité et l'âge du propriétaire, l'administrateur a déterminé que le défendeur avait atteint sa capacité de payer pour le moment et a décidé de suspendre les mesures de recouvrement. Cette décision sera réexaminée plus tard et l'administrateur reprendra les mesures de recouvrement à l'égard du jugement existant si la situation financière du propriétaire s'améliore.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

Dossier connexe

ELVA M II (demande d'indemnisation de la GCC), numéro de cas 120-704-C1-1 (même incident, différent demandeur).

ELVA M II (GCC) (2016)

Lieu : Port de Steveston (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-704-C1-1

Incident

Dans la nuit du 4 au 5 novembre 2016, l'ELVA M II, un navire de pêche en bois de 55 tonneaux, construit en 1927, a coulé au quai du port de Steveston, en Colombie-Britannique. La Garde côtière canadienne (GCC) était présente sur les lieux en compagnie de représentants de l'administration portuaire locale. Le propriétaire du navire a avisé la GCC qu'il n'avait pas les moyens d'intervenir en réponse à l'incident. La GCC a donc assumé le rôle de commandant sur place et a avisé le propriétaire du navire qu'il serait responsable des frais engagés.

La GCC et l'administration portuaire ont déployé des barrages flottants et du matériel absorbant pour contenir les polluants. Des plongeurs et des entrepreneurs locaux ont été engagés pour renflouer le navire coulé. L'opération de récupération s'est déroulée le même jour et, durant la soirée, l'ELVA M II a été sorti de l'eau. Une fois renfloué, le navire a été amené à terre et déconstruit.

Demande d'indemnisation

Le 28 février 2017, après que le propriétaire du navire ait refusé sa demande de remboursement des frais engagés, la GCC a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 46 351,57 $, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

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

Évaluation et offre

Le 31 mars 2017, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert à la GCC le montant établi de 46 351,57 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. L'offre a été acceptée le 24 avril 2017. Le 15 mai 2017, la somme de 46 967,15 $, y compris les intérêts, a été versée à la GCC.

Mesures de recouvrement

Le 31 mai 2017, une demande de remboursement a été envoyée au propriétaire du navire, à laquelle ce dernier a répondu. Le 27 juin, l'avocat-conseil de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (CIDPHN) a informé le propriétaire de sa responsabilité absolue en vertu de la LRMM et l'a avisé qu'une action serait intentée par la CIDPHN dans un délai de sept jours, à moins qu'une offre de règlement satisfaisante ne soit reçue. De plus, le 29 juin, l'avocat-conseil a fait parvenir une proposition au propriétaire du navire. Cependant, ce dernier a répondu qu'il était incapable de payer.

En juillet 2017, une entreprise de localisation a été engagée pour faire une recherche des actifs du propriétaire du navire et, en octobre 2017, une déclaration a été déposée. Étant donné qu'aucune défense n'a été reçue, une requête en jugement par défaut a été déposée à la

cour. Par la suite, un jugement contre le propriétaire du navire a été rendu. L'examen à l'appui de l'exécution du jugement a eu lieu le 22 décembre 2017.

En août 2018, l'avocat-conseil de l'administrateur a déposé une requête en ordonnance de saisie-arrêt à la Cour fédérale. La Cour a rendu une ordonnance obligeant l'employeur du propriétaire à verser tout futur paiement au débiteur en vertu du jugement. Au 24 décembre 2018, l'administrateur avait reçu un montant total de 3 266,46 $ pour les demandes d'indemnisation subrogées de la GCC et de l'Administration portuaire de Steveston.

Étant donné l'impécuniosité et l'âge du propriétaire, l'administrateur a déterminé que le défendeur avait atteint sa capacité de payer pour le moment et a décidé de suspendre les mesures de recouvrement. Cette décision sera réexaminée plus tard et l'administrateur reprendra les mesures de recouvrement à l'égard du jugement existant si la situation financière du propriétaire s'améliore.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

Dossier connexe

ELVA M II (Administration portuaire de Steveston), numéro de cas 120-704-C1 (même incident, différent demandeur).

***FEELIN' FREE* (2017)**

Lieu : Port Neville (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-717-C1

Incident

Le 30 janvier 2017, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un navire ayant des personnes à bord était en feu dans la baie Kelsey, près de Sayward, en Colombie-Britannique. On a également signalé qu'il y avait environ 4 000 litres de carburant diesel à bord du navire. La GCC a indiqué qu'il s'agissait du FEELIN' FREE, un navire de pêche en plastique moulé renforcé de 14 mètres.

La station de sauvetage de la GCC à Campbell River a dépêché une équipe d'intervention. Les tentatives pour communiquer avec le propriétaire du FEELIN' FREE ont été infructueuses à ce stade. En raison du lieu éloigné de l'incident et de la menace de pollution que présentait le navire, la GCC a conclu un contrat d'urgence avec la *Western Canada Marine Response Corporation* (WCMRC). La WCMRC a envoyé du personnel et de l'équipement à Sayward, mais elle a été incapable de s'approcher du navire à cause de la chaleur extrême de l'incendie.

Le 31 janvier 2017, la GCC a dépêché une équipe d'intervention d'urgence de Victoria. Le FEELIN' FREE brûlait encore. La WCMRC est restée sur place et l'équipe de la GCC est arrivée plus tard dans la journée. Une irisation d'hydrocarbures irrécupérables a été observée autour du navire, qui était encore inaccessible.

Le propriétaire du FEELIN' FREE a désigné l'assureur du navire pour être son représentant. La GCC a communiqué avec l'assureur, qui a convenu qu'une intervention environnementale était nécessaire et qui s'est engagé à récupérer le navire une fois qu'il serait possible de le faire sans danger. Un avis officiel a été donné au propriétaire du navire pour l'informer de sa responsabilité et lui demander de faire connaître ses intentions. L'équipe de la GCC a quitté les lieux pour retourner à Victoria avant la fin de la journée.

Le 1er février 2017, le navire avait partiellement coulé, mais le feu couvait encore. La WCMRC a commencé à récupérer de petites quantités d'hydrocarbures à la surface de l'eau. Les habitants de l'endroit ont signalé la présence d'une odeur de diesel et d'une irisation d'hydrocarbures le long des plages locales. Le 2 février 2017, la WCMRC a quitté les lieux après avoir nettoyé la pollution par les hydrocarbures autant que possible. La GCC a émis au propriétaire et à l'assureur du FEELIN' FREE une directive leur ordonnant de remorquer le navire et de le retirer de l'environnement marin. Le propriétaire a obtempéré plus tard le même jour.

Demande d'indemnisation

Le 24 janvier 2019, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation au montant total de 37 731,13 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident causé par le FEELIN' FREE.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible selon la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

L'administrateur a fait enquête et a évalué la demande d'indemnisation. Il a demandé à la GCC de fournir des renseignements additionnels, et celle-ci a répondu. Une partie des frais de la WCMRC ont été refusés.

Le 1er mai 2019, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 21 224,15 $, plus les intérêts courus de 1 582,70 $.

La GCC a accepté l'offre le 19 juin 2019, et la somme de 22 806,85 $, y compris les intérêts, lui a été versée par prélèvement sur la Caisse le 26 juin 2019.

Mesures de recouvrement

Le 5 juillet 2019, l'avocat-conseil interne de l'administrateur a envoyé une mise en demeure et une copie de la demande d'indemnisation de la GCC à l'assureur du FEELIN' FREE.

Le 30 juillet 2019, l'administrateur a reçu de l'assureur du navire la somme de 22 796,85 $ et, par la suite, il a dégagé ce dernier de toute responsabilité.

Situation

L'administrateur a fermé le dossier le 12 août 2019, après avoir obtenu un plein recouvrement.

GEORGE H. LEDCOR (2018)

Lieu : Île Deering, Vancouver (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-806-R

Incident

Le 13 août 2018, le GEORGE H. LEDCOR, un remorqueur de 81 tonnes battant pavillon canadien, a chaviré et a coulé au large de l'île Deering, sur le fleuve Fraser, en Colombie-Britannique. Le 16 août 2018, le GEORGE H. LEDCOR a été renfloué avec succès à la suite d'une opération de sauvetage.

La Garde côtière canadienne (GCC) est intervenue en réponse à l'incident et a pompé le contenu du remorqueur dans des chalands pour qu'il soit éliminé de façon convenable. De plus, la GCC a avisé les médias qu'elle avait utilisé de l'équipement pour contenir et nettoyer la pollution et qu'elle avait déployé des barrages flottants et du matériel absorbant. La GCC a indiqué qu'elle était restée sur place jusqu'à ce que le remorqueur soit retiré de l'environnement marin.

Selon la GCC, les réservoirs de carburant du remorqueur avaient une capacité de 22 000 litres. Cependant, on ne sait pas quelle quantité de carburant a été déversée dans le fleuve.

Mesures prises par l'administrateur

Après avoir été informé de l'incident, le bureau de l'administrateur a communiqué avec la GCC et le ministère de l'Environnement de la Colombie-Britannique pour obtenir une estimation du coût de l'opération d'intervention, afin que l'administrateur puisse exiger une garantie du propriétaire du navire.

En octobre 2018, l'avocat-conseil interne de l'administrateur a communiqué avec les avocats du club de protection et d'indemnisation pour demander une garantie. En décembre 2018, les avocats du club de protection et d'indemnisation ont indiqué qu'ils avaient fait des démarches auprès des organismes gouvernementaux concernés pour obtenir de l'information sur le montant de leurs réclamations et qu'ils feraient des recommandations sur les lettres d'engagement du club après avoir reçu cette information.

En mars 2020, l'avocat-conseil de l'administrateur a communiqué avec les avocats du club de protection et d'indemnisation, et ces derniers ont indiqué que les discussions avec le ministère de l'Environnement de la Colombie-Britannique et la GCC se poursuivaient.

Au 31 mars 2020, l'administrateur n'avait pas encore obtenu la garantie financière demandée.

Demande d'indemnisation

Au 31 mars 2020, aucune demande d'indemnisation n'avait été présentée à l'administrateur.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

***HI-ROSE* (2017)**

Lieu : Ladysmith (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-803-C1

Incident

Le 20 août 2017, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un ancien navire de pêche d'une longueur d'environ 35 ou 45 pieds prenait l'eau et risquait de couler à Ladysmith, en Colombie-Britannique. On a signalé que le navire, identifié plus tard comme étant le HI-ROSE, rejetait des polluants.

La GCC a dépêché deux membres de son personnel d'intervention environnementale de Victoria pour évaluer la situation. À leur arrivée sur les lieux, les membres du personnel de la GCC ont trouvé une personne qui disait être le propriétaire du HI-ROSE et qui tentait de pousser le navire jusqu'au rivage pour l'empêcher de couler. Cette personne a informé la GCC qu'il avait l'intention de réparer le navire, qui lui servait d'habitation, et il a indiqué que des quantités considérables de polluants se trouvaient à bord.

Les tentatives du propriétaire pour sauver le HI-ROSE ont échoué. La GCC est intervenue et a engagé un entrepreneur pour qu'il sorte le navire de l'eau. Cette opération a eu lieu plus tard le même jour, sous la surveillance de la GCC.

Le 23 août 2017, le navire a été inspecté pendant qu'il était sur des blocs, et la GCC a décidé de le faire déconstruire. Les travaux de déconstruction ont pris fin le 26 septembre 2017.

Demande d'indemnisation

Le 23 avril 2019, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation au montant total de 17 584,55 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident causé par le HI-ROSE.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible selon la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

Après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a généralement conclu que l'intervention de la GCC était raisonnable, compte tenu de la menace de pollution démontrée que présentait le HI-ROSE. Étant donné que le rapport d'inspection était daté du 26 septembre 2017, soit la même date à laquelle les travaux de déconstruction ont pris fin, l'administrateur a été incapable de conclure que la décision de la GCC de déconstruire le HI-ROSE était fondée sur le rapport d'inspection. De plus, la GCC n'a fourni aucune explication de la raison pour laquelle le navire a été entreposé sur des blocs pour une longue période avant d'être déconstruit. Par conséquent, les frais connexes réclamés ont été réduits.

Le 24 mai 2019, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 16 243,83 $, plus les intérêts courus de 966,27 $.

La GCC a accepté l'offre le 19 juin 2019, et la somme de 17 210,10 $, y compris les intérêts, lui a été versée par prélèvement sur la Caisse le 26 juin 2019.

Mesures de recouvrement

La GCC avait obtenu seulement le nom de famille de la personne qui s'était identifiée comme étant le propriétaire du navire, mais pas son adresse ni aucune autre coordonnée.

Le 24 avril 2019, l'avocat-conseil interne de l'administrateur a obtenu de Transports Canada la transcription complète du registre d'immatriculation du HI-ROSE, qui montrait que le navire n'était plus immatriculé au Canada depuis 2002, après avoir été vendu à un étranger inconnu.

L'équipe juridique interne de l'administrateur a mené une enquête plus poussée, mais elle n'a découvert aucun indice utile pouvant aider à identifier le propriétaire du HI-ROSE.

Situation

L'administrateur a fermé le dossier le 24 octobre 2019, après avoir pris toutes les mesures de recouvrement raisonnables, en conformité avec la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

***JASPER* (2017)**

Lieu : Deep Bay (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-804-C1

Incident

Le 25 juillet 2017, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un navire en bois d'environ 40 pieds coulait à Deep Bay, en Colombie-Britannique. La quantité de polluants se trouvant à bord du navire, identifié plus tard comme étant le JASPER, était inconnue.

Des membres du personnel de la station de sauvetage de la GCC à French Creek se sont rendus sur les lieux et ont constaté que le navire gîtait dangereusement. Le personnel de la GCC a pompé environ quatre pieds d'eau du compartiment moteur du navire pour le maintenir à flot.

Le 26 juillet 2017, trois membres du personnel d'intervention environnementale de la GCC sont venus de Victoria pour inspecter le JASPER. À leur arrivée, ils ont constaté que le navire était à l'état d'épave et ils ont pompé environ huit pouces d'eau du navire. Les réservoirs de carburant du navire étaient remplis environ au quart. La GCC a décidé de retirer le navire de l'eau.

Un entrepreneur a été engagé pour remorquer le JASPER jusqu'à Ladysmith, où il a été sorti de l'eau. Cette opération a eu lieu le 2 août 2017. Entre-temps, le personnel de la station de sauvetage de French Creek a surveillé la situation et a pompé l'eau du navire selon le besoin, afin de s'assurer qu'il ne coule pas.

Une personne a été identifiée comme étant peut-être le propriétaire du JASPER, mais elle a nié que le navire lui appartenait lorsqu'elle a été interrogée par la GCC.

Un expert maritime a inspecté le JASPER le 14 août 2017. D'après les résultats de l'inspection, la GCC a décidé de faire déconstruire le navire. Les travaux de déconstrution ont pris fin le 26 septembre 2017.

Demande d'indemnisation

Le 23 avril 2019, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation au montant total de 36 490,94 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident causé par le JASPER.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible selon la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

Après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a généralement conclu que l'intervention de la GCC était raisonnable, étant donné la menace de pollution démontrée que présentait le JASPER. Cependant, puisque le rapport d'inspection était daté du 24 septembre 2017 et que les travaux de déconstruction du navire étaient pratiquement terminés à cette date, l'administrateur a été incapable de conclure que la

décision de la GCC de déconstruire le JASPER était fondée sur le rapport d'inspection. De plus, la GCC n'a fourni aucune justification des frais d'entreposage du navire sur des blocs pendant une période de 48 jours avant sa déconstruction. Par conséquent, ces frais ont été réduits.

Le 31 mai 2019, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 33 657,50 $, plus les intérêts courus de 2 041,50 $.

La GCC a accepté l'offre le 19 juin 2019, et la somme de 35 699,00 $, y compris les intérêts, lui a été versée par prélèvement sur la Caisse le 26 juin 2019.

Mesures de recouvrement

Le 25 juin 2019, l'administrateur a délivré à une entreprise de télécommunications une citation en vertu de la *Loi sur les enquêtes*, dans le but de trouver la personne que la GCC avait identifiée comme étant le propriétaire possible du JASPER, et qui avait aussi été identifiée comme pouvant être le propriétaire de deux autres navires ayant fait l'objet de demandes d'indemnisation. Une réponse à la citation a été reçue le 26 juillet 2019.

Le 26 juillet 2019, l'avocat-conseil interne de l'administrateur a envoyé une mise en demeure à la personne qui avait été visée par la citation. Le 29 juillet 2019, cette personne a répondu par téléphone et a nié que le navire lui appartenait.

Le 6 août 2019, une mise en demeure a été envoyée au propriétaire inscrit du JASPER, qui n'était pas la même personne. La lettre a été retournée parce qu'elle n'a pu être livrée.

L'administrateur a engagé une agence d'enquête privée pour faire une recherche des actifs du propriétaire possible du JASPER. Les résultats ont été reçus le 3 septembre 2019, mais aucun actif important n'a été trouvé.

L'équipe juridique interne de l'administrateur a fait une enquête plus approfondie, mais elle n'a trouvé aucune preuve incontestable de la propriété du JASPER.

Situation

L'administrateur a fermé le dossier le 25 novembre 2019, après avoir pris toutes les mesures de recouvrement raisonnables, en conformité avec la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Dossiers connexes

120-830-C1 – PERSEPHONE II : même propriétaire possible
120-816-C1 – WHITE ORCA : même propriétaire possible

***LADY M. II* (2017)**

Lieu : Ladysmith (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-805-C1

Incident

Le 13 mars 2017, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un navire en bois de 50 pieds converti en habitation flottante, identifié plus tard comme étant le LADY M. II, avait partiellement coulé au large de l'île Dunsmuir, près de Ladysmith, en Colombie-Britannique. On a signalé que des polluants s'échappaient du navire.

La GCC, avec l'aide d'une Première Nation locale, a tenté plusieurs fois sans succès de trouver et de joindre le propriétaire du LADY M. II. Un entrepreneur a été engagé pour faire une évaluation préliminaire et déployer un barrage absorbant autour du navire.

Le 14 mars 2017, trois membres du personnel d'intervention environnementale de la GCC de Victoria se sont rendus sur les lieux. Ils ont observé une irisation d'hydrocarbures autour du LADY M. II, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur du barrage. La GCC a décidé de renflouer le navire et de le sortir de l'eau, car il contenait une quantité inconnue de polluants et semblait être abandonné. Ces travaux ont été effectués le soir même, sous la surveillance de la GCC, par le même entrepreneur qui avait déployé le barrage absorbant.

Le 30 mars 2017, la GCC a pris des dispositions pour faire inspecter le navire pendant qu'il était entreposé sur des blocs. D'après les résultats de l'inspection, la GCC a chargé son entrepreneur de déconstruire le LADY M. II, dont l'intérieur était souillé par les hydrocarbures. Les travaux de déconstruction ont débuté le 3 avril 2017 et ont pris fin deux jours plus tard. Le reste du matériel absorbant et les polluants qui se trouvaient à bord du navire ont été éliminés le 11 avril 2017.

Demande d'indemnisation

Le 7 février 2019, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation au montant total de 32 388,76 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident causé par le LADY M. II.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible selon la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

Après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a conclu que l'intervention de la GCC était généralement raisonnable, compte tenu de la menace de pollution que présentait le LADY M. II. Étant donné que la GCC n'a fourni aucune preuve pour expliquer le délai d'environ deux semaines avant que le navire ne soit inspecté, les frais réclamés pour cette période, durant laquelle le navire a été entreposé sur des blocs par l'entrepreneur, ont été rejetés.

Le 25 avril 2019, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 31 590,05 $, plus des intérêts de 2 301,78 $.

La GCC a accepté l'offre le 3 mai 2019, et la somme de 33 891,83 $, y compris les intérêts, lui a été versée par prélèvement sur la Caisse le 7 mai 2019.

Mesures de recouvrement

Le 12 février 2019, l'administrateur a obtenu de Transports Canada la transcription complète du registre d'immatriculation du LADY M. II, qui montrait que le navire n'était plus immatriculé depuis 2011.

Le 5 juin 2019, l'avocat-conseil interne de l'administrateur a envoyé une mise en demeure aux derniers propriétaires inscrits du LADY M. II, à leur dernière adresse connue. Aucune réponse n'a été reçue.

L'administrateur a engagé une agence d'enquête privée pour trouver les deux derniers propriétaires inscrits du LADY M. II. Le rapport de l'agence d'enquête a été reçu le 24 septembre 2019.

Le 23 octobre 2019, une autre mise en demeure a été envoyée aux derniers propriétaires inscrits du navire, aux adresses obtenues par l'agence d'enquête privée. Chacun d'eux a répondu et a expliqué que le navire avait été vendu plusieurs années avant l'incident de 2017 faisant l'objet de la demande d'indemnisation. Ni l'un ni l'autre n'a pu fournir des documents à l'appui de la prétendue vente du navire.

Étant donné qu'aucune preuve n'a permis de lier les derniers propriétaires inscrits du LADY M. II au navire au moment où l'incident est survenu, et qu'il n'y avait aucun autre indice, il a été décidé de fermer le dossier à l'expiration du délai de prescription prévu par la loi pour la prise de mesures de recouvrement.

Situation

L'administrateur a fermé le dossier le 19 mars 2020, après avoir pris toutes les mesures de recouvrement raisonnables, en conformité avec la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

***LAURIER II* (2014)**

Lieu : Deep Bay (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-742-C1

Incident

Le 14 juillet 2014, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée par l'administration du port de Deep Bay, en Colombie-Britannique, que le LAURIER II, un navire abandonné d'une jauge brute de 201 qui était amarré dans le port depuis longtemps, présentait une menace de pollution par les hydrocarbures.

Le 31 juillet 2014, la GCC a donné au présumé propriétaire du navire une directive en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* pour l'informer de ses responsabilités. Cet individu a répondu en déclarant qu'il était le représentant de la société propriétaire du navire. Il a informé la GCC que le navire était sous surveillance et qu'il allait être réparé.

Au cours des deux années suivantes, la GCC a vérifié le LAURIER II de manière périodique. Le navire était amarré dans une zone écosensible. De temps en temps, la GCC a pompé l'eau qui s'infiltrait dans le navire.

Le 23 juin 2016, la GCC a engagé un expert maritime pour qu'il inspecte le LAURIER II afin d'en évaluer l'état et de déterminer la quantité de polluants se trouvant à bord. Deux membres du personnel d'intervention environnementale de la GCC étaient présents durant l'inspection.

Le rapport d'inspection a révélé que le LAURIER II était en mauvais état. Il y avait des quantités considérables 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 afin d'assurer son intégrité et de réduire le risque 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 prendre d'autres mesures selon le besoin. Le navire a été vidé d'eau et 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. Un bouchon temporaire a été mis en place et l'eau a cessé de s'infiltrer dans le navire.

Le 1er septembre 2016, la GCC a donné au représentant du propriétaire une autre directive en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, lui ordonnant de prendre des mesures pour éviter que le LAURIER II ne cause des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Une réponse a été exigée au plus tard le 7 septembre 2016. Le 2 septembre 2016, le représentant du propriétaire a répondu qu'une équipe se rendrait sur place le 6 septembre 2016 pour faire des réparations temporaires.

Le 6 septembre 2016, la GCC a constaté que l'équipe s'affairant au LAURIER II semblait retirer des articles du navire au lieu de faire les réparations nécessaires. La GCC, maintenant convaincue que le LAURIER II présentait une menace imminente de pollution, a décidé de le faire remorquer de Deep Bay à un endroit où il pourrait être surveillé plus facilement. Le

représentant du propriétaire a été avisé que ce dernier serait tenu responsable des frais engagés par la GCC.

Le 6 septembre 2016, un entrepreneur engagé par la GCC a remorqué le LAURIER II à Ladysmith.

Le 12 septembre 2016, le LAURIER II a été inspecté à nouveau, et la Sécurité maritime de Transports Canada (SMTC) a fait sa propre inspection. Les inspections ont révélé que le navire était à haut risque de sombrer soudainement et de causer de la pollution par les hydrocarbures.

Le 24 octobre 2016, une dernière directive a été donnée au représentant du propriétaire, lui ordonnant de retirer le LAURIER II de l'environnement marin. Étant donné qu'aucune réponse n'a été reçue en temps opportun, la GCC a engagé un entrepreneur pour sortir le navire de l'eau et le déconstruire. Les travaux de déconstruction ont commencé le 7 novembre 2016 et ont pris fin le 31 janvier 2017.

Demande d'indemnisation

Le 22 janvier 2018, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation au montant total de 384 365,01 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident causé par le LAURIER II.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible selon la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

L'administrateur a fait enquête et a évalué la demande d'indemnisation. Durant ce processus, il a fait plusieurs demandes à la GCC pour obtenir des renseignements et des documents additionnels.

L'administrateur était convaincu que la menace de pollution par les hydrocarbures que présentait le LAURIER II a justifié les mesures prises par la GCC, y compris l'enlèvement et la déconstruction du navire. Cependant, l'administrateur a conclu que certains frais réclamés pour les services fournis par les entrepreneurs n'étaient pas justifiés. Ces frais ont donc été réduits en conséquence.

Le 7 février 2019, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 265 768,99 $, plus les intérêts courus de 17 892,23 $.

La GCC a accepté l'offre le 8 avril 2019, et la somme de 283 661,22 $, y compris les intérêts, lui a versée le 18 avril 2019.

Mesures de recouvrement

Le 8 juillet 2019, l'administrateur a engagé un avocat-conseil externe pour obtenir un avis sur la viabilité d'un recouvrement dans ce dossier. L'avis a été reçu le 15 août 2019.

Le 18 septembre 2019, l'avocat-conseil interne de l'administrateur a envoyé une mise en demeure au propriétaire inscrit du LAURIER II. Aucune réponse n'a été reçue.

Au 31 mars 2020, l'administrateur poursuivait ses efforts de recouvrement contre le propriétaire du LAURIER II.

Situation

Le dossier était encore ouvert à la fin de l'année financière.

Lightship *LV76* (2017)

Lieu : Fleuve Fraser, Mission (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-713-R

Incident

Le 24 mars 2017, l'ancien bateau-phare LV76 de la Garde côtière des États-Unis, d'une jauge brute de 497, a coulé dans le fleuve Fraser, en Colombie-Britannique, et a causé un déversement d'hydrocarbures. L'incident est survenu à une ancienne scierie, où d'autres navires déclassés et abandonnés étaient aussi amarrés. Le personnel d'intervention environnementale de la Garde côtière canadienne (GCC) et la *Western Canada Marine Response Corporation* (WCMRC) se sont rendus sur les lieux pour intervenir en réponse à l'incident de pollution par les hydrocarbures. Un barrage flottant a été déployé autour du bateau-phare et de l'endroit où les hydrocarbures remontaient à la surface, et du matériel absorbant a été placé à l'intérieur du barrage. Le bateau-phare n'était pas considéré comme un danger pour la navigation à l'endroit où il se trouvait; cependant, parce que des hydrocarbures s'échappaient encore du bateau-phare et que la quantité d'hydrocarbures se trouvant à bord n'avait pas été confirmée, la GCC a lancé un appel d'offres pour renflouer le bateau-phare.

Le 30 avril 2017, des plongeurs ont commencé à préparer le bateau-phare pour le renflouer, mais de nombreuses difficultés sont survenues durant l'opération de renflouement et de remise à flot. Tout au long de l'opération, la WCMRC était sur place pour déployer et maintenir des barrages flottants et du matériel absorbant, afin de récupérer les hydrocarbures qui s'échappaient du bateau-phare et remontaient à la surface chaque fois que celui-ci était déplacé.

Le 12 mai 2017, la proue du bateau-phare a été remontée, mais la poupe gisait encore au fond. Parce que le bateau-phare était très lourd, une grue à forte capacité de levage a été incapable de remonter tout le bateau-phare. Pendant qu'environ la moitié du pont principal du bateau-phare était au-dessus de la surface de l'eau, les plongeurs ont continué leurs efforts pour colmater les brèches dans la coque, et des pompes ont été utilisées pour vider l'eau de la coque. Malgré les efforts pour sceller la coque à l'aide de pompes additionnelles, le bateau-phare n'a pu être remonté davantage.

Cependant, tout au long des opérations, la GCC a récupéré les hydrocarbures qui s'échappaient des diverses ouvertures et écoutilles et, pendant que le bateau-phare était partiellement renfloué, elle a pu atteindre le tuyau de remplissage et d'aération du réservoir de carburant et pomper tous les hydrocarbures qui s'y trouvaient encore. Étant donné que la GCC considérait que le bateau-phare ne posait plus un risque important de pollution, l'opération de renflouement a été arrêtée et le bateau-phare a été descendu au fond et marqué au moyen d'une bouée.

Mesures prises par l'administrateur

L'administrateur a engagé un expert maritime pour qu'il se rende sur les lieux de l'incident et surveille les opérations et renflouement et de remise à flot du bateau-phare.

En novembre 2018, l'administrateur a engagé une agence d'enquête pour qu'elle fasse une recherche des actifs du propriétaire du bateau-phare LV76.

Demande d'indemnisation

Au 31 mars 2020, aucune demande d'indemnisation n'avait été présentée à l'administrateur.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

***MALECITE* (2017)**

Lieu : Pointe Kits, baie English (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-819-C1

Incident

En août 2017, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le MALECITE, un bateau de plaisance servant d'habitation flottante qui était en mauvais état, était à risque de couler avec une grande quantité d'hydrocarbures à son bord. Le 2 août 2017, la GCC a arraisonné le navire dans la baie English et a confirmé qu'il présentait une menace de pollution. En raison des circonstances uniques (habitation flottante, résidence personnelle, absence de moyens pour résoudre la situation), la GCC a demandé un avis juridique. De plus, on a fait appel à la police de Vancouver et aux autorités municipales pour aider à résoudre la situation.

Le 3 août 2017, Transports Canada a signifié une ordonnance de détention afin d'empêcher le bateau de naviguer avec des passagers à bord, jusqu'à ce que les problèmes de sécurité aient été résolus. La GCC s'est entendue avec le propriétaire du bateau pour monter à bord et enlever les hydrocarbures accessibles comme mesure provisoire.

Le 4 août 2017, un entrepreneur et la GCC ont enlevé les polluants accessibles du bateau et ont déployé un barrage flottant afin de prévenir tout dommage dû à la pollution en cas de déversement. Tous les hydrocarbures accessibles ont été pompés du bateau, et les cales et les réservoirs d'eaux usées ont été vidés. Une fois l'opération terminée, la GCC a jugé que le bateau posait encore une menace de pollution.

Le 8 août 2017, la GCC a demandé aux responsables du Programme national de surveillance aérienne (PNSA) de modifier les itinéraires de vol afin de surveiller le MALECITE. Le propriétaire avait indiqué que son bateau embarquait environ 250 litres d'eau de mer par jour. Une irisation d'hydrocarbures autour du MALECITE a été observée régulièrement lors des survols effectués par le PNSA.

Le 25 août 2017, le bateau a été remorqué de la pointe Kits jusqu'à la marina de Shelter Island. Le propriétaire et d'autres personnes se trouvant à bord ont quitté le bateau avant qu'il ne soit remorqué. Le 30 août 2017, le bateau a été inspecté et la GCC a décidé de le déconstruire.

Le 15 septembre 2017, à la suite d'autres discussions avec le propriétaire au sujet de ses intentions, la GCC a émis une directive lui ordonnant d'enlever le bateau et tout son contenu du chantier maritime au plus tard le 29 septembre 2017. Un dernier avis a été signifié au propriétaire à cette date, lui ordonnant d'enlever le bateau et tout son contenu avant minuit, après quoi le bateau serait remis au chantier maritime pour être démoli.

Le 30 septembre 2017, la GCC a remis le bateau au chantier maritime pour qu'il soit déconstruit. Les travaux de déconstruction ont pris fin le 12 janvier 2018.

Demande d'indemnisation

Le 11 juin 2018, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans, a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 48 230,18 $ pour les frais

engagés en réponse à l'incident, en vertu de l'article 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

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

Évaluation et offre

Le 11 juillet 2018, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert à la GCC le montant établi de 48 230,18 $, plus les intérêts, en vertu de l'article 105 de la *Loi*. L'offre a été acceptée le 31 juillet 2018. Le 7 août 2018, la somme de 49 677,13 $, y compris les intérêts, a été versée à la GCC.

Mesures de recouvrement

Le 21 août 2018, une entreprise professionnelle de localisation a été engagée pour faire une recherche des actifs du propriétaire du MALECITE. Le rapport a été reçu le 29 août 2018.

En octobre 2018, l'administrateur a retenu les services d'un avocat externe pour faire une recherche afin de trouver un bateau-jumeau pouvant appartenir au même propriétaire. D'après l'information recueillie, l'avocat a recommandé à l'administrateur qu'il ne serait pas raisonnable de prendre d'autres mesures de recouvrement. Par conséquent, l'administrateur a décidé de fermer le dossier.

Situation

L'administrateur a fermé le dossier le 1er août 2019.

***MARATHASSA* (2015)**

Lieu : Port de Vancouver (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-673-C1-2

Incident

Le 8 avril 2015, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée d'un déversement d'hydrocarbures dans la baie English, près de l'entrée du port de Vancouver, en Colombie-Britannique. Le vraquier MARATHASSA (43 229 TJB), immatriculé à Chypre, qui était ancré au poste de mouillage 12 dans la baie English, a été identifié comme étant la source probable de la pollution. Le capitaine du navire a d'abord nié toute responsabilité pour le déversement d'hydrocarbures. Par la suite, des inspecteurs de la Sécurité maritime de Transports Canada ont déterminé qu'une défectuosité mécanique à bord du MARATHASSA, qui a causé une infiltration de combustible de soute dans les cales du navire, était à l'origine du déversement d'hydrocarbures.

Plus tard le même jour, la GCC a engagé la *Western Canada Marine Response Corporation* (WCMRC), un organisme d'intervention agréé par Transports Canada. La GCC a assumé le commandement des opérations en tant qu'organisme responsable, et la WCMRC a commencé à écumer et à récupérer les hydrocarbures. Tôt dans la matinée du 9 avril 2015, la WCMRC a déployé un barrage flottant autour du MARATHASSA. Ce retard a eu un impact considérable sur la propagation de la pollution récupérable.

Les travaux de nettoyage effectués par la WCMRC et les autres entrepreneurs engagés par la GCC ont duré seize jours et ont pris fin le 23 avril 2015. Le MARATHASSA a été libéré le 24 avril 2015 et il a quitté la baie English le lendemain.

Un examen de l'incident a montré qu'environ 2 800 litres d'IFO 380, un mazout intermédiaire de soute, ont été déversés. On a estimé que près de 600 litres, ou plus, ont souillé le rivage. La baie English est entourée de plusieurs parcs et plages populaires qui sont accessibles depuis le secteur du centre-ville de Vancouver. Les plages sont d'importantes attractions touristiques et sont fréquentées par la population locale durant toute l'année. La baie English et l'inlet Burrard sont d'importantes aires d'hivernage pour de nombreux oiseaux de mer et d'eau, et ils ont été désignés par l'organisme *Birdlife International* comme une importante zone aviaire d'après la population d'oiseaux et les seuils des habitats.

Mesures prises par l'administrateur

Une lettre d'engagement a été obtenue de l'assureur du navire, et l'administrateur a été avisé que les avocats des assureurs s'occupaient des réclamations.

Demande d'indemnisation

Le 21 février 2017, la Ville de Vancouver a présenté aux avocats de l'assureur du navire une demande d'indemnisation au montant de 569 053,13 $, dont elle a fait parvenir une copie à l'avocat-conseil de l'administrateur, pour les dommages causés par l'incident du MARATHASSA. La Ville de Vancouver a indiqué que, si aucun règlement n'était conclu avec l'assureur du navire avant le 21 mars 2017, elle s'adresserait directement à l'administrateur pour obtenir le paiement de sa demande d'indemnisation.

Le 10 avril 2017, la Ville de Vancouver a confirmé à l'administrateur qu'elle lui présentait sa demande d'indemnisation du 21 février 2017 au montant de 569 053,13 $.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible selon la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

À la demande de la Ville de Vancouver, l'administrateur a suspendu l'évaluation de la demande d'indemnisation en attendant l'issue des discussions en cours entre la ville et l'assureur du navire en vue de parvenir à un règlement. L'évaluation de la demande d'indemnisation a repris en juillet 2017. Des renseignements additionnels ont été demandés à la Ville de Vancouver.

Entre le 8 et le 24 avril 2015, l'administrateur a reçu trois différentes demandes d'indemnisation concernant l'incident du MARATHASSA. Les mesures et les activités liées au Système de commandement d'intervention (SCI) énoncées dans les demandes d'indemnisation individuelles (et dans les documents respectifs) se chevauchaient et se recoupaient; par conséquent, l'administrateur a dû les évaluer ensemble pour s'assurer que les mesures faisaient partie du plan intégré et qu'elles n'étaient pas répétées. Bien qu'il ait fallu évaluer les demandes d'indemnisation individuellement, chacune d'entre elles a dû être examinée par rapport à l'ensemble des opérations qui ont eu lieu et qui ont nécessité l'intervention d'autres parties. Il a été nécessaire de comprendre ce portrait d'ensemble pour pouvoir décider de la raisonnabilité des mesures et des activités et pour déterminer si les frais des éléments individuels de chaque demande d'indemnisation étaient raisonnables.

Le 17 janvier 2018, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a envoyé une lettre d'offre préliminaire à la Ville de Vancouver pour fins de commentaires. Le 22 février 2018, l'avocat de la Ville de Vancouver a fait parvenir à l'administrateur des commentaires et des propositions en réponse à sa lettre d'offre préliminaire.

Le 5 avril 2018, après avoir examiné les commentaires reçus, l'administrateur a fait une offre d'indemnité. Le 13 avril 2018, la Ville de Vancouver a fait valoir qu'elle n'avait pas eu une occasion équitable d'examiner les documents ayant servi à l'évaluation de sa demande d'indemnisation et qu'elle n'avait donc pas pu répondre adéquatement à l'offre préliminaire.

Le 19 avril 2018, l'administrateur a accepté de partager les documents de tiers ayant servi à évaluer la demande d'indemnisation de la Ville de Vancouver. Par conséquent, l'administrateur a retiré son offre préliminaire et l'a présentée à nouveau à titre de seconde offre préliminaire pour fins de commentaires additionnels.

Le 3 juillet 2018, l'avocat de la Ville de Vancouver a fourni des commentaires en réponse à la deuxième offre préliminaire.

Le 20 mars 2019, l'administrateur a offert à la Ville de Vancouver la somme établie de 235 748,23 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de sa demande d'indemnisation. Par la suite, la Ville de Vancouver a fait des propositions en vue de modifier l'offre. L'administrateur a accepté ces propositions. La Ville de Vancouver a accepté l'offre modifiée

et, le 10 mai 2019, l'administrateur a ordonné que la somme de 266 014,96 $ soit versée à la Ville de Vancouver.

Mesures de recouvrement

À la suite du paiement versé à la Ville de Vancouver, l'administrateur a demandé que le montant du paiement soit imputé sur la lettre d'engagement. Le 9 juillet 2019, l'administrateur a reçu un paiement au montant de 236 070,59 $.

Situation

Le dossier était encore ouvert à la fin de l'année financière. Les litiges relatifs à ce dossier n'étaient pas officiellement résolus.

Dossiers connexes

120-673-C1 – MARATHASSA (même incident, demande d'indemnisation de la Garde côtière canadienne)
120-673-C1-1 – MARATHASSA (même incident, demande d'indemnisation de l'Administration portuaire de Vancouver Fraser)

***MELAMPUS* (2017)**

Lieu : Île Goat (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-807-C1

Incident

Le 21 septembre 2017, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un bateau de plaisance d'environ 40 pieds, identifié plus tard comme étant le MELAMPUS, prenait l'eau et risquait de couler près de l'île Goat, dans la baie Ganges, en Colombie-Britannique.

Des membres du personnel de la station de sauvetage de la GCC à Ganges se sont rendus sur les lieux et ont vidé l'eau du bateau avant de passer le relais à l'équipe d'intervention environnementale de la GCC. Lorsque le personnel d'intervention environnementale de la GCC est arrivé sur les lieux, il a estimé que le MELAMPUS avait à son bord 300 litres de carburant diesel et a constaté qu'il y avait d'autres hydrocarbures dans la cale et le compartiment moteur du bateau.

La GCC a déterminé que le bateau risquait de couler s'il était laissé sans surveillance et elle a décidé de le sortir de l'eau. Un entrepreneur a été engagé à cette fin, et le MELAMPUS a été remorqué à Ganges, où il a passé la nuit avant d'être remorqué à Sidney le 22 septembre 2017 pour être sorti de l'eau au chantier d'un autre entrepreneur.

La GCC a pris des dispositions pour faire inspecter le bateau le 25 septembre 2017, pendant qu'il était entreposé sur des blocs à Sidney. L'inspection a montré que le bateau était imprégné d'hydrocarbures et qu'il n'avait aucune valeur. Par conséquent, et parce qu'elle n'a pu déterminer à qui appartenait le MELAMPUS, la GCC l'a fait déconstruire.

Demande d'indemnisation

Le 15 août 2019, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation au montant total de 15 106,38 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident causé par le MELAMPUS.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible selon la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

Après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a conclu que la décision de sortir le MELAMPUS de l'eau était raisonnable, car le bateau présentait un risque de pollution. Quant aux autres frais contractuels engagés par la GCC, y compris ceux liés à la déconstruction du bateau, l'administrateur n'a pu parvenir à la même conclusion. La preuve présentée par la GCC comportait plusieurs incohérences fondamentales, et le rapport d'inspection commandé par la GCC ne concordait pas avec l'exposé compris dans les documents justificatifs. De plus, l'usage d'un bateau de lutte contre la pollution de classe III, et les frais associés à celui-ci, ont été jugés disproportionnés.

Le 24 décembre 2019, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 6 522,62 $, plus les intérêts courus de 549,98 $.

La GCC a accepté l'offre le 6 février 2020, et la somme de 7 072,50 $, y compris les intérêts, lui a été versée par prélèvement sur la Caisse le 14 février 2020.

Mesures de recouvrement

Le 22 août 2019, l'avocat-conseil interne de l'administrateur a obtenu de Transports Canada la transcription complète du registre d'immatriculation du MELAMPUS, qui a montré que le bateau n'était plus immatriculé depuis 2016.

Le 12 décembre 2019, l'administrateur a délivré à Transports Canada une citation en vertu de la *Loi sur les enquêtes*, dans le but de déterminer à qui appartenait le MELAMPUS. Transports Canada a répondu à la citation le 17 décembre 2019 et a fourni des documents montrant que le dernier propriétaire inscrit du bateau l'avait prétendument vendu en 2008. Une lettre a été envoyée au dernier propriétaire inscrit du bateau, mais aucune réponse n'a été reçue. D'autres recherches ont permis de déterminer à qui le MELAMPUS a appartenu jusqu'en 2014.

Une enquête plus approfondie menée par l'équipe juridique interne de l'administrateur a révélé que, durant l'intervention de la GCC, un individu s'était présenté comme étant le propriétaire du MELAMPUS et que ce dernier avait été autorisé à retirer ses effets personnels du bateau alors que celui-ci avait été amarré à Ganges pendant la nuit.

Le 27 février 2020, l'avocat-conseil interne de l'administrateur a envoyé à la GCC une demande d'information au sujet de l'individu qui s'était apparemment identifié comme étant le propriétaire du bateau. La GCC a répondu le 5 mars et a confirmé cette information, mais elle n'a pu fournir aucun autre indice utile.

Au 31 mars 2020, l'administrateur poursuivait ses recherches afin d'identifier le propriétaire du MELAMPUS.

Situation

Le dossier était encore ouvert à la fin de l'année financière.

***MISS UNIVERSE* (2016)**

Lieu : Port Edward (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-721-C1

Incident

Le 10 décembre 2016, l'administration portuaire de Port Edward a été avisée qu'un navire avait coulé dans les eaux relevant de sa compétence. À la suite d'une enquête, le navire a été identifié comme étant le MISS UNIVERSE, un ancien navire de pêche d'une jauge brute de 12,45. L'administration portuaire de Port Edward a communiqué avec la Garde côtière canadienne (GCC), après avoir déterminé qu'il y avait un risque élevé de pollution et un grave danger pour la sécurité.

Une substance épaisse de couleur grise a été observée à la surface de l'eau. L'administration portuaire de Port Edward a placé des matelas absorbants et a déployé un barrage flottant autour du navire pour atténuer les dommages à l'environnement causés par la pollution. Les matelas absorbants ont été remplacés le lendemain. Étant donné que la quantité de polluants à bord du navire était inconnue et difficile à contenir de manière sûre, il a été décidé de récupérer le MISS UNIVERSE et de le démolir.

L'administration portuaire de Port Edward a continué de surveiller le navire et de changer les matelas absorbants jusqu'au 15 décembre 2016, lorsque le navire coulé a été récupéré par un entrepreneur privé et transporté à un endroit sûr pour être démoli.

Demande d'indemnisation

Le 12 juillet 2017, l'administrateur a reçu de l'administration portuaire de Port Edward une demande d'indemnisation au montant de 19 911,85 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident, en vertu de l'article 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

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

Évaluation et offre

Le 31 août 2017, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, durant laquelle des documents additionnels, des feuilles de temps et des factures ont été demandés et fournis, l'administrateur a offert à l'administration portuaire de Port Edward le montant établi de 18 711,85 $, plus les intérêts.

Le 15 septembre 2107, une lettre d'acceptation de l'offre a été reçue de l'administration portuaire de Port Edward.

Le 12 octobre 2017, l'administrateur a ordonné que la somme de 19 113,80 $, y compris des intérêts courus de 401,95 $, soit versée à l'administration portuaire de Port Edward.

Mesures de recouvrement

L'administration portuaire de Port Edward a informé l'avocat-conseil interne de l'administrateur que le propriétaire inscrit du MISS UNIVERSE était décédé et que ses fils, à qui le navire appartenait peut-être au moment de l'incident, avaient pris contact avec l'administration portuaire mais qu'ils avaient été peu coopératifs après le naufrage. On ne savait pas exactement à qui appartenait le navire au moment de l'incident.

L'avocat-conseil interne de l'administrateur a envoyé des mises en demeure aux adresses connues du propriétaire inscrit du navire et de ses fils. Aucune réponse n'a été reçue.

L'équipe juridique de l'administrateur a fait des recherches dans les dossiers judiciaires et les certificats de décès de la Colombie-Britannique, mais elle n'a trouvé aucun renseignement sur le propriétaire inscrit du MISS UNIVERSE.

Situation

L'administrateur a fermé le dossier le 24 octobre 2019, après avoir pris toutes les mesures de recouvrement raisonnables en conformité avec la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Dossier connexe

120-701-R – Déversement d'origine inconnue, Port Edward (2016) : même incident.

MISTANN (2011)

Lieu : Prince Rupert (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-608-C1

Incident

Le 14 octobre 2011, le MISTANN, un navire de pêche en fibre de verre de 37 pieds, a coulé au club nautique de Prince Rupert. Il avait à son bord environ 1 200 litres de carburant diesel et une quantité inconnue d'huile lubrifiante. Le propriétaire du navire a été informé de ses responsabilités, mais il a répondu qu'il ne pouvait pas intervenir parce qu'il n'avait aucune assurance. La Garde côtière canadienne (GCC) a donc assumé le rôle de commandant sur place. Le personnel d'intervention environnementale de la GCC a jugé que le navire présentait un risque de pollution de l'environnement marin et il a déployé un barrage flottant pour contenir tout déversement.

Un entrepreneur local a été engagé pour évaluer l'état du navire et atténuer le risque de pollution. Des plongeurs ont inspecté le navire et ont constaté que celui-ci se trouvait dans une position verticale et que les évents étaient obturés. Entre-temps, des polluants s'échappaient encore du navire et il était difficile de déterminer la quantité de polluants qu'il y avait encore à bord. Par la suite, il a été décidé de renflouer le navire pour enlever le reste des hydrocarbures. Les travaux ont été compliqués par de fortes rafales de vent, de puissants courants de marée et la circulation maritime du club nautique local. Tard dans la journée du 17 octobre 2011, le navire a enfin été renfloué, vidé d'eau et remorqué jusqu'au chantier naval de l'entrepreneur pour être inspecté plus à fond. Des réparations ont été faites aux moteurs du navire.

Le 9 décembre 2011, la GCC a envoyé au propriétaire du navire un avis d'intention de vendre le navire. Cependant, l'avis a été retourné à la GCC parce qu'il n'a pu être livré. En janvier 2012, le MISTANN a été vendu par la GCC au prix de 1 200 $.

Demande d'indemnisation

Le 26 avril 2012, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans (MPO/GCC), une demande d'indemnisation au montant de 113 787,48 $, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

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

Évaluation et offre

La demande d'indemnisation a fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation. Une partie des frais réclamés pour les services contractuels ont été refusés, car les opérations de sauvetage du navire effectuées durant la fin de semaine, qui ont entraîné des frais supplémentaires, n'ont pas été jugées nécessaires. Les frais de réparation des moteurs du navire n'ont pas été considérés raisonnables non plus. Par ailleurs, le taux de calcul des frais administratifs a été ajusté.

Le 12 septembre 2012, l'administrateur a offert au MPO/GCC le montant établi de 100 462,51 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. Le MPO/GCC a accepté l'offre, et la somme de 103 428,74 $, y compris les intérêts, lui a été versée le ou vers le 27 septembre 2017.

Mesures de recouvrement

Le ou vers le 16 octobre 2012, l'avocat-conseil de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) a envoyé au propriétaire inscrit du MISTANN une lettre lui demandant de payer le montant que la Caisse avait versé à la GCC. La lettre a été retournée avec la mention « déménagé / inconnu ». L'administrateur a engagé une entreprise professionnelle de localisation pour trouver le propriétaire inscrit du navire et faire une recherche de ses actifs saisissables.

Le 20 septembre 2013, l'avocat-conseil de la Caisse a signifié une demande au propriétaire du navire à Port Edward, près de Prince Rupert. Aucune défense n'a été déposée. Le 29 janvier 2014, un jugement par défaut a été rendu contre le défendeur par le protonotaire de la Cour fédérale à Vancouver.

En 2016, l'administrateur a appris que le propriétaire du MISTANN possédait aussi deux autres navires. Par la suite, une action en justice a été intentée pour saisir ces navires. En février 2017, trois navires, des groupes électrogènes et un véhicule appartenant au propriétaire du MISTANN ont été saisis et vendus. La vente de ces actifs a permis à l'administrateur de recouvrer la somme de 18 080,42 $, après le paiement des coûts.

En juillet 2018, d'autres recherches ont été faites, mais aucun autre actif saisissable ni aucune autre source de revenu n'a été trouvé.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

***NATHAN E. STEWART* (2016)**

Lieu : Bella Bella (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-697-C1

Incident

Le 13 octobre 2016, le remorqueur NATHAN E. STEWART s'est échoué, a coulé et a déversé du carburant diesel à l'entrée du passage Seaforth, près de Bella Bella, en Colombie-Britannique. Au moment de l'échouement, le NATHAN E. STEWART poussait le chaland-citerne DBL 55, formant un ensemble remorqueur-chaland articulé. Le remorqueur contenait environ 59 924 gallons de carburant diesel et 2 700 gallons d'huile lorsque l'incident s'est produit. Des opérations de pompage direct ont été effectuées pour retirer les hydrocarbures du remorqueur. De plus, un barrage flottant a été déployé autour du remorqueur coulé, et du matériel absorbant a été employé pour récupérer les hydrocarbures à l'intérieur du barrage flottant. Les opérations de récupération des hydrocarbures ont été compliquées par des conditions météorologiques défavorables.

Le chaland, qui n'avait aucune cargaison à son bord au moment de l'incident, a été détaché du remorqueur et déplacé à un point de mouillage sûr. Le chaland n'a causé aucune pollution par les hydrocarbures.

Un poste unifié de commandement et de gestion de l'incident a été établi dans les locaux du Conseil tribal de la Nation Heiltsuk afin de faciliter l'intervention. L'incident s'est produit sur le territoire traditionnel de la Nation Heiltsuk, dont les membres ont été parmi les premiers à intervenir.

En décembre 2017, le Bureau de la sécurité des transports du Canada a publié un rapport dans lequel il a conclu que l'échouement avait probablement été causé par le fait que le second officier s'est endormi pendant qu'il était à la passerelle, et que les procédures de sécurité de la compagnie en matière de tenue de quart n'ont pas été appliquées correctement.

Demande d'indemnisation

Le 11 octobre 2019, l'administrateur a reçu des avocats du Conseil tribal de la Nation Heiltsuk une demande d'indemnisation complexe, présentée en vertu de l'article 107 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, pour dédommager la Nation Heiltsuk ou, à titre subsidiaire, pour dédommager collectivement les membres individuels de la Nation Heiltsuk.

Les avocats du Conseil tribal de la Nation Heiltsuk ont aussi demandé à l'administrateur d'attendre avant de rendre une décision sur la demande d'indemnisation, car il se pouvait que des éléments de preuve non encore disponibles soient révélés à la suite de procédures judiciaires distinctes qui étaient encore en instance.

L'administrateur est en voie de formuler une réponse à la demande d'indemnisation et aux requêtes du Conseil tribal de la Nation Heiltsuk.

Situation

Le dossier était encore ouvert à la fin de l'année financière.

Dossier connexe

120-697-L-S – NATHAN E. STEWART (litige relatif au même incident)

***NATHAN E. STEWART* (2016)**

Lieu : Bella Bella (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-697-L-S

Incident

Le 13 octobre 2016, le remorqueur NATHAN E. STEWART s'est échoué, a coulé et a déversé du carburant diesel à l'entrée du passage Seaforth, près de Bella Bella, en Colombie-Britannique. Au moment de l'échouement, le NATHAN E. STEWART poussait le chaland-citerne DBL *55*, formant un ensemble remorqueur-chaland articulé. Le remorqueur contenait environ 59 924 gallons de carburant diesel et 2 700 gallons d'huile lorsque l'incident s'est produit. Des opérations de pompage direct ont été effectuées pour retirer les hydrocarbures du remorqueur. De plus, un barrage flottant a été déployé autour du remorqueur coulé, et du matériel absorbant a été employé pour récupérer les hydrocarbures à l'intérieur du barrage flottant. Les opérations de récupération des hydrocarbures ont été compliquées par des conditions météorologiques défavorables.

Le chaland, qui n'avait aucune cargaison à son bord au moment de l'incident, a été détaché du remorqueur et déplacé à un point de mouillage sûr. Le chaland n'a causé aucune pollution par les hydrocarbures.

Un poste unifié de commandement et de gestion de l'incident a été établi dans les locaux du Conseil tribal de la Nation Heiltsuk afin de faciliter l'intervention. L'incident s'est produit sur le territoire traditionnel de la Nation Heiltsuk, dont les membres ont été parmi les premiers à intervenir.

En décembre 2017, le Bureau de la sécurité des transports du Canada a publié un rapport dans lequel il a conclu que l'échouement avait probablement été causé par le fait que le second officier s'est endormi pendant qu'il était à la passerelle, et que les procédures de sécurité de la compagnie en matière de tenue de quart n'ont pas été appliquées correctement.

Administrateur partie à l'instance selon la loi

Le 9 octobre 2018, la Nation Heiltsuk a intenté une action réelle contre le NATHAN E. STEWART et le DBL *55*, ainsi qu'une action personnelle contre les propriétaires devant la Cour suprême de la Colombie-Britannique. De plus, les procureurs généraux du Canada et de la Colombie-Britannique ont été nommés dans l'action, dans le cadre d'une contestation constitutionnelle de la validité de certaines parties de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. L'administrateur et les Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ont reçu signification de la procédure, en conformité avec la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* et la Convention sur la responsabilité civile, respectivement. Le 7 novembre 2018, l'avocat-conseil de l'administrateur a déposé une demande de comparution en vertu de l'article 109 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Le 19 décembre 2018, les avocats des Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ont déposé une demande de comparution en vertu des articles 62 et 68 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Le 1er avril 2019, les propriétaires ont déposé une [TRADUCTION] « réponse relative à la question de compétence » (établie selon la formule 108 de la Cour), suivant l'article 21-8 des *British Columbia Supreme Court Civil Rules* [les règles de la Cour en matière civile]. Les propriétaires ont effectivement contesté la compétence de la Cour suprême de la Colombie-Britannique de statuer sur les actions intentées par la Nation Heiltsuk.

Le 1er mai 2019, les propriétaires ont déposé devant la Cour suprême de la Colombie-Britannique un avis de requête en vue d'obtenir la suspension ou le rejet de la procédure intentée contre eux. Au même moment, les propriétaires ont intenté une action devant la Cour fédérale (dossier de la Cour n° T-733-19). Ils ont aussi sollicité une ordonnance constituant un fonds de limitation et interdisant d'intenter ou de continuer d'autres procédures.

Le 31 mai 2019, la Nation Heiltsuk a déposé devant la Cour suprême de la Colombie-Britannique un avis de requête demandant à la Cour de confirmer sa compétence pour statuer sur les demandes formulées par la Nation Heiltsuk.

Le 14 juin 2019, le juge en chef de la Cour fédérale a émis une directive dans laquelle il a demandé à la Nation Heiltsuk de présenter sa requête en suspension de la procédure devant la Cour fédérale et a fixé l'audition de la requête au 8 juillet 2019.

Le 3 juillet 2019, l'administrateur, en tant que partie à l'instance devant la Cour fédérale selon la loi, a déposé un avis de comparution et a soumis des dossiers relativement à la requête en interdiction et à la requête en suspension de la procédure devant la Cour fédérale.

Le 26 juillet 2019, la Cour fédérale a rendu une ordonnance accueillant la requête présentée par les propriétaires en vue de constituer un fonds de limitation, et elle a ordonné la suspension des autres procédures – mais seulement en partie. La Cour a autorisé la Nation Heiltsuk à poursuivre certaines procédures dans l'action intentée devant la Cour suprême de la Colombie-Britannique, parallèlement à l'action intentée devant la Cour fédérale.

Les deux séries de procédures judiciaires sont toujours en instance.

Administrateur en tant que défendeur

La Nation Heiltsuk a déposé une demande reconventionnelle devant la Cour fédérale contre l'administrateur, les propriétaires et la Couronne fédérale. Tous les défendeurs ont déposé une défense à la demande reconventionnelle, et la Nation Heiltsuk a présenté un certain nombre de réponses aux défenses reconventionnelles.

Situation

Le dossier était encore ouvert à la fin de l'année financière.

Dossier connexe

120-697-C1 – NATHAN E. STEWART (demande d'indemnisation en vertu de l'art. 107 présentée à l'administrateur par la Nation Heiltsuk)

***NIKA* (2017)**

Lieu : Campbell River (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-808-C1

Incident

Le 12 mai 2017, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le NIKA, un bateau de plaisance d'environ 50 pieds, causait de la pollution par les hydrocarbures à la marina *Fresh Water*, à Campbell River, en Colombie-Britannique.

Des membres du personnel de la station de sauvetage de la GCC à Campbell River se sont rendus sur les lieux. Ils ont observé une importante irisation de carburant diesel autour du bateau, qui s'enfonçait dans l'eau. Après être montés à bord, ils ont constaté qu'il y avait du carburant diesel partout dans la cale et dans le compartiment moteur et que ce carburant était pompé par-dessus bord. Des représentants de la marina *Fresh Water* ont pompé le carburant diesel du bateau dans des barils de déchets. La GCC a communiqué avec le propriétaire inscrit du bateau, qui a accepté de sortir celui-ci de l'eau et de faire des réparations à la conduite d'alimentation en carburant.

Le 16 mai 2017, la GCC a été informée que le bateau rejetait encore du carburant diesel. Le personnel de la GCC s'est rendu sur les lieux et a déterminé que la pompe de cale était encore une fois à l'origine de la pollution. Des tentatives infructueuses ont été faites pour joindre le propriétaire du bateau, et la GCC a ordonné à la marina *Fresh Water* de sortir le bateau de l'eau.

Le 17 mai 2017, deux membres du personnel d'intervention environnementale de la GCC se sont rendus de Victoria à Campbell River pour évaluer la situation. Ils ont observé que tout l'intérieur du bateau était imprégné de carburant diesel et qu'il y avait des points faibles dans la coque. De plus, ils ont constaté que la conduite d'alimentation en carburant n'avait pas été réparée. La GCC a engagé un expert maritime pour qu'il inspecte le bateau, ce qui a été fait le 21 mai 2017. L'expert maritime a constaté que tout l'intérieur du NIKA était souillé par les hydrocarbures.

La GCC a tenté plusieurs fois de communiquer avec le propriétaire du bateau, mais ce n'est que le 1er juin 2017 qu'elle a obtenu de ce dernier une réponse par courriel disant qu'il avait payé la marina *Fresh Water* pour sortir le bateau de l'eau. Le propriétaire a aussi indiqué qu'il avait l'intention de faire réparer le bateau à Nanaimo.

Durant toute cette période, et jusqu'au 6 juillet 2017, la GCC a donné au propriétaire trois directives en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, lui indiquant que le NIKA constituait encore une menace pour l'environnement marin et lui ordonnant de faire les réparations nécessaires. Étant donné que le propriétaire ne lui a fourni aucun plan d'action satisfaisant, la GCC a décidé de faire déconstruire le NIKA par un entrepreneur. Les travaux de déconstruction ont été effectués par la marina *Fresh Water* le ou vers le 19 juillet 2017.

Demande d'indemnisation

Le 26 mars 2019, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation au montant total de 23 646,38 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident causé par le NIKA.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible selon la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

L'administrateur a fait enquête et a évalué la demande d'indemnisation. Il a conclu de façon générale que l'intervention de la GCC concernant le NIKA était raisonnable, compte tenu de la menace de pollution que présentait le bateau. Étant donné le manque continuel de coopération du propriétaire, les frais d'entreposage du bateau sur des blocs après le 6 juillet 2017 ont été réduits.

Le 1er mai 2019, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 22 720,29 $, plus les intérêts courus de 2 074,41 $.

La GCC a accepté l'offre le 14 mai 2019, et la somme de 24 794,70 $, y compris les intérêts, lui a été versée par prélèvement sur la Caisse à la même date.

Mesures de recouvrement

Le 15 juillet 2019, l'avocat-conseil interne de l'administrateur a envoyé une mise en demeure au propriétaire inscrit du NIKA. Ce dernier a répondu par téléphone le 31 juillet 2019 et a laissé un message vocal. D'autres tentatives pour communiquer avec le propriétaire ont été infructueuses.

L'administrateur a engagé une agence d'enquête privée pour faire une recheche des actifs du propriétaire. Les résultats ont été reçus le 21 août 2019.

Au 31 mars 2020, l'administrateur poursuivait ses efforts de recouvrement contre le propriétaire inscrit du NIKA.

Situation

Le dossier était encore ouvert à la fin de l'année financière.

NAVIRE NON IDENTIFIÉ (VOILIER EN FERRO CIMENT) (2016)

Lieu : Îles Chatham (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-802-C1

Incident

Dans la matinée du 8 décembre 2016, le personnel d'intervention environnementale de la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisé qu'un voilier en ferro-ciment de 41 pieds s'était échoué près de l'île Discovery, en Colombie-Britannique. Les personnes se trouvant à bord du voilier échoué avaient été secourues durant la nuit.

En raison du mauvais temps, l'intervention a été retardée jusqu'à plus tard dans la matinée. Lorsque le personnel d'intervention environnementale de la GCC est arrivé sur les lieux, il a trouvé le voilier gisant sur le côté et a observé des signes de pollution par les hydrocarbures dans le secteur. Le personnel d'intervention environnementale a déployé un barrage absorbant autour du voilier et a recueilli des débris, y compris des bidons de carburant et des contenants d'huile, avant de quitter l'endroit pour la journée.

Les personnes se trouvant à bord du voilier avaient signalé que celui-ci transportait de 50 à 100 gallons de carburant diesel, en plus d'autres polluants divers. Le personnel d'intervention environnementale a donc commencé à prendre des mesures en réponse à l'incident.

La GCC a décidé de retirer le voilier de l'environnement marin. Un entrepreneur a été engagé à cette fin, mais l'opération de récupération à l'aide d'un chaland et d'une grue a été retardée jusqu'au 3 janvier 2017 à cause de mauvaises conditions météorologiques.

Pendant une partie de cette période, des polluants ont continué à s'échapper du voilier, et la GCC s'est occupée du barrage absorbant.

Après avoir été sorti de l'eau et placé sur un chaland, le voilier a été transporté au chantier de l'entrepreneur, où il a été déconstruit.

Demande d'indemnisation

Le 3 décembre 2018, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation au montant de 53 954,45 $ relativement à l'incident.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible selon la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

Au cours de l'enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a fait plusieurs demandes de renseignements additionnels à la GCC, lesquels ont été fournis en partie.

Le 28 mars 2019, dans le but d'obtenir plus d'information sur toute l'opération concernant le voilier non identifié, y compris son nom et des renseignements quelconques sur son propriétaire, l'administrateur a délivré une citation au Centre conjoint de coordination des

opérations de sauvetage (CCCOS) de Victoria, dans laquelle il a demandé à obtenir les rapports de situation et tout autre document relatif à l'incident. Une réponse a été reçue le 8 avril 2019.

L'administrateur a conclu que, lorsque le voilier a finalement été renfloué et sorti de l'eau après environ un mois de retard, il ne posait plus de risque de pollution par les hydrocarbures. Par conséquent, tous les services contractuels réclamés dans la demande d'indemnisation ont été refusés.

Le 25 avril 2019, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 10 563,98 $, plus les intérêts courus de 866,48 $.

La GCC a accepté l'offre le 3 mai 2019, et la somme de 11 430,46 $, y compris les intérêts, lui a été versée par prélèvement sur la Caisse le 10 mai 2019.

Mesures de recouvrement

La GCC a été incapable de fournir des renseignements quelconques sur l'identité du voilier ou de son propriétaire. Les documents reçus du CCCOS en réponse à la citation n'ont pas été utiles non plus, car ils contenaient seulement le prénom et le numéro de téléphone d'une personne pouvant être apparentée à l'un des rescapés du voilier. L'administrateur a donc été incapable d'identifier le voilier ou toute personne pouvant y être associée.

Situation

L'administrateur a fermé le dossier le 1er août 2019, après avoir pris toutes les mesures de recouvrement raisonnables en conformité avec la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

NOROB (2016)

Lieu : Baie Degnen (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-754-C1

Incident

Le 21 juin 2016, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un navire de pêche en bois de 16 mètres (identifié plus tard comme étant le NOROB) était en train de couler dans la baie Degnen, sur l'île Gabriola, Colombie-Britannique. La GCC a dépêché sur les lieux un bateau de sauvetage de la station de Ganges, qui a signalé que le navire était en danger imminent de couler. Des pompes ont été déployées immédiatement et la GCC a réussi à maintenir le navire à flot.

Des agents d'intervention environnementale de la GCC se sont rendus à la baie Degnen pour faire une évaluation approfondie de la situation. Le NOROB était en très mauvais état. Il y avait des signes évidents de dommages structurels, et le navire prenait l'eau à cause de dommages à sa coque.

Étant donné que le NOROB était en danger de couler et de rejeter des polluants, les agents d'intervention environnementale de la GCC ont décidé de le sortir de l'eau. Un entrepreneur a été engagé pour remorquer le navire jusqu'à un chantier situé non loin à Ladysmith. En attendant l'arrivée de l'entrepreneur, le personnel de la GCC a pompé 400 litres de polluants des réservoirs de carburant et du compartiment moteur du navire.

L'entrepreneur est arrivé sur les lieux au début de l'après-midi du 22 juin 2016 et il a vite pris le navire en remorque. Le soir même, le navire est arrivé au chantier maritime à Ladysmith.

Le navire a été sorti de l'eau le 25 juin 2016 et il a été entreposé sur une plate-forme jusqu'au 29 juin. Les travaux de déconstruction du NOROB ont pris fin le 21 juillet 2016.

Demande d'indemnisation

Le 1er mai 2018, 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 12 930,15 $ relativement à l'incident, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible selon la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

L'administrateur a fait enquête et a évalué la demande d'indemnisation. Le 9 mai 2018, l'administrateur a offert au MPO/GCC le montant établi de 12 930,15 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. L'offre a été acceptée le 22 mai. Le 25 mai, la somme de 13 662,43 $, y compris les intérêts, a été versée au MPO/GCC.

Mesures de recouvrement

En mai 2018, en vertu des pouvoirs que lui confère la *Loi sur les enquêtes*, l'administrateur a sommé le registraire en chef du Registre canadien d'immatriculation des bâtiments de lui fournir les transcriptions officielles d'immatriculation du NOROB.

Le 26 octobre 2018, l'avocat-conseil interne de l'administrateur a envoyé une demande de remboursement aux derniers propriétaires inscrits du navire. Ces derniers ont répondu qu'ils avaient vendu le navire avant l'incident et ils ont fourni un prétendu acte de vente informel.

Le 31 janvier 2019, l'avocat-conseil interne de l'administrateur a envoyé une demande de remboursement à la dernière adresse connue du présumé acheteur du NOROB, mais elle n'a pas pu être livrée. Le 19 mars 2019, une autre demande de remboursement a été envoyée par courriel au présumé acheteur du navire, mais aucune réponse n'a été reçue.

Étant donné que toutes les mesures de recouvrement raisonnables avaient été prises, l'administrateur, sur la recommandation de l'avocat-conseil interne, a décidé de fermer le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 9 mai 2019.

***OCEAN EAGLE et ZB 335* (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 et de 337 TJG battant pavillon américain, qui tirait le chaland ZB 335, de 3 674 TJB 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, y compris des ensembles remorqueur-chaland articulés.

Étant donné que le ZB 335 avait à son bord 80 000 gallons de carburant diesel et une quantité inconnue de matières potentiellement dangereuses, bien qu'aucun déversement ne se soit produit, la GCC est intervenue immédiatement en réponse à l'incident et a engagé la Western Canada 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 jusqu'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 de l'incident.

Mesures prises par l'administrateur

Après avoir reçu la demande d'indemnisation, l'administrateur a chargé un avocat-conseil 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, l'administrateur a intenté devant la Cour fédérale une action réelle contre les navires et leurs propriétaires, afin d'obtenir une garantie pour la demande d'indemnisation. 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 déposé à la Cour fédérale.

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 au montant de 156 632,65 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

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

Évaluation et offre

Le 19 juin 2018, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a fait une offre d'indemnité au MPO/GCC au montant établi 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, la GCC a déposé un avis d'appel de l'offre d'indemnité faite par l'administrateur. C'était la première fois que cela se produisait depuis dix ans.

Le 12 avril 2019, avant même la tenue de l'audience sur le fond, la GCC s'est désistée de l'appel. Étant donné qu'aucune ordonnance de paiement n'avait été rendue et que l'offre avait expiré selon la loi, aucun paiement n'a été versé à la GCC, ni n'aurait pu lui être versé, relativement à l'incident. L'administrateur a choisi de ne pas exiger des dépens.

Par conséquent, le 12 avril 2019, l'administrateur s'est désisté de son action en garantie contre les navires et leurs propriétaires.

Le 6 juin 2019, la Cour fédérale a rendu une ordonnance de rejet de l'action et d'annulation du cautionnement, sans adjudication de dépens pour l'une ou l'autre des parties.

Situation

Le dossier a été fermé le 17 juillet 2019.

***PACIFIC FIBRE BARGE NO. 1* (2018)**

Lieu : Port Mellon (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-813-C1

Incident

Le 31 janvier 2018, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée de la présence d'une forte odeur de carburant diesel émanant d'un plan d'eau adjacent à une installation de triage de billes située à Port Mellon, en Colombie-Britannique. Une structure flottante dans le plan d'eau semblait avoir coulé récemment.

À l'aide de *Google Maps*, la GCC a pu déterminer que la structure faisait partie d'un convoyeur de copeaux de bois qui était relié à une installation de manutention du bois apparemment désaffectée.

La GCC n'était pas certaine que la structure était considérée comme un « navire » en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. Malgré cela, la GCC est intervenue, car elle a jugé préférable d'agir résolument en matière d'intervention environnementale et de résoudre les questions juridictionnelles plus tard.

Un entrepreneur a déployé un barrage flottant sur les lieux de l'incident avant l'arrivée d'une équipe de la GCC.

Durant l'intervention, la GCC a fait appel à d'autres parties et intervenants, y compris un entrepreneur en plongée, un entrepreneur exploitant un véhicule téléguidé, le ministère de l'Environnement de la Colombie-Britannique, et Environnement et Changement climatique Canada.

À l'origine, l'entrepreneur en plongée était inquiet d'effectuer des travaux sur les lieux de l'incident, à cause du danger que présentait le convoyeur qui se trouvait au-dessus de la structure coulée et à laquelle il était fixé.

La GCC a ensuite tenté d'utiliser un véhicule téléguidé exploité par un entrepreneur pour faire une inspection sous-marine de la structure. L'entrepreneur a éprouvé des difficultés et a finalement été incapable d'effectuer une inspection convenable à cause de la présence d'un grand nombre d'encombrements dangereux sous l'eau, surtout des billes.

Le 8 février 2018, l'équipe de la GCC est retournée sur les lieux pour remplacer le barrage flottant.

Entre le 8 février et le 18 mai 2018, la GCC, avec l'aide du ministère de l'Environnement de la Colombie-Britannique, a réussi à communiquer avec le propriétaire du plan d'eau. Durant la conversation, la GCC a appris que la structure n'était pas un navire, mais plutôt une plateforme ou un quai flottant. En conséquence, le ministère de l'Environnement de la Colombie-Britannique a pris la relève de la GCC en tant qu'organisme responsable de l'intervention en réponse à l'incident. Même si la GCC n'était plus responsable de l'intervention, elle a quand même engagé un entrepreneur pour évacuer les déchets.

Le 18 mai 2018, le ministère de l'Environnement de la Colombie-Britannique est retourné sur les lieux de l'incident en compagnie d'un entrepreneur en plongée. À la suite d'une autre évaluation de la situation, il a été déterminé que les plongeurs pouvaient entrer dans l'eau sans danger. Les plongeurs ont constaté que les seuls hydrocarbures qui restaient dans la structure se trouvaient dans un réservoir fixé à une pince de manutention de billes. Ce réservoir, ainsi que les boyaux qui y étaient fixés, rejetaient de l'huile hydraulique dans l'environnement marin.

Le 24 mai 2018, la GCC est retournée sur les lieux et a enlevé de 15 à 20 litres de carburant diesel et environ 100 litres d'huile hydraulique de la structure. Le 14 juin 2018, la GCC est retournée encore une fois sur les lieux pour récupérer le barrage flottant qu'elle avait déployé afin de contenir les hydrocarbures rejetés par la structure.

Demande d'indemnisation

Le 2 décembre 2019, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation s'élevant à 121 187,55 $ pour les mesures d'intervention prises en réponse à l'incident causé par le PACIFIC FIBRE BARGE NO. 1.

L'administrateur n'a pas encore déterminé si la demande d'indemnisation de la GCC est admissible selon la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

L'administrateur travaille activement à examiner la demande d'indemnisation de la GCC afin de décider de la question fondamentale à savoir si la structure en cause dans l'incident peut être considérée comme un « navire » aux fins de la *Loi sur la responsbilité en matière maritime*.

L'administrateur a demandé à la GCC de lui fournir l'information supplémentaire qu'elle a obtenue durant sa téléconférence avec le propriétaire, car les documents à l'appui de la demande d'indemnisation semblent indiquer que cette information se rapportait à la nature de la strucutre. L'administrateur a reçu une réponse de la GCC et est en train de l'évaluer.

Situation

Le dossier était encore ouvert à la fin de l'année financière.

***PERSEPHONE II* (2017)**

Lieu : Deep Bay (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-830-C1

Incident

Le 5 janvier 2017, l'administration portuaire de Deep Bay a avisé la Garde cotière canadienne (GCC) qu'un ancien navire de pêche en bois délabré, identifié plus tard comme étant le PERSEPHONE II, avait rompu ses amarres et s'était échoué durant la nuit.

Le lendemain, la GCC a dépêché deux membres de son personnel d'intervention environnementale de Victoria sur les lieux. Le navire donnait de la gîte et il y avait des hydrocarbures dans la cale. Le personnel de la GCC a été incapable d'ouvrir les réservoirs de carburant du navire pour en déterminer le contenu.

Étant donné la probabilité que le navire allait se briser, la fragilité de l'environnement local et la quantité inconnue de polluants se trouvant à bord du navire, la GCC a décidé de sortir le navire de l'eau. Le personnel de la GCC a arrimé le PERSEPHONE II sur le rivage, il l'a stabilisé dans la mesure du possible, il a déployé un barrage absorbant et il est retourné ensuite à Victoria.

Un entrepreneur a été engagé pour sortir le PERSEPHONE II de l'eau, mais il a tardé à se mobiliser. Entre-temps, le personnel d'une station de sauvetage de la GCC située non loin est resté sur place pour surveiller le navire.

Le 9 janvier 2017, sous la surveillance de la GCC, l'entrepreneur a remorqué le PERSEPHONE II à Union Bay, où il a sorti le navire de l'eau et l'a déconstruit.

Demande d'indemnisation

Le 3 décembre 2018, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation au montant total de 11 345,17 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident causé par le PERSEPHONE II.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible selon la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

Après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a conclu que le montant complet réclamé était établi.

Le 7 février 2019, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 11 345,17 $, plus les intérêts.

La GCC a accepté l'offre le 12 février 2019, et la somme de 12 137,86 $, y compris les intérêts courus de 792,69 $, lui a été versée le 14 février 2019.

Mesures de recouvrement

Le 29 avril 2019, l'avocat-conseil interne de l'administrateur a envoyé une mise en demeure au propriétaire inscrit du PERSEPHONE II. Le propriétaire inscrit a répondu le 4 mai 2019 et a prétendu avoir vendu le navire à une autre personne, dont il a donné l'adresse. Le 16 mai 2019, le propriétaire inscrit a fourni des dossiers bancaires personnels à l'appui de la prétendue vente.

Le directeur du port de Deep Bay a été contacté et a confirmé la déclaration du propriétaire inscrit.

Les mises en demeure envoyées au prétendu acheteur du PERSEPHONE II sont restées sans réponse.

Une enquête plus approfondie a permis d'établir un rapport entre le PERSEPHONE II et une autre personne qui était liée à deux autres navires ayant fait l'objet de demandes d'indemnisation présentées à l'administrateur.

Le 26 juillet 2019, l'avocat-conseil interne de l'administrateur a envoyé une mise en demeure à cette personne. Le 29 juillet 2019, cette personne a répondu par téléphone et a nié être le propriétaire du navire.

L'administrateur a engagé une agence d'enquête privée pour faire une recherche des actifs de ce propriétaire possible. Les résultats ont été reçus le 3 septembre 2019, mais aucun actif important n'a été trouvé.

L'équipe juridique interne de l'administrateur a mené une enquête plus poussée, mais elle n'a découvert aucune preuve incontestable de la propriété du navire.

Situation

L'administrateur a fermé le dossier le 25 novembre 2019, après avoir pris toutes les mesures de recouvrement raisonnables, en conformité avec la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Dossiers connexes

120-804-C1 – JASPER : même propriétaire possible
120-816-C1 – WHITE ORCA : même propriétaire possible

***SALEROSA* (2017)**

Lieu : Baie Oak (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 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, coulait à son point d'amarrage dans la baie Oak, en Colombie-Britannique. La GCC a communiqué avec le propriétaire, mais ce dernier a indiqué qu'il était incapable de prendre les mesures nécessaires.

La GCC a engagé un entrepreneur pour évaluer la situation. L'entrepreneur 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 membres du personnel d'intervention environnementale de la GCC se sont rendus sur les lieux. Ils ont constaté qu'il y avait une irisation d'hydrocarbures autour du navire coulé et ils ont remplacé le barrage absorbant souillé. La GCC a décidé de retirer le navire de l'environnement marin et elle a engagé un entrepreneur 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. Entre-temps, la GCC a surveillé la situation. Une fois renfloué, le SALEROSA a été placé sur un chaland et remorqué à un chantier situé à Bamberton. Deux membres du personnel d'intervention environnementale ont surveillé l'opération.

La GCC a pris des dispositions pour faire inspecter le SALEROSA le 20 février 2017, pendant qu'il reposait sur le chaland à Bamberton. La GCC a finalement fait déconstruire le navire, au motif qu'il était imprégné d'hydrocarbures.

Demande d'indemnisation

Le 1er février 2019, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation au montant total de 62 673,20 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident causé par le SALEROSA.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible selon la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

L'administrateur a fait enquête et a évalué la demande d'indemnisation. Le 19 février 2019, des renseignements et des documents additionnels ont été demandés à la GCC. Aucune réponse n'a été reçue.

D'après les documents à l'appui de la demande d'indemnisation de la GCC, l'administrateur n'était pas convaincu que le SALEROSA posait encore une menace de pollution par les hydrocarbures une fois que l'opération de renflouement du navire a été menée, après avoir été

retardée. Par conséquent, une grande partie des frais relatifs aux services contractuels ont été rejetés.

Le 11 avril 2019, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 8 254,51 $, plus les intérêts courus de 619,95 $.

La GCC a accepté l'offre le 24 avril 2019, et la somme de 8 874,46 $, y compris les intérêts, lui a été versée par prélèvement sur la Caisse trois jours plus tard.

Mesures de recouvrement

Le 21 mai 2019, l'avocat-conseil interne de l'administrateur a envoyé une mise en demeure au propriétaire inscrit du SALEROSA à l'adresse fournie par la GCC. Aucune réponse n'a été reçue.

L'équipe juridique interne de l'administrateur a mené une enquête plus approfondie, mais elle n'a découvert aucun indice utile pouvant aider à trouver l'adresse ou les coordonnées du propriétaire du navire.

Le 28 janvier 2020, l'administrateur a délivré à un fournisseur local de services publics une citation en vertu de la *Loi sur les enquêtes*, dans le but de trouver le propriétaire du SALEROSA. Une réponse à la citation a été reçue le 11 février 2020.

Le 5 février 2020, l'avocat-conseil interne de l'administrateur a intenté une action en justice devant la Cour fédérale contre le propriétaire du SALEROSA.

Situation

Le dossier était encore ouvert à la fin de l'année financière.

***SC 170* (2017)**

Lieu : Port McNeil (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-811-C1

Incident

Le 22 août 2017, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un navire de pêche en bois de 35 ou 40 pieds causait de la pollution à Port McNeil, en Colombie-Britannique. Le personnel de la station de sauvetage de la GCC à Port Hardy a été chargé de faire une évaluation du navire, qui a été identifié plus tard comme étant le SC 170.

Le SC 170 était partiellement enfoncé dans l'eau et entouré d'une irisation d'hydrocarbures. Le personnel de la GCC a pompé l'eau du navire et, n'ayant pu trouver la source de l'infiltration d'eau, il est retourné à la station de sauvetage.

L'administration portuaire locale a révélé l'identité du propriétaire du navire à la GCC, qui a communiqué avec ce dernier. Le propriétaire a informé la GCC que les réservoirs de carburant du navire étaient remplis à environ 40 % et qu'il allait sortir le navire de l'eau pour faire les réparations nécessaires. Entre-temps, l'administration portuaire a surveillé le navire.

Le 5 septembre 2017, l'administration portuaire a signalé à la GCC que le navire était encore dans l'eau et que ses pompes de cale rejetaient continuellement de l'eau de mer. Le propriétaire ne s'était pas occupé de son navire.

Le 6 septembre 2017, deux membres du personnel d'intervention environnementale de la GCC se sont rendus de Victoria à Port McNeil en voiture pour évaluer la situation. Ils ont constaté que le SC 170 était en mauvais état et qu'il dépendait de l'alimentation électrique à quai pour rester à flot. La cale et le compartiment moteur du navire étaient enduits d'hydrocarbures. Le propriétaire a été contacté à nouveau et il a répété qu'il allait prendre des mesures pour sortir le navire de l'eau.

Le 17 octobre 2017, l'administration portuaire a informé la GCC que le navire était toujours dans l'eau et que ses pompes de cale étaient mises à rude épreuve. La GCC a décidé de faire enlever le navire de l'eau, ce qui a été fait par un entrepreneur le 19 octobre 2017. Le propriétaire du navire en a été informé.

Le navire a été entreposé sur des blocs et un avis y a été apposé pour informer le propriétaire de son obligation de prendre des mesures. Le 16 novembre 2017, un expert maritime a été engagé pour faire une inspection du navire. D'après les résultats de l'inspection et en raison des frais d'entreposage croissants, la GCC a décidé de faire déconstruire le SC 170 par le même entrepreneur qui avait sorti le navire de l'eau. Cela a été fait au début de 2018.

Demande d'indemnisation

Le 4 juin 2019, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation au montant total de 11 606,93 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident causé par le SC 170.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible selon la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

L'administrateur a fait enquête et a évalué la demande d'indemnisation. Il a conclu de façon générale que l'intervention de la GCC était raisonnable, étant donné la menace de pollution que présentait le SC 170. Une grande partie des frais liés à l'entreposage du navire pendant une longue période ont été réduits, de même que certaines dépenses facturées en double par l'entrepreneur. De plus, il a été déterminé que l'inspection du navire avait été faite en double, et que celle-ci n'était donc pas indemnisable.

Le 11 juillet 2019, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 8 528,54 $, plus les intérêts courus de 451,38 $.

La GCC a accepté l'offre le 15 août 2019, et la somme de 8 979,92 $, y compris les intérêts, lui a été versée par prélèvement sur la Caisse le 20 août 2019.

Mesures de recouvrement

Le 8 octobre 2019, l'administrateur a délivré à une entreprise de télécommunications une citation en vertu de la *Loi sur les enquêtes*, dans le but de trouver le propriétaire du SC 170. Une réponse à la citation a été reçue le 29 octobre 2019.

Le 30 octobre 2019, l'avocat-conseil interne de l'administrateur a envoyé une mise en demeure au propriétaire du SC 170. Une personne représentant le propriétaire a répondu le 7 novembre 2019.

Au 31 mars 2020, les discussions avec le représentant du propriétaire du navire se poursuivaient.

Situation

Le dossier était encore ouvert à la fin de l'année financière.

***SEA-QUE* (2016)**

Lieu : Marina de Sidney, Sidney (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-701-C1

Incident

Le 21 septembre 2016, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un navire en bois non identifié de 42 pieds avait coulé partiellement la veille à la marina de l'île de Vancouver, à Sidney, en Colombie-Britannique. On a signalé que le navire rejetait des polluants dans l'environnement marin. La marina a engagé un entrepreneur local pour renflouer le navire et contenir les polluants qui remontaient à la surface.

Lorsque le personnel de la GCC est arrivé sur les lieux plus tard dans la journée du 21 septembre 2016, il a constaté qu'il y avait une irisation d'hydrocarbures autour du navire et que celui-ci avait été renfloué à l'aide de sacs gonflables et entouré d'un barrage absorbant. Le personnel de la GCC a aussi constaté que le compartiment des machines du navire était rempli d'eau huileuse et de déchets d'hydrocarbures et que ses réservoirs de carburant étaient au moins à moitié remplis.

La GCC a tenté sans succès de communiquer avec le propriétaire du navire. La GCC a décidé de retirer le navire de l'environnement marin.

Le 26 septembre 2016, la GCC a engagé son propre entrepreneur pour remorquer le navire à un chantier situé à Ladysmith. Le navire a été sorti de l'eau à Ladysmith le même jour et entreposé de façon temporaire en attendant qu'il soit inspecté. L'inspection a été faite le 28 septembre 2016.

La GCC a fait d'autres tentatives infructueuses pour joindre le propriétaire du navire. D'après les résultats de l'inspection, la GCC a décidé de faire déconstruire le navire. Les travaux de déconstruction ont pris fin le 8 novembre 2016.

Demande d'indemnisation

Le 2 août 2018, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation au montant total de 18 730,67 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident causé par le navire non identifié.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible selon la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

L'administrateur a fait enquête et a évalué la demande d'indemnisation. Il a demandé à la GCC de lui fournir d'autres renseignements, lesquels ont été reçus. Au cours de l'enquête et de l'évaluation, le navire a été identifié comme étant le SEA-QUE.

Le 21 septembre 2018, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 18 730,67 $, plus les intérêts.

La GCC a accepté l'offre le 5 octobre 2018, et la somme de 19 996,23 $, y compris les intérêts, lui a été versée par prélèvement sur la Caisse le 11 octobre 2018.

Mesures de recouvrement

Le 22 mai 2019, l'administrateur a délivré à une entreprise de télécommunications une citation en vertu de la *Loi sur les enquêtes*, dans le but de trouver le propriétaire du SEA-QUE. Une réponse à la citation a été reçue le 24 mai 2019.

Le 4 juin 2019, l'avocat-conseil interne de l'administrateur a envoyé une mise en demeure au propriétaire du SEA-QUE. Aucune réponse n'a été reçue.

L'administrateur a engagé une agence d'enquête privée pour faire une recherche des actifs du propriétaire du SEA-QUE. Les résultats ont été reçus le 15 août 2019.

Le 16 août 2019, l'avocat-conseil interne de l'administrateur a envoyé une deuxième mise en demeure au propriétaire du SEA-QUE. Encore une fois, aucune réponse n'a été reçue.

Le 30 août 2019, l'administrateur a retenu les services d'un avocat externe, qui a été chargé d'intenter une action en justice devant la Cour fédérale contre le propriétaire du SEA-QUE. Cela a été fait le 16 septembre 2019.

La demande de l'administrateur a été signifiée au défendeur en personne le 28 septembre 2019.

Au 31 mars 2020, le défendeur n'avait pas encore déposé une défense.

Situation

Le dossier était encore ouvert à la fin de l'année financière.

***SEVERN MIST* (2018)**

Lieu : Alert Bay (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-858-C1

Incident

Le 10 février 2018, trois membres du personnel d'intervention environnementale de la Garde côtière canadienne (GCC) ont quitté Victoria pour se rendre à Alert Bay, en Colombie-Britannique, dans le cadre d'une vaste opération de nettoyage de pollution par les hydrocarbures. L'opération a été lancée à la suite d'incidents de pollution par les hydrocarbures signalés au cours d'une période de deux ans et causés par plusieurs navires dans la région.

Dans la matinée du 11 février 2018, le personnel d'intervention environnementale a examiné des navires se trouvant autour de deux marinas locales. Il a constaté que plusieurs navires étaient partiellement enfoncés dans l'eau.

Le SEVERN MIST, un navire de pêche d'environ 35 pieds, a été jugé particulièrement problématique. Le personnel d'intervention environnementale a constaté qu'il y avait environ cinq pieds d'eau à bord, et il a vidé l'eau du navire. Il a aussi constaté la présence de quantités inconnues de carburant diesel et d'autres hydrocarbures à bord. Le personnel d'intervention environnementale a enlevé du navire tous les hydrocarbures se trouvant dans des contenants. Il s'est renseigné auprès de gens de l'endroit, mais il n'a pas pu déterminer à qui appartenait le navire.

Le 12 février 2018, le personnel d'intervention environnementale est retourné sur les lieux et a constaté que le SEVERN MIST gîtait dangereusement et risquait de couler. L'eau a été pompée du navire à nouveau, et la décision a été prise de le sortir de l'eau. Le personnel d'intervention environnementale a utilisé un bateau de lutte contre la pollution pour remorquer le SEVERN MIST à une marina locale. Un entrepreneur a été engagé pour retirer le navire de l'eau, ce qui a été fait le 14 février 2018. Entre-temps, le personnel d'intervention environnementale a surveillé le navire et l'a vidé d'eau selon le besoin.

Le navire a été inspecté et d'autres tentatives infructueuses ont été faites pour trouver à qui il appartenait. La GCC a finalement chargé son entrepreneur de déconstruire le SEVERN MIST.

Tout au long de l'opération menée à Alert Bay en février 2018, le personnel d'intervention environnementale s'est occupé de plusieurs autres navires en plus du SEVERN MIST, dont la plupart n'ont pas été mentionnés dans les documents relatifs à la demande d'indemnisation faite par la GCC. L'un de ces navires, le SILVER LUCK, a aussi été déconstruit à la suite de l'opération.

Demande d'indemnisation

Le 5 février 2020, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation au montant total de 28 226,69 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident causé par le SEVERN MIST et pour l'ensemble de l'opération d'intervention menée à Alert Bay en février 2018.

D'après les documents reçus de la GCC, il n'a pas été possible pour l'administrateur de déterminer si la demande d'indemnisation était admissible selon la partie 7 de la *Loi sur la responsbilité en matière maritime*.

Le 21 février 2018, l'avocat-conseil interne de l'administrateur a demandé des renseignements et des documents additionnels à la GCC. Une réponse a été reçue le 19 mars 2020. Étant donné que l'information fournie était insuffisante, une demande complémentaire a été envoyée à la GCC le 27 mars 2020.

Au 31 mars 2020, la demande d'indemnisation faisait encore l'objet d'un examen préliminaire pour déterminer son admissibilité.

Situation

Le dossier était encore ouvert à la fin de l'année financière.

***SHEENA M* (2019)**

Lieu : Gibsons (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-848-I-G

Incident

Le 1er octobre 2019, un bateau de travail d'une longueur de 10 mètres, identifié comme étant le SHEENA M, a coulé dans le détroit de Howe, près de Gibsons, en Colombie-Britannique. Au moment du naufrage, le bateau de travail remorquait un chaland rempli de copeaux de bois. Le SHEENA M a coulé en eau profonde.

La Garde côtière canadienne (GCC) est intervenue en réponse à l'incident. Elle a déployé des barrages flottants pour contenir le carburant diesel qui s'échappait du bateau coulé. La GCC a aussi utilisé un aéronef pour faire des survols aériens du lieu de l'incident.

Étant donné que le bateau a coulé en eau profonde et qu'on a signalé qu'une petite quantité de carburant a été déversée, seuls de petits montants de carburant ont été observés sur les lieux du naufrage.

Mesures prises par l'administrateur

L'avocat-conseil interne de l'administrateur a communiqué avec les propriétaires du bateau et, par la suite, avec l'assureur du bateau. Une lettre d'engagement au nom des propriétaires du bateau a été demandée le 15 novembre 2019.

L'assureur des propriétaires du bateau a exécuté la lettre d'engagement demandée et l'a remise à l'administrateur le 4 février 2020.

Demande d'indemnisation

L'administrateur n'a reçu aucune demande d'indemnisation relative à cet incident.

Situation

Le dossier était encore ouvert à la fin de l'année financière.

***SHIMOIGET* (2017)**

Lieu : Marina de Cowichan Bay (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-812-C1

Incident

Le 22 octobre 2017, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un ancien navire de pêche de 70 pieds, qui était amarré à Cowichan Bay, prenait l'eau et risquait de couler. Le navire a été identifié comme étant le SHIMOIGET. Le même jour, une équipe de la GCC s'est rendue sur les lieux pour inspecter le navire.

L'inspection a révélé que le SHIMOIGET était en mauvais état. Le navire embarquait environ six pouces d'eau par jour. Il n'était pas branché à une prise d'alimentation électrique à quai et il n'avait à son bord qu'un système de pompes de cale peu fiable. Des récipients qui semblaient contenir des déchets d'hydrocarbures ont été observés sur le pont du navire.

Le 31 octobre 2017, la GCC a engagé un entrepreneur pour enlever les polluants du SHIMOIGET. Environ 1 500 litres de déchets d'hydrocarbures ont été enlevés.

Le 17 novembre 2017, un entrepreneur engagé par la GCC a sorti le SHIMOIGET de l'eau et l'a placé sur la terre ferme. Par la suite, la GCC a déterminé que le navire devait être déconstruit.

Demande d'indemnisation

Le 24 septembre 2019, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation s'élevant à 43 078,26 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident causé par le SHIMOIGET.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible selon la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

L'administrateur a fait enquête et a évalué la demande d'indemnisation. Il a demandé à la GCC des renseignements supplémentaires sur les décisions qu'elle avait prises et sur les travaux effectués par l'un des entrepreneurs qu'elle avait engagés. La GCC a répondu qu'elle a eu de la difficulté à obtenir l'information de l'entrepreneur, en dépit d'avoir fait plus de dix rappels. En fin de compte, la GCC n'a pas pu fournir l'information demandée.

Le 30 janvier 2020, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 5 730,96 $, plus les intérêts prévus par la loi. La GCC a accepté l'offre le 20 février 2020, et la somme de 6 187,67 $, y compris les intérêts, lui a été versée par prélèvement sur la Caisse le 28 février 2020.

Mesures de recouvrement

Le SHIMOIGET avait été retiré du registre d'immatriculation de Transports Canada plusieurs années avant l'incident. Par la suite, il a été immatriculé au Royaume-Uni.

Après avoir été subrogé dans les droits du demandeur, l'administrateur a enquêté sur deux propriétaires possibles du navire et a déterminé qu'ils se trouvaient en Europe. L'administrateur a pu communiquer avec l'un des propriétaires possibles au début de 2020.

Situation

Le dossier était encore ouvert à la fin de l'année financière.

***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 à l'état d'épave était abandonné 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 à savoir s'il posait un risque quelconque de pollution par les hydrocarbures.

Après avoir été avisé de l'incident, l'administrateur a chargé un avocat-conseil – 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 inspecte le navire de concert avec l'expert 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 que le navire risquait de couler. Les deux experts étaient d'avis que le SILVER KING constituait une menace grave et imminente 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 d'engager des frais additionnels pour utiliser un remorqueur et un chaland comme plate-forme de travail et pour ensuite 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 déconstruire le SILVER KING. Cependant, l'expert engagé par l'avocat-conseil de l'administrateur a recommandé qu'avant de procéder à la déconstruction, on obtienne d'autres soumissions pour nettoyer le navire à un degré suffisant afin 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 afin de gérer le processus d'appel d'offres pour l'enlèvement du navire. En juin 2015, la GCC 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'était encore infiltrée dans le navire et ils ont entrepris de le pomper. La GCC a décidé de faire remorquer le navire à Ladysmith (Colombie-Britannique) pour qu'il soit mis à la casse.

La GCC a accordé le contrat de déconstruction à un entrepreneur de Ladysmith. L'entrepreneur a remorqué le navire à son chantier le 10 avril 2016. Les travaux de déconstruction 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-dessus, après avoir été avisé de l'incident par la GCC, l'administrateur a retenu les services d'un avocat-conseil et l'a chargé – sans préjudice de ses obligations en vertu de la LRMM – de faire appel à un expert technique afin qu'il inspecte le navire de concert avec l'expert engagé par 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 au montant de 338 379,18 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident, en vertu de la LRMM.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible selon la partie 7 de la *Loi*. Étant donné qu'aucun déversement ne s'était produit et que le SILVER KING n'était pas un navire visé par la Convention, le délai de prescription de cinq ans pour faire une demande d'indemnisation s'appliquait.

Évaluation et offre

Le 11 avril 2018, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a fait une offre d'indemnité au montant établi de 107 941,32 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation du MPO/GCC. L'offre a été acceptée le 11 juin 2018. Le 27 juin 2018, la somme de 115 240,52 $, y compris les intérêts, a été versée au MPO/GCC.

L'écart entre le montant réclamé par la GCC et l'offre d'indemnité était dû principalement à la conclusion de l'administrateur selon laquelle la menace de pollution par les hydrocarbures que posait le SILVER KING n'était pas liée directement au navire lui-même. Par conséquent, la déconstruction du navire n'était pas indemnisable en vertu de la *LRMM*, parce qu'elle ne pouvait pas être considérée comme une mesure de sauvegarde raisonnable.

Mesures de recouvrement

Le 12 février 2019, l'avocat-conseil de l'administrateur a envoyé une demande de remboursement à l'avocat représentant la succession du défunt propriétaire du navire. Le 10 avril 2019, l'administrateur a reçu une réponse de l'avocat représentant la succession, qui l'a informé que la réclamation contre la succession était prescrite en vertu de l'article 366.2 du code de procédure civile de la Californie.

Le 2 mai 2019, l'administrateur a obtenu un avis d'un avocat de la Californie qui lui a confirmé que la réclamation contre la succession du défunt propriétaire du navire était prescrite de façon absolue.

Étant donné que toutes les mesures de recouvrement raisonnables avaient été prises, l'administrateur a décidé de fermer le dossier sur la recommandation de l'avocat-conseil interne.

Situation

Le dossier a été fermé le 23 mai 2019.

***SIMUSHIR* (2014)**

Lieu : Haida Gwaii (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-624-R

Incident

Le 16 octobre 2014, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le SIMUSHIR, un navire de marchandises générales de la Fédération de Russie, était en dérive à 19 milles marins à l'ouest de l'archipel Haida Gwaii, en Colombie-Britannique. Le navire, dont la machine principale était tombée en panne, affrontait des vagues de sept mètres de haut et des vents de plus de 90 kilomètres à l'heure. Il avait à son bord 472 tonnes métriques de combustible de soute et 59 tonnes de carburant diesel.

Le navire risquait de déverser les hydrocarbures se trouvant à son bord, s'il en venait à s'échouer sur l'archipel Haida Gwaii (îles de la Reine-Charlotte).

Mesures prises par l'administrateur

L'administrateur a chargé son avocat-conseil d'obtenir une garantie de l'assureur du navire, et il a reçu une lettre d'engagement couvrant les demandes d'indemnisation potentielles. Il a aussi intenté une action contre les propriétaires du navire devant la Cour fédérale du Canada (dossier de la Cour n° T-2187-14).

En décembre 2019, l'avocat des propriétaires et l'assureur du navire ont demandé que la lettre d'engagement soit retournée. Après avoir obtenu confirmation que les propriétaires n'avaient fait l'objet d'aucune action à laquelle il serait devenu partie selon la loi, l'administrateur a accepté de retourner la lettre d'engagement et de se désister de l'action qu'il avait intentée devant la Cour fédérale.

Le 20 décembre 2019, la Cour fédérale a rejeté l'action sans dépens.

Demande d'indemnisation

Aucune demande d'indemnisation n'a été présentée à l'administrateur avant l'expiration du délai de prescription.

Situation

Le dossier était encore ouvert à la fin de l'année financière.

***SPUDNIK* (2014)**

Lieu : Détroit de Howe (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-665-C1

Incident

Le 12 novembre 2014, le SPUDNIK, un ancien navire de débarquement des forces navales des États-Unis, d'une jauge brute de 487, a rompu ses amarres et est parti à la dérive dans le détroit de Howe, en Colombie-Britannique. Selon les estimations, il y avait 5 000 litres de carburant diesel dans les réservoirs du navire et 1 500 litres d'huile lubrifiante et d'eau huileuse dans la salle des machines. Le propriétaire du navire ne pouvait prendre aucune mesure d'intervention adéquate. La Garde côtière canadienne (GCC) a donc assumé le rôle de commandant sur place.

Des remorqueurs ont été engagés pour tirer le SPUDNIK jusqu'à une installation située sur le fleuve Fraser, afin d'enlever les polluants du navire. L'opération d'enlèvement des hydrocarbures a débuté le 20 novembre 2014 et a pris fin le 4 décembre. Au total, 120 000 litres d'hydrocarbures et d'eau ont été enlevés du navire. Une fois les hydrocarbures enlevés, tous les réservoirs à double fond ont été ouverts et inspectés. L'inspection a révélé que les cales de la salle des machines avaient été nettoyées au point où, si le navire coulait à nouveau, il n'y aurait aucun rejet d'hydrocarbures récupérables provenant des cales. De plus, des matelas absorbants ont été placés dans chacun des réservoirs.

Demande d'indemnisation

Le 28 avril 2016, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), une demande d'indemnisation au montant de 149 043,60 $ pour les frais de nettoyage du SPUDNIK, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

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

Évaluation et offre

À la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, les frais d'amarrage du 22 décembre 2014 au 31 mars 2016, au montant de 17 979,15 $, ont été refusés, car tous les travaux d'enlèvement des hydrocarbures avaient pris fin le 9 décembre 2014; ainsi, seuls les frais d'amarrage quotidiens du 12 novembre au 21 décembre 2014 ont été acceptés. Par conséquent, le 26 juillet 2016, l'administrateur a offert à la GCC le montant établi de 131 064,45 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. Le MPO/GCC a accepté l'offre le 8 septembre 2016, et la somme de 137 747,51 $, y compris les intérêts, lui a été versée le ou vers le 13 septembre 2016.

Mesures de recouvrement

Une entreprise de localisation a été chargée de faire une recherche des actifs des propriétaires du SPUDNIK mais aucun actif saisissable n’a été trouvé. De plus, en décembre 2016, des mises en demeure ont été envoyées aux propriétaires du navire, mais elles ont été retournées car elles n'ont pas été récupérées.

Le 27 mars 2017, une demande a été déposée à la Cour fédérale contre les deux propriétaires du navire. Le 30 août 2017, étant donné que les défendeurs n'avaient formé aucune défense,

l'administrateur a déposé à la Cour une requête en vue d'obtenir un jugement par défaut. Par la suite, la Cour a rendu un jugement par défaut en faveur de l'administrateur. L'examen à l'appui de l'exécution du jugement rendu contre l'un des propriétaires du navire a eu lieu en novembre 2017.

Au 31 mars 2020, l'administrateur continuait de surveiller la situation financière des débiteurs judiciaires.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

Dossier connexe

120-689-C1 – KING ARTHUR et SL 104 (même propriétaire)

***SPUDNIK* (2019)**

Lieu : Détroit de Howe (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-856-I-G

Incident

Le 12 novembre 2014, le SPUDNIK, un ancien navire de débarquement des forces navales des États-Unis, d'une jauge brute de 487, a rompu ses amarres et est parti à la dérive dans le détroit de Howe, en Colombie-Britannique. Selon les estimations, il y avait 5 000 litres de carburant diesel dans les réservoirs du navire et 1 500 litres d'huile lubrifiante et d'eau huileuse dans la salle des machines. Le propriétaire du navire ne pouvait prendre aucune mesure d'intervention adéquate. La Garde côtière canadienne (GCC) a donc assumé le rôle de commandant sur place.

Des remorqueurs ont été engagés pour tirer le SPUDNIK jusqu'à une installation située sur le fleuve Fraser, afin d'enlever les polluants du navire. L'opération d'enlèvement des hydrocarbures a débuté le 20 novembre 2014 et a pris fin le 4 décembre. Au total, 120 000 litres d'hydrocarbures et d'eau ont été retirés du navire. Une fois les hydrocarbures enlevés, tous les réservoirs à double fond ont été ouverts et inspectés. L'inspection a révélé que les cales de la salle des machines avaient été nettoyées au point où, si le navire coulait à nouveau, il n'y aurait aucun rejet d'hydrocarbures récupérables provenant des cales. De plus, des matelas absorbants ont été placés dans chacun des réservoirs.

Le 6 janvier 2020, la GCC a annoncé qu'elle prenait des mesures pour enlever le SPUDNIK des eaux du fleuve Fraser. La GCC a expliqué qu'elle prenait ces mesures pour prévenir les dommages à long terme sur l'environnement et assurer la sécurité du public, et parce qu'on a découvert des hydrocarbures à bord du navire qui n'avaient pas été enlevés durant l'opération de 2014. Il se pouvait que les mesures à prendre comprennent la déconstruction du navire.

Demande d'indemnisation

L'administrateur n'a encore reçu aucune demande d'indemnisation pour les mesures prises relativement au SPUDNIK à compter de janvier 2020.

Situation

Le dossier demeure ouvert, car aucune décision finale n'a encore été prise.

Dossier connexe

120-665-C1 – SPUDNIK (même navire, demande d'indemnisation pour les mesures prises en 2014)

***SUNDOWNER* (2017)**

Lieu : Bella Coola (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-842-C1

Incident

Le 23 juillet 2017, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée par l'administration portuaire de Bella Coola que le SUNDOWNER, un bateau de plaisance en bois d'environ 35 pieds, avait coulé le long d'un quai. La GCC a conseillé à l'administration portuaire de déployer un barrage absorbant autour du navire coulé pour contenir tout déversement de polluants.

Plus tard le même jour, deux membres du personnel d'intervention environnementale de la GCC se sont rendus à Bella Coola à bord d'un hélicoptère de la GCC pour évaluer la situation et apporter un soutien à l'administration portuaire. À son arrivée, le personnel d'intervention environnementale a évalué la situation et a pris des dispositions pour qu'un entrepreneur renfloue la navire et le sorte de l'eau, car il continuait à rejeter des hydrocarbures.

Le 24 juillet 2017, le personnel d'intervention environnementale et l'administration portuaire ont travaillé ensemble pour remplacer le matériel absorbant et stabiliser le SUNDOWNER. Ils ont déployé des pompes et ont redressé le navire. La GCC a communiqué avec le propriétaire inscrit du navire, mais ce dernier a été incapable d'intervenir.

Dans la matinée du 25 juillet 2017, le SUNDOWNER a été renfloué à marée basse, avec l'aide de pompes et de câbles. Plus tard dans la journée, le personnel d'intervention environnementale a engagé un entrepreneur pour retirer le navire au moyen d'une excavatrice qui avait été mise en attente dès le premier jour de l'intervention. Cela a été fait avec succès le soir même, et le personnel d'intervention environnementale a enlevé les hydrocarbures et le matériel absorbant du navire, avant de le remettre à l'administration portuaire.

Le 26 juillet 2017, le personnel d'intervention environnementale et l'administration portuaire ont fait un dernier nettoyage du matériel absorbant, qui a été mis dans des sacs pour être éliminé. Le personnel d'intervention environnementale a quitté Bella Coola le lendemain à bord de l'hélicoptère de la GCC.

Demande d'indemnisation

Le 4 juin 2019, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation au montant total de 27 846,02 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident causé par le SUNDOWNER.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible selon la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

L'administrateur a fait enquête et a évalué la demande d'indemnisation. Au cours de l'enquête et de l'évaluation, des renseignements additionnels ont été demandés à la GCC. La GCC a fourni les renseignements demandés.

L'administrateur a conclu que l'intervention de la GCC était raisonnable, étant donné la menace de pollution que présentait le SUNDOWNER. À l'exception d'une petite réduction du montant réclamé pour les frais d'administration, la demande d'indemnisation de la GCC a été acceptée dans sa totalité.

Le 25 juillet 2019, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 27 761,32 $, plus les intérêts courus de 2 017,22 $.

La GCC a accepté l'offre le 6 août 2019, et la somme de 29 778,54 $, y compris les intérêts, lui a été versée par prélèvement sur la Caisse deux jours plus tard.

Mesures de recouvrement

Le 8 août 2019, l'avocat-conseil interne de l'administrateur a envoyé une mise en demeure au propriétaire inscrit du SUNDOWNER, qui a répondu par téléphone le 19 août 2019.

L'administrateur a engagé une agence d'enquête privée pour faire une recherche des actifs du propriétaire inscrit. Les résultats ont été reçus le 28 août 2019.

Le 6 septembre 2019, à la suite de discussions avec l'avocat-conseil interne de l'administrateur, le propriétaire inscrit a accepté de payer la somme de 29 778,54 $ que l'administrateur lui réclamait, soit le montant complet que l'administrateur avait versé à la GCC, y compris les intérêts.

Le 11 septembre 2019, l'administrateur a reçu du propriétaire inscrit du SUNDOWNER une traite bancaire de 30 000,00 $. Étant donné que cela représentait un trop-payé de 221,46 $, ce montant a été remboursé au propriétaire.

Situation

L'administrateur a fermé le dossier du SUNDOWNER le 7 novembre 2019, après avoir obtenu un plein recouvrement.

***TINKER II* (2018)**

Lieu : Campbell River (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-855-C1

Incident

Le 20 janvier 2018, la station de sauvetage de la Garde côtière canadienne (GCC) de Campbell River a été avisée qu'un bateau de plaisance de 36 pieds, identifié comme étant le TINKER II, était à la dérive dans le passage Discovery, près du quai du traversier à Campbell River, en Colombie-Britannique. Lorsque la GCC est arrivée sur les lieux, le bateau s'était échoué sur le rivage.

Le bateau est resté échoué sur le rivage pendant plusieurs cycles de marée. Durant ce temps, il a été endommagé par des billes et des rochers. La GCC a déterminé qu'il fallait sortir le bateau de l'environnement marin, car il risquait de causer de la pollution par les hydrocarbures. La GCC a communiqué avec le propriétaire du bateau et a déterminé que ce dernier était incapable de prendre des mesures d'intervention adéquates. La GCC a engagé un entrepreneur local pour soulever le bateau.

Le 22 janvier 2018, le bateau a été soulevé plus haut sur la plage jusqu'à la terre ferme. On a déterminé que le bateau n'avait aucune valeur résiduelle. Les réservoirs de carburant et le moteur ont été enlevés sur place, et le reste du bateau a été placé sur une remorque et transporté jusqu'au chantier d'un entrepreneur maritime pour être complètement déconstruit.

Les travaux de déconstruction ont pris fin le 25 janvier 2018.

Demande d'indemnisation

Le 7 janvier 2020, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation s'élevant à 8 979,14 $ pour les mesures d'intervention prises en réponse à l'incident causé par le TINKER II.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible selon la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

L'administrateur poursuit son enquête et son évaluation de la demande d'indemnisation. Il a demandé à la GCC de lui fournir d'autres renseignements sur son intervention, en particulier à propos de la quantité d'hydrocarbures qui se trouvait à bord du bateau, et de s'assurer que les bonnes pièces justificatives étaient jointes à la demande d'indemnisation. L'administrateur a obtenu une réponse de la GCC et il est en train de l'examiner.

Situation

Le dossier était encore ouvert à la fin de l'année financière.

***TYMAC NO. 20* (2017)**

Lieu : Havre de Tsehum, Sidney (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-815-C1

Incident

Le 12 septembre 2017, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un remorqueur en bois de 40 ou 45 pieds avait coulé dans le havre de Tsehum, près de Sidney, en Colombie-Britannique, et que des polluants remontaient à la surface. Les responsables du havre ont déployé un barrage flottant autour du navire coulé, qui a été identifié plus tard comme étant le TYMAC NO. 20.

Au départ, un seul spécialiste en intervention environnementale de la GCC a été dépêché sur les lieux pour faire une évaluation de la situation. Le spécialiste en intervention environnementale a constaté qu'une vaste irisation d'hydrocarbures s'étendait partout dans le havre. La GCC a communiqué avec le propriétaire inscrit du navire, qui a expliqué qu'il n'avait pas les ressources nécessaires pour intervenir et que le navire n'était pas assuré. La GCC a déterminé qu'il fallait renflouer le TYMAC NO. 20. Un entrepreneur a été engagé à cette fin.

Le 13 septembre 2017, quatre membres du personnel d'intervention environnementale de la GCC sont arrivés sur les lieux pour réévaluer la situation et surveiller l'opération de renflouement du navire, qui a été menée à l'aide de plongeurs et de sacs gonflables. Dans la soirée, le TYMAC NO. 20 avait été sorti de l'eau et placé sur des blocs en attendant d'être inspecté par un expert maritime engagé par la GCC.

Le TYMAC NO. 20 a été inspecté le 18 septembre 2017. D'après les conclusions de l'expert maritime, la GCC a finalement décidé de faire déconstruire le navire imprégné d'hydrocarbures par un autre entrepreneur dans un chantier local.

Demande d'indemnisation

Le 9 juillet 2019, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation au montant total de 36 177,31 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident causé par le TYMAC NO. 20.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible selon la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

L'administrateur a fait enquête et a évalué la demande d'indemnisation. Il a conclu généralement que l'intervention de la GCC était raisonnable, étant donné la menace de pollution que présentait le TYMAC NO. 20. Cependant, en raison du manque de clarté et de détails à propos de l'ampleur des travaux, des coûts et des tâches spécifiques liés à la déconstruction et à l'entreposage du navire, les frais réclamés pour ces éléments ont été réduits.

Le 29 août 2019, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 26 786,87 $, plus les intérêts courus de 1 899,04 $.

La GCC a accepté l'offre le 11 septembre 2019, et la somme de 28 685,91 $, y compris les intérêts, lui a été versée par prélèvement sur la Caisse le 16 septembre 2019.

Mesures de recouvrement

Le 16 octobre 2019, l'avocat-conseil interne de l'administrateur a envoyé une mise en demeure au propriétaire inscrit du TYMAC NO. 20. Aucune réponse n'a été reçue.

À la suite d'une enquête plus approfondie, l'équipe juridique interne de l'administrateur a identifié une autre personne pouvant être le propriétaire du TYMAC NO. 20. Le 1er novembre 2019, l'administrateur a délivré à une entreprise de télécommunications une citation en vertu de la *Loi sur les enquêtes*, dans le but d'obtenir les coordonnées actuelles de cette autre personne. Une réponse à la citation a été obtenue le 4 novembre 2019.

Le 2 mars 2020, l'avocat-conseil interne de l'administrateur a communiqué avec la GCC afin d'obtenir d'autres détails sur la propriété du TYMAC NO. 20. Une réponse partielle a été reçue le 16 mars 2020 et d'autres détails sont attendus au cours de la prochaine année financière.

Au 31 mars 2020, l'enquête sur la propriété du TYMAC NO. 20 se poursuivait.

Situation

Le dossier était encore ouvert à la fin de l'année financière.

***NAVIRE NON IDENTIFIÉ (cotre gréé à voile noir)* (2018)**

Lieu : Comox Breakwater (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-853-C1

Incident

Le 17 janvier 2018, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un navire avait rompu ses amarres, était parti à la dérive et s'était échoué sur le brise-lames à Comox. Il s'agissait d'un voilier équipé d'un moteur hors-bord monté à l'arrière. Le navire n'avait pas de nom, mais il a été décrit comme un cotre gréé à voile noir.

Plusieurs récipients pouvant contenir des hydrocarbures ont été observés sur le pont du navire. Une odeur de carburant diesel a été signalée à proximité du navire échoué. La GCC a communiqué avec un entrepreneur et lui a demandé d'enlever les réservoirs d'hydrocarbures se trouvant sur le pont du navire. Cependant, à cause de conditions météorologiques défavorables, il a été impossible d'atteindre le navire échoué sans danger.

Le 23 janvier 2018, la GCC a pris contact avec le propriétaire du navire et lui a ordonné de fournir un plan pour récupérer le navire et prévenir la pollution par les hydrocarbures. Le propriétaire a répondu rapidement. La GCC a déterminé que le plan proposé par le propriétaire était insatisfaisant.

Le 24 janvier 2018, l'entrepreneur n'était toujours pas capable d'enlever les réservoirs de carburant portables et le moteur hors-bord du navire. Une légère irisation d'hydrocarbures a été signalée à proximité du navire.

Le 25 janvier 2018, le navire a été vidé d'eau et remorqué jusqu'à la marina de Comox, où il a été placé sur une remorque et sorti de l'eau.

Entre le 5 février et le 6 mars 2018, la GCC a déterminé que le navire posait un risque continu de pollution par les hydrocarbures et qu'il devait être déconstruit.

Demande d'indemnisation

Le 17 décembre 2019, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation s'élevant à 30 993,43 $ pour les mesures d'intervention prises en réponse à l'incident causé par le navire.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible selon la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

L'administrateur poursuit son enquête et l'évaluation de la demande d'indemnisation. Il a demandé à la GCC d'autres renseignements à propos de son intervention. Au moment de la rédaction de ce résumé, l'administrateur n'avait pas encore reçu les renseignements demandés.

Situation

Le dossier était encore ouvert à la fin de l'anneé financière.

NOM INCONNU (chalutier bleu) (2017)

Lieu : Campbell River (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-814-C1

Incident

Le 25 novembre 2017, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un ancien navire de pêche de 45 pieds coulait ou avait coulé dans l'estuaire de Campbell River. Des membres du personnel de la station de sauvetage de la GCC de Campbell River se sont rendus sur les lieux et ont constaté qu'un navire non identifié avait coulé considérablement. Le navire a été déplacé pour l'empêcher de couler davantage, et un barrage flottant a été déployé autour du navire.

Le 26 novembre 2017, la GCC a mobilisé une équipe d'intervention environnementale de Victoria pour qu'elle se rende sur les lieux du naufrage. À son arrivée, l'équipe a remplacé le matériel absorbant et a repositionné le barrage flottant. L'équipe de la GCC a ensuite été redéployée pour intervenir ailleurs, et le personnel de la station de sauvetage de Campbell River a assumé de nouveau la responsabilité de l'incident.

Le 27 novembre 2017, un entrepreneur engagé par la GCC a renfloué le navire et l'a sorti de l'eau. Le navire a ensuite été déconstruit.

Demande d'indemnisation

Le 30 septembre 2019, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation s'élevant à 26 640,92 $ pour les mesures d'intervention prises en réponse à l'incident causé par le navire.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible selon la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

L'administrateur poursuit son enquête et l'évaluation de la demande d'indemnisation. Il a envoyé à la GCC un certain nombre de demandes de renseignements supplémentaires, afin de mieux comprendre l'incident et ce que la GCC réclame exactement.

Situation

Le dossier était encore ouvert à la fin de l'année financière.

***NOM INCONNU (navire de pêche récréative)* (2018)**

Lieu : Cowichan Bay (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-854-C1

Incident

Le 19 janvier 2018, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un navire était à la dérive à Cowichan Bay. La GCC a engagé un entrepreneur local pour trouver et récupérer le navire. Lorsque l'entrepreneur a trouvé le navire, celui-ci avait coulé considérablement. L'entrepreneur a observé et a photographié une irisation d'hydrocarbures qui s'échappait du navire coulé.

L'entrepreneur a remorqué le navire partiellement coulé jusqu'en eau peu profonde, il l'a amarré au rivage et il a déployé un barrage autour du navire pour contenir les hydrocarbures.

Le 20 janvier 2018, une équipe de la GCC s'est rendue à l'endroit où se trouvait le navire partiellement coulé. Elle a déployé un nouveau barrage et a placé d'autre matériel absorbant. Le 21 janvier 2018, l'équipe de la GCC est retournée sur les lieux et a constaté qu'il y avait encore une irisation d'hydrocarbures à la surface de l'eau.

Le 22 janvier 2018, la GCC a engagé un entrepreneur pour qu'il sorte le navire de l'eau sous sa surveillance.

Il s'agissait d'un navire de pêche récréative blanc, d'une longueur de 34 pieds, construit en contreplaqué gainé de fibre de verre. Le navire n'avait pas de nom et n'était pas immatriculé. Aucune information sur le propriétaire du navire n'a pu être trouvée.

Une fois que le navire a été sorti de l'eau, la GCC a conclu qu'il était en mauvais état et, parce que son propriétaire était introuvable, elle a décidé de le faire déconstruire.

Le 2 février 2018, le navire a été déconstruit.

Demande d'indemnisation

Le 27 décembre 2019, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation s'élevant à 29 705,45 $ pour les mesures d'intervention prises en réponse à l'incident causé par le navire.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible selon la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

L'administrateur poursuit son enquête et l'évaluation de la demande d'indemnisation. L’administrateur a demandé à la GCC des renseignements à propos de son intervention en réponse à l'incident. L'administrateur cherche particulièrement à obtenir des précisions sur les lieux géographiques mentionnés dans l'énoncé de l'incident.

Au moment de la rédaction de ce résumé, l'administrateur n'avait pas encore obtenu les renseignements demandés.

Situation

Le dossier était encore ouvert à la fin de l'année financière.

VAHINA MOANA (2018)

Lieu : Pointe Fernwood (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-860-C

Incident

Le 23 mars 2018, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un navire chassait sur son ancre au large de la pointe Fernwood, en Colombie-Britannique. Des membres du personnel de la station de bateau de sauvetage de la GCC de Ganges se sont rendus sur les lieux et ont identifié le navire en détresse comme étant le VAHINA MOANA. Ils ont aidé deux personnes à quitter le navire pour leur propre sécurité. Étant donné que la GCC était intervenue en réponse à des incidents impliquant le VAHINA MOANA à deux reprises dans le passé, elle a déterminé que le navire devait être remorqué à un endroit sûr.

La GCC a parlé à un certain nombre de propriétaires possibles à propos du mauvais état du navire. Aucun des propriétaires possibles n'a proposé un plan pour réparer le navire et le munir d'équipement et de cartes de navigation adéquats. L'un des propriétaires possibles s'est engagé à payer les services fournis au navire, mais il a aussi apparemment disparu sans laisser ses coordonnées.

Le 26 avril 2018, le VAHINA MOANA a subi des dommages spontanés attribuables à son mauvais état. À cause de ces dommages, le navire a commencé à prendre l'eau à un rythme accéléré. Il a été déterminé que le navire devait être sorti de l'eau.

Le 8 mai 2018, le navire a été sorti de l'eau pour être inspecté. Il a été déterminé que le navire n'avait aucune valeur résiduelle et la GCC a décidé de le faire déconstruire.

Le processus de déconstruction du navire a été très long à cause de difficultés à se conformer aux règlements locaux en matière d'environnement. Les travaux de déconstruction ont pris fin le 1er août 2018.

Demande d'indemnisation

Le 19 mars 2020, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation s'élevant à 14 473,00 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident causé par le VAHINA MOANA.

La demande d'indemnisation comprenait aussi un exposé de l'incident ainsi que des éléments de preuve relatifs à celui-ci.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible selon la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

Au 31 mars 2020, l'enquête et l'évaluation de la demande d'indemnisation étaient toujours en cours.

Situation

Le dossier était encore ouvert à la fin de l'année financière.

***VIKING I* (2016)**

Lieu : Nanaimo (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-716-C1

Incident

Le 10 août 2016, l'administration portuaire de Nanaimo (APN) a été avisée que le VIKING I (29,7 TJB), un ancien navire de pêche de 40 pieds converti en bateau de plaisance, coulait dans la zone d'ancrage pour petits bateaux dans la baie Mark, en Colombie-Britannique. Le directeur du port a trouvé le bateau entièrement submergé à une profondeur d'environ 30 pieds et a observé de la pollution par les hydrocarbures à la surface de l'eau. Un barrage flottant a été déployé et des matelas absorbants ont été placés à l'intérieur du barrage.

La Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée de l'incident par l'APN et elle a chargé celle-ci d'assurer les fonctions de surveillance et d'intervention. Le propriétaire a indiqué que le bateau avait à son bord un réservoir de carburant diesel de 800 gallons, mais que celui-ci n'était rempli qu'à moins du quart. Des plongeurs engagés pour inspecter l'épave, afin de s'assurer qu'il n'y avait aucune victime à bord (aucune n'a été trouvée), ont aussi été chargés d'obturer les évents du réservoir de carburant et de tenter de renflouer le bateau à l'aide de coussins gonflables et de pompes à eau.

Le 15 août 2016, le VIKING I a été remis à flot en utilisant d'autre équipement de flottabilité. Le lendemain, le bateau a été déplacé à un endroit sûr, à l'installation de mise à l'eau de Brechin située non loin. Une grue à forte capacité de levage et un chaland ont été mis en place à l'installation de mise à l'eau, et le VIKING I a été redressé pour être vidé d'eau.

Le 19 août 2016, le bateau a été soulevé et placé sur un chaland, et tous les débris et le matériel contaminé ont été enlevés avant le début des travaux de récupération. L'épave a ensuite été transportée à Vancouver pour être éliminée.

Demande d'indemnisation

Le 3 mai 2017, l'administrateur a reçu de l'APN une demande d'indemnisation au montant de 31 458,19 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

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

Évaluation et offre

Le 24 mai 2017, des renseignements additionnels ont été demandés à l'APN à l'appui de sa demande d'indemnisation. Plusieurs rappels lui ont été envoyés au cours des mois suivants. Le 30 août 2017, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert à l'APN le montant établi de 29 432,92 $, plus les intérêts. L'APN a accepté l'offre le 3 octobre 2017.

Le 12 octobre 2017, l'administrateur a ordonné que la somme de 30 484,30 $ (y compris des intérêts de 1 051,38 $) soit versée à l'APN par prélèvement sur la Caisse.

Mesures de recouvrement

L'administrateur a chargé une entreprise professionnelle de localisation de faire une recherche des actifs du propriétaire du VIKING I.

Le 1er juin 2018, l'avocat-conseil de l'administrateur a envoyé une mise en demeure aux propriétaires du VIKING I. Par la suite, une action en justice a été intentée devant la Cour fédérale, et une déclaration et un affidavit portant demande de mandat ont été signifiés au navire-jumeau FULL CIRCLE le 22 octobre 2018.

Le 20 novembre 2018, le propriétaire du VIKING I a déposé une défense. Il a prétendu ne pas être le véritable propriétaire du FULL CIRCLE. Le 15 janvier 2019, l'avocat-conseil de l'administrateur a envoyé des mises en demeure aux deux propriétaires possibles du FULL CIRCLE, leur demandant de fournir tous les documents relatifs au FULL CIRCLE et au VIKING I qui étaient en leur possession.

Le 12 mars 2019, l'avocat-conseil de l'administrateur a accordé à la personne prétendant être le propriétaire du FULL CIRCLE un délai de 30 jours pour retenir les services d'un avocat. Par la suite, le défendeur a déposé une défense, sans toutefois retenir les services d'un avocat.

Les parties à l'affaire ont échangé des documents en vertu des *Règles des Cours fédérales* concernant la communication de documents. L'administrateur a interrogé le propriétaire du VIKING I et la personne prétendant être le propriétaire du FULL CIRCLE. L'administrateur a répondu aux questions écrites posées par les défendeurs.

Après avoir examiné les réponses à ses questions, l'administrateur a déterminé qu'aucune autre mesure raisonnable ne pouvait être prise relativement au navire-jumeau soupçonné. L'administrateur a accepté de libérer le FULL CIRCLE et de se désister de toute action contre ses propriétaires, sans dépens.

Le 12 février 2020, après un certain nombre de conférences de gestion de l'instance, la Cour fédérale a ordonné qu'un procès par voie sommaire ait lieu le 10 septembre 2020. La date de ce procès est maintenant incertaine à cause de la pandémie de la COVID-19 et parce que la Cour fédérale a émis une Directive sur la procédure suspendant tous les délais non prévus par la loi.

Situation

Le dossier était encore ouvert à la fin de l'année financière.

Dossier connexe

120-716-C1-1 – VIKING I (même incident, différent demandeur)

***VIKING I* (2016)**

Lieu : Nanaimo (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-716-C1-1

Incident

Le 10 août 2016, l'administration portuaire de Nanaimo (APN) a été avisée que le VIKING I (29,7 TJB), un ancien navire de pêche de 40 pieds converti en bateau de plaisance, coulait dans la zone d'ancrage pour petits bateaux dans la baie Mark, en Colombie-Britannique. Le directeur du port a trouvé le bateau entièrement submergé à une profondeur d'environ 30 pieds et a observé de la pollution par les hydrocarbures à la surface de l'eau. Un barrage flottant a été déployé et des matelas absorbants ont été placés à l'intérieur du barrage.

La Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée de l'incident par l'APN et elle a chargé celle-ci d'assurer les fonctions de surveillance et d'intervention. Le propriétaire a indiqué que le bateau avait à son bord un réservoir de carburant diesel de 800 gallons, mais que celui-ci n'était rempli qu'à moins du quart. Des plongeurs engagés pour inspecter l'épave, afin de s'assurer qu'il n'y avait aucune victime à bord (aucune n'a été trouvée), ont aussi été chargés d'obturer les évents du réservoir de carburant et de tenter de renflouer le bateau à l'aide de coussins gonflables et de pompes à eau.

Le 15 août 2016, le VIKING I a été remis à flot en utilisant d'autre équipement de flottabilité. Le lendemain, le bateau a été déplacé à un endroit sûr, à l'installation de mise à l'eau de Brechin située non loin. Une grue à forte capacité de levage et un chaland ont été mis en place à l'installation de mise à l'eau, et le VIKING I a été redressé pour être vidé d'eau.

Le 19 août 2016, le bateau a été soulevé et placé sur un chaland, et tous les débris et le matériel contaminé ont été enlevés avant le début des travaux de récupération. L'épave a ensuite été transportée à Vancouver pour être éliminée.

Demande d'indemnisation

Le 20 février 2018, 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 128 246,91 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

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

Évaluation et offre

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

Le 24 avril 2018, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert au MPO/GCC le montant établi de 128 246,91 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. Le MPO/GCC a accepté l'offre le

30 avril 2018, et la somme de 134 694,56 $, y compris les intérêts, lui a été versée le 17 mai 2018.

Mesures de recouvrement

L'administrateur a chargé une entreprise professionnelle de localisation de faire une recherche des actifs du propriétaire du VIKING I.

Le 1er juin 2018, l'avocat-conseil de l'administrateur a envoyé une mise en demeure aux propriétaires du VIKING I. Par la suite, une action en justice a été intentée devant la Cour fédérale, et une déclaration et un affidavit portant demande de mandat ont été signifiés au navire-jumeau FULL CIRCLE le 22 octobre 2018.

Le 20 novembre 2018, le propriétaire du VIKING I a déposé une défense. Il a prétendu ne pas être le véritable propriétaire du FULL CIRCLE. Le 15 janvier 2019, l'avocat-conseil de l'administrateur a envoyé des mises en demeure aux deux propriétaires possibles du FULL CIRCLE, leur demandant de fournir tous les documents relatifs au FULL CIRCLE et au VIKING I qui étaient en leur possession.

Le 12 mars 2019, l'avocat-conseil de l'administrateur a accordé à la personne prétendant être le propriétaire du FULL CIRCLE un délai de 30 jours pour retenir les services d'un avocat. Par la suite, le défendeur a déposé une défense, sans toutefois retenir les services d'un avocat.

Les parties à l'affaire ont échangé des documents en vertu des *Règles des Cours fédérales* concernant la communication de documents. L'administrateur a interrogé le propriétaire du VIKING I et la personne prétendant être le propriétaire du FULL CIRCLE. L'administrateur a répondu aux questions écrites posées par les défendeurs.

Après avoir examiné les réponses à ses questions, l'administrateur a déterminé qu'aucune autre mesure raisonnable ne pouvait être prise relativement au navire-jumeau soupçonné. L'administrateur a accepté de libérer le FULL CIRCLE et de se désister de toute action contre ses propriétaires, sans dépens.

Le 12 février 2020, après un certain nombre de conférences de gestion de l'instance, la Cour fédérale a ordonné qu'un procès par voie sommaire ait lieu le 10 septembre 2020. La date de ce procès est maintenant incertaine à cause de la pandémie de la COVID-19 et parce que la Cour fédérale a émis une Directive sur la procédure suspendant tous les délais non prévus par la loi.

Situation

Le dossier était encore ouvert à la fin de l'année financière.

Dossier connexe

120-716-C1 – VIKING I (même incident, différent demandeur)

***WEST ISLAND 395* (2018)**

Lieu : Haida Gwaii (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-822-C1

Incident

Le 8 septembre 2018, le chaland WEST ISLAND 395, un camp de pêche récréative possédé et exploité par *Haida Tourism Limited Partnership* (Haico), s'est détaché de sa bouée d'amarrage dans la baie Alliford, dans l'archipel Haida Gwaii. Le chaland est parti à la dérive et s'est échoué dans la baie Bearskin, sur l'île Lina. Le soir même, le gardien du chaland a communiqué avec la Garde côtière canadienne (GCC) pour l'informer de l'incident. La GCC a établi une zone d'urgence autour du chaland en raison du danger d'explosion qu'il présentait.

Le 9 septembre 2018, des représentants de Haico ont avisé les médias que les membres d'équipage qui ont inspecté le chaland avaient décelé une forte présence de vapeurs d'essence. Le gestionnaire des opérations de Haico a informé la GCC que le chaland avait à son bord environ 18 000 litres d'essence et 15 000 litres de carburant diesel.

Le 9 septembre 2018, la GCC a communiqué avec le gestionnaire des opérations de Haico, qui a prétendu avoir fait certains efforts, en collaboration avec d'autres organismes, afin de prévenir, de contenir et de limiter une éventuelle pollution par les hydrocarbures. De plus, Haico a engagé un expert maritime pour enquêter sur la cause de l'incident et évaluer les dommages causés par celui-ci.

Demande d'indemnisation

Le 14 janvier 2019, le propriétaire du chaland, *Haida Tourism Limited Partnership*, a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 1 857 314,06 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident. Le propriétaire du chaland a prétendu que l'incident était dû à un acte de sabotage commis par une tierce partie.

Le 18 octobre 2019, l'administrateur a avisé le propriétaire du chaland qu'il était prêt à accepter la demande d'indemnisation en vertu de l'article 101 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. L'administrateur a engagé un architecte naval pour qu'il examine la preuve dans ce dossier. La demande d'indemnisation est en cours d'examen.

Situation

Le dossier était encore ouvert à la fin de l'année financière.

***WHITE ORCA* (2017)**

Lieu : Ladysmith (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-816-C1

Incident

Le 15 novembre 2017, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un bateau de plaisance de 50 pieds avait coulé dans le secteur appelé *Dogpatch*, près de Ladysmith, en Colombie-Britannique. On a signalé que des hydrocarbures s'échappaient du bateau coulé et polluaient l'environnement marin.

Une équipe d'intervention environnementale de la GCC s'est rendue sur les lieux du naufrage. Lorsque l'équipe de la GCC est arrivée, un entrepreneur local en services maritimes était en train de déployer un barrage flottant pour contenir les hydrocarbures qui s'échappaient du bateau coulé.

La GCC a identifié le bateau coulé comme étant le WHITE ORCA. Elle a communiqué avec la personne qu'on croyait être le propriétaire du bateau, mais cette personne a nié que le bateau lui appartenait. Étant incapable de trouver le propriétaire du bateau, la GCC a donc pris des mesures d'intervention.

La GCC a déterminé que le bateau devait être renfloué et retiré de l'environnement marin. Un entrepreneur maritime a été engagé à cette fin. Les 16 et 17 novembre 2018, alors que les préparatifs de renflouement du bateau étaient en cours, la GCC et l'entrepreneur ont pris des mesures de lutte contre la pollution pour contenir les hydrocarbures qui s'échappaient du WHITE ORCA et remontaient à la surface de l'eau.

Le 18 novembre 2018, le WHITE ORCA a été renfloué et retiré de l'environnement marin. La GCC a déterminé que le bateau était en mauvais état. Elle a donc chargé l'entrepreneur de déconstruire le WHITE ORCA. Les travaux de déconstruction ont débuté le ou vers le 15 décembre 2017 et ont pris fin le 10 janvier 2018.

Demande d'indemnisation

Le 24 septembre 2019, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation s'élevant à 63 404,86 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident causé par le WHITE ORCA.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible selon la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

L'administrateur a fait enquête et a évalué la demande d'indemnisation. Il a demandé à la GCC des renseignements supplémentaires, lesquels ont été fournis. Les renseignements supplémentaires ont permis de trouver une autre personne à qui le bateau pouvait appartenir.

Le 20 décembre 2019, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 49 005,97 $, plus les intérêts prévus par la loi. La GCC a accepté l'offre le 6 février 2020, et

la somme de 52 824,08 $, y compris les intérêts, lui a été versée par prélèvement sur la Caisse le 14 février 2020.

Mesures de recouvrement

En février 2020, la Caisse a fait des recherches qui ont permis de trouver d'autres renseignements sur le propriétaire inscrit du bateau. Une lettre a été envoyée au propriétaire inscrit pour lui demander de l'information. La Caisse n'a reçu aucune réponse.

Situation

Le dossier était encore ouvert à la fin de l'année financière.

Dossiers connexes

120-804-C1 – JASPER (même propriétaire non inscrit potentiel)
120-830-C1 – PERSEPHONE II (même propriétaire non inscrit potentiel)

***WIDOW MAKER* (2017)**

Lieu : Port de Ganges (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-847-C1

Incident

Le 8 octobre 2017, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un ancien navire de pêche d'environ 30 pieds coulait dans le port de Ganges, en Colombie-Britannique. On a signalé que le navire se trouvait à cet endroit depuis un certain temps et qu'il était à l'état d'épave. On ne savait pas à qui appartenait le navire ni quelle quantité de polluants il avait à son bord.

Des membres du personnel de la station de sauvetage locale de la GCC ont été dépêchés sur les lieux. Ils ont constaté que le navire avait coulé jusqu'à son bordé et qu'il rejetait des polluants. Ils ont déployé un barrage absorbant autour du navire coulé et ont recommandé au service d'intervention environnementale de la GCC de renflouer le navire.

Le service d'intervention environnementale de la GCC a accepté cette évaluation et a engagé un entrepreneur pour qu'il renfloue le navire, ce qui a été fait l'après-midi même. Le navire a été remorqué à Ganges, où il a été amarré, surveillé et vidé d'eau régulièrement. Le 10 octobre 2017, le navire a été remorqué à Sidney, où il a été sorti de l'eau par un autre entrepreneur. Divers polluants ont été enlevés du navire, avant qu'il soit déconstruit et éliminé.

Tout au long de l'intervention, la GCC a été incapable de déterminer à qui appartenait le navire, bien que plusieurs personnes y aient été vaguement associées.

Demande d'indemnisation

Le 12 septembre 2019, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation au montant total de 8 959,25 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident causé par le WIDOW MAKER.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible selon la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

Après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a conclu que les frais réclamés pour le renflouement et l'enlèvement du navire étaient raisonnables, de même que les frais relatifs à l'enlèvement des hydrocarbures polluants. Cependant, l'administrateur n'a pas pu accepter les frais réclamés pour la déconstruction du navire, en raison d'un manque de preuve à l'appui de la décision de prendre cette mesure.

Le 28 novembre 2019, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 5 761,16 $, plus les intérêts courus de 450,87 $.

La GCC a accepté l'offre le 21 décembre 2019, et la somme de 6 212,03 $, y compris les intérêts, lui a été versée par prélèvement sur la Caisse trois jours plus tard.

Mesures de recouvrement

L'administrateur a déterminé que le navire faisant l'objet de la demande d'indemnisation de la GCC n'était pas le WIDOW MAKER immatriculé officiellement par Transports Canada sous le numéro 369592.

Deux personnes associées au port de Ganges ont été contactées par téléphone et ont confirmé qu'elles n'ont jamais su avec certitude quel était le nom du navire ni à qui il appartenait, et que celui-ci avait servi d'habitation à diverses personnes au fil des ans.

Situation

L'administrateur a fermé le dossier le 16 janvier 2020, après avoir pris toutes les mesures de recouvrement raisonnables, en conformité avec la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

***ZIDELL MARINE 277 et JAKE SHEARER* (2017)**

Lieu : Île Goose (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-732-R

Incident

Le 26 novembre 2017, le JAKE SHEARER (497 TJB) et le ZIDELL MARINE 277 (moins de 6 000 TJB), un remorqueur et un chaland formant un ensemble articulé, qui étaient immatriculés aux États-Unis, se sont détachés l'un de l'autre à cause d'une défaillance mécanique de leur dispositif de raccordement, pendant qu'ils naviguaient dans le détroit de la Reine-Charlotte, au sud-ouest de Bella Bella, en Colombie-Britannique. Le ZIDELL MARINE 277 est parti à la dérive par mauvais temps et risquait de s'échouer sur les écueils ou le récif. Le chaland avait à son bord 468 000 litres d'essence et 3,5 millions de litres de carburant diesel. Les membres de l'équipage du remorqueur ont réussi à monter à bord du chaland et à jeter son ancre près de l'île Goose.

Une équipe d'intervention environnementale de la Garde côtière canadienne (GCC) s'est rendue sur les lieux. Le lendemain, un autre remorqueur, le GULF CAJUN, a pu se raccorder au chaland et poursuivre le voyage de Seattle (Washington) jusqu'en Alaska.

Mesures prises par l'administrateur

Lorsqu'il a été avisé de l'incident, l'administrateur a chargé son avocat-conseil interne de s'informer à propos des demandeurs potentiels et des montants possibles de leurs demandes d'indemnisation. L'administrateur a aussi chargé un avocat externe d'obtenir une garantie financière des propriétaires et des assureurs des navires, en vertu de l'article 102 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Le 24 mai 2018, une lettre d'engagement au montant de 338 000 $ a été reçue du club de protection et d'indemnisation.

Demande d'indemnisation

Au 31 mars 2020, aucune demande d'indemnisation n'avait encore été présentée à l'administrateur.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

***ZODIAC LIGHT* (2018)**

Lieu : Village de Kitamaat (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-857-C1

Incident

Le 14 février 2018, le Conseil de la Nation Haisla (CNH) a découvert qu'un navire avait coulé dans le havre qu'elle exploite dans le village de Kitamaat, en Colombie-Britannique. Le navire coulé a été identifié comme étant le ZODIAC LIGHT, un navire de pêche à coque de bois de 58 pieds. Il avait apparemment coulé à cause d'une surcharge de neige.

La Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée de l'incident et a envoyé une équipe sur place pour qu'elle intervienne. Entre-temps, des membres du personnel du CNH ont déployé un barrage flottant pour contenir la pollution par les hydrocarbures qui s'échappait du navire coulé et remontait à la surface; ils ont aussi pris des mesures pour sécuriser le navire.

Lorsque l'équipe de la GCC est arrivée sur les lieux de l'incident, elle a travaillé avec les membres du personnel du CNH pour contenir la pollution par les hydrocarbures et faire des préparatifs pour sortir le navire de l'eau. La GCC a communiqué avec le propriétaire du navire, mais ce dernier a indiqué qu'il était incapable de renflouer le navire lui-même ou de payer pour l'enlever.

Le 17 février 2018, un entrepreneur engagé par la GCC a sorti le ZODIAC LIGHT de l'eau. Le navire a été retiré du village de Kitamaat à bord d'un chaland, et il a finalement été déconstruit.

Une fois que le ZODIAC LIGHT a été sorti de l'eau, les membres du personnel du CNH ont nettoyé les quais pour éliminer la contamination par les hydrocarbures.

Le ZODIAC LIGHT a été déconstruit à Prince Rupert au cours d'une longue période. La GCC et son entrepreneur ont eu de la difficulté à obtenir les permis d'élimination nécessaires.

Demande d'indemnisation

Le 15 janvier 2020, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation au montant de 176 462,73 $ pour les mesures d'intervention prises en réponse à l'incident causé par le ZODIAC LIGHT.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible selon la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

L'administrateur poursuit son enquête et son évaluation de la demande d'indemnisation de la GCC. L'administrateur a demandé à la GCC des renseignements supplémentaires à propos de sa demande d'indemnisation.

L'administrateur a fait une offre d'indemnité en réponse à une demande d'indemnisation connexe (120-857-C2) présentée par le Conseil de la Nation Haisla (CNH), relativement au même incident. Le CNH a accepté l'offre d'indemnité faite par l'administrateur.

Situation

Le dossier était encore ouvert à la fin de l'année financière.

Dossier connexe

120-857-C2 – ZODIAC LIGHT (même incident, différent demandeur)

ZODIAC LIGHT (2018)

Lieu : Village de Kitamaat (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-857-C2

Incident

Le 14 février 2018, le Conseil de la Nation Haisla (CNH) a constaté qu'un navire avait coulé dans le havre qu'elle exploite dans le village de Kitamaat, en Colombie-Britannique. Le navire coulé a été identifié comme étant le ZODIAC LIGHT, un navire à coque de bois de 58 pieds. Il avait apparemment coulé à cause d'une surcharge de neige.

La Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée de l'incident et a envoyé une équipe sur les lieux pour qu'elle intervienne. Entre-temps, des membres du personnel du CNH ont déployé un barrage flottant pour contenir la pollution par les hydrocarbures qui s'échappait du navire coulé et remontait à la surface; ils ont aussi pris des mesures pour sécuriser le navire.

Lorsque l'équipe de la GCC est arrivée sur les lieux de l'incident, elle a travaillé avec les membres du personnel du CNH pour contenir la pollution par les hydrocarbures et faire des préparatifs pour sortir le navire de l'eau. La GCC a communiqué avec le propriétaire du navire, mais ce dernier a indiqué qu'il était incapable de renflouer le navire lui-même ou de payer pour l'enlever.

Le 17 février 2018, un entrepreneur engagé par la GCC a sorti le ZODIAC LIGHT de l'eau. Le navire a été retiré du village de Kitamaat à bord d'un chaland, et il a finalement été déconstruit à Prince Rupert (Colombie-Britannique).

Une fois que le ZODIAC LIGHT a été sorti de l'eau, les membres du personnel du CNH ont nettoyé les quais pour éliminer la contamination par les hydrocarbures.

Demande d'indemnisation

Le 15 janvier 2020, l'administrateur a reçu de la GCC une demande d'indemnisation au nom du ministre des Pêches et des Océans. La demande contenait des preuves relatives à l'incident du ZODIAC LIGHT, y compris la participation de membres du personnel du CNH aux mesures d'intervention en réponse à l'incident.

Le bureau de l'administrateur a communiqué avec l'administration du havre de Haisla pour savoir si le CNH allait présenter une demande d'indemnisation relativement à l'incident. Le 12 février 2020, l'administrateur a reçu de l'administration du havre de Haisla une demande d'indemnisation au nom du CNH. La demande d'indemnisation contenait d'autres preuves concernant l'incident du ZODIAC LIGHT et réclamait la somme totale de 14 028,00 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible selon la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

L'administrateur a fait enquête et a évalué la demande d'indemnisation. La Caisse a demandé verbalement et a obtenu du CNH des renseignements supplémentaires à propos de la nature du navire et de la cause du naufrage.

Le 26 mars 2020, l'administrateur a fait une offre d'indemnité au CNH au montant de 14 028,00 $, plus les intérêts prévus par la loi. Le CNH a accepté l'offre le 27 mars 2020. À la clôture de l'exercice, la somme de 15 195,61 $, y compris les intérêts prévus par la loi, était en instance de paiement au CNH par prélèvement sur la Caisse.

Mesures de recouvrement

L'administrateur poursuit son enquête et son évaluation d'une demande d'indemnisation connexe (120-857-C1). Il n'a pas réussi à prendre contact avec le propriétaire du navire, mais il a fait des recherches afin de le trouver.

Situation

Le dossier était encore ouvert à la fin de l'année financière.

Dossier connexe

120-857-C1 – ZODIAC LIGHT (même incident, différent demandeur)

Nunavut

***AKADEMIK IOFFE* (2018)**

Lieu : Kugaaruk (Nunavut)
Numéro de dossier : 120-820-R

Incident

Le 24 août 2018, l'AKADEMIK IOFFE, un navire de croisière d'une jauge brute de 6 450 battant pavillon russe, s'est échoué près de Kugaaruk, au Nunavut. Deux brise-glaces de la Garde côtière canadienne (GCC) se sont dirigés vers l'endroit pour prêter assistance. Le 25 août 2018, tous les passagers ont été transférés en toute sécurité à bord de l'AKADEMIK SERGEY VAVILOV, le navire-jumeau de l'AKADEMIK IOFFE qui suivait ce dernier. Un porte-parole du service de recherche et sauvetage de la région de Trenton a indiqué que le navire prenait l'eau, mais qu'il était en état stable et qu'il ne présentait aucun danger immédiat. Le 25 août 2018, le navire a été remis à flot et escorté jusqu'à un chantier naval pour des réparations temporaires.

Mesures prises par l'administrateur

En septembre 2018, le bureau de l'administrateur a communiqué avec la GCC afin d'obtenir une estimation du coût des opérations d'intervention. Après avoir reçu l'information de la GCC, l'administrateur a chargé son avocat-conseil de communiquer avec l'assureur de l'affréteur afin d'obtenir une garantie financière. Le 13 décembre 2018, une lettre d'engagement au montant de 470 000 $ a été reçue de l'assureur.

Demande d'indemnisation

Au 31 mars 2020, aucune demande n'avait été présentée à l'administrateur.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

Territoires du Nord-Ouest

***INVESTIGATOR* (2016)**

Lieu : Pointe Toker (Territoires du Nord-Ouest)
Numéro de dossier : 120-696-R

Incident

Le 2 septembre 2016, l'INVESTIGATOR, un chaland-citerne à double coque, s'est échoué près de Toker Point, à environ 15 kilomètres au nord de Tuktoyaktuk, avec 50 000 litres de carburant diesel à son bord. Les tentatives pour renflouer le chaland-citerne ont été infructueuses et il a passé l'hiver dans l'Arctique.

Le 6 juillet 2017, la Garde côtière canadienne (GCC) a informé l'administrateur que le chaland-citerne était encore échoué et que la tentative de le remettre à flot avait été retardée jusqu'au mois d'août. La GCC a aussi informé l'administrateur que, durant l'hiver, Fathom Marine Inc., l'entreprise canadienne d'affrètement coque nue du chaland-citerne, avait enlevé la majeure partie des hydrocarbures à l'aide d'hélicoptères et de paniers, sur l'ordre de la GCC. La GCC avait pompé le reste des hydrocarbures. En août 2017, Fathom Marine Inc. a envoyé un petit remorqueur et un chaland de travail pour libérer l'INVESTIGATOR; cependant, ils se sont échoués sur le rivage à côté de l'INVESTIGATOR. Le petit remorqueur et le chaland ont été récupérés et une autre tentative a été prévue pour remettre à flot l'INVESTIGATOR durant la première semaine de septembre.

Le 5 octobre 2017, l'avocat-conseil de la Caisse a été informé que l'INVESTIGATOR allait quitter Toker Point pour être remorqué jusqu'à Vancouver.

Mesures prises par l'administrateur

L'administrateur a été avisé de l'incident par la GCC le 11 octobre 2016. Le 18 octobre, sur l'avis de l'avocat-conseil, l'administrateur a décidé de surveiller la situation et de ne prendre aucune autre mesure à ce moment.

En octobre 2017, l'avocat-conseil a obtenu une lettre d'engagement pour couvrir d'éventuelles demandes d'indemnisation, alors que l'administrateur s'apprêtait à arrêter le chaland-citerne. Des mandats d'arrêt du remorqueur FATHOM WAVE et du chaland-citerne INVESTIGATOR allaient être délivrés le 2 novembre 2017, à moins qu'une garantie satisfaisante ne soit remise à l'administrateur.

Le 2 novembre 2017, l'avocat-conseil de la Caisse a été informé que, pendant que l'INVESTIGATOR faisait route vers Vancouver, il a commencé à dériver et n'arriverait pas à destination avant plusieurs semaines. Le 3 novembre 2017, l'administrateur a intenté une action en justice. Le 28 novembre 2017, l'administrateur a reçu une lettre d'engagement couvrant les trois demandes d'indemnisation potentielles. L'administrateur a déposé un avis de désistement, et l'action en justice a été suspendue.

L'assureur du navire a reçu les réclamations des trois demandeurs et il tient l'administrateur au courant lorsque des règlements sont conclus et que des quittances sont signées. Le dossier de l'assureur demeure ouvert, et on s'attend à ce qu'il reste ouvert jusqu'à ce que le délai de prescription expire le 2 septembre 2021.

En février 2020, l'assureur a demandé à réduire le montant de la lettre d'engagement fournie à l'administrateur, au motif que toutes les réclamations potentielles connues avaient été réglées. L'administrateur a accepté cette demande, mais le processus formel pour réduire le montant de la lettre d'engagement n'a pas encore eu lieu.

Demande d'indemnisation

Au 31 mars 2020, aucune demande d'indemnisation n'avait été présentée à l'administrateur.

Situation

Le dossier était encore ouvert à la fin de l'année financière.

Index des incidents de 2019-2020

Nom du navire et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Recouvre-ment	Situation au 2020-03-31
						Demandeur et date de la demande d'indemnisation	Montant ($)	Date	Montant ($) %	Montant recouvré ($)	
Terre-Neuve et Labrador											
Arch's pride Bonavista	2018	Bateau de plaisance	√			MPO/GCC 2019-07-25	12 183,57	2019-09-19	11 830,86 97,10%	12 230,27	Dossier fermé
Avalon Princess La Scie	2017	Navire de pêche	√	Diesel		MPO/GCC 2019-05-01	8 486,10				Dossier fermé
Baffin Sound St. Anthony	2015	Navire de pêche abandonné				MPO/GCC 2015-12-09	22 185,86	2016-02-25	22 185,86 100%		Dossier ouvert
BBC Oregon Bay Bulls	2019	Navire de charge									Dossier ouvert
Beverly Gaie Summerside Marina	2018	Bateau de plaisance converti				MPO/GCC 2019-07-12	151 648,78	2019-10-31	9 614,71 6,34%		Dossier ouvert
Eyelander Witless Bay	2017	Navire de pêche	√		√	MPO/GCC 2019-07-25	12 812,93	2019-10-17	10 272,68 80,20%		Dossier ouvert
Françoise Port de Clarenville	2017	Navire de pêche				MPO/GCC 2019-09-12	381 296,28				Dossier ouvert
Jennifer Holly Main Brook	2019	Navire de pêche abandonné	√	Carburant, huile de base, huile hydraulique		MPO/GCC 2019-10-28	76 171,64	2020-03-06	72 939,19 95,76%		Dossier ouvert

Nom du navire et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Recouvre-ment	Situation au 2020-03-31
						Demandeur et date de la demande d'indemnisation	Montant ($)	Date	Montant ($) %	Montant recouvré ($)	
Lady Elizabeth I Woody Point	2018	Navire de passagers /charge				MPO/GCC 2019-12-13	8 489,01	2020-03-11	1 620,37 19,09%		Dossier ouvert
Lucas & Rebecca Baie des Îles	2017	Navire de pêche				MPO/GCC 2017-11-03	17 744,64	2017-12-13	17 744,64 100%		Dossier ouvert
Mary Shauna Norris Point	2017	Navire de pêche				MPO/GCC 2019-05-01	5 389,77				Dossier fermé
Matterhorn Mount Carmel	2014	Remorqueur abandonné	√	Carburant et huile usée		MPO/GCC 2016-08-09	172 751,64	2016-12-19	172 751,64 100%	135 000,00	Dossier fermé
Megan C Port aux Basques	2019	Navire de pêche abandonné				MPO/GCC 2019-05-01	11 784,58	2019-06-12	8 170,82 69,33%		Dossier ouvert
Noble Mariner Nipper's Harbour	2018	Navire de pêche abandonné	√	Carburant diesel		MPO/GCC 2019-05-30	41 687,99	2019-07-11	36 601,67 87,80%		Dossier ouvert
Northern Ranger Lewisporte	2019	Navire de passagers (traversier)	√								Dossier ouvert
Northern Star Witless Point	2018	Navire de pêche				MPO/GCC 2019-12-11	4 574,63	2020-02-18	3 941,51 86,16%		Dossier ouvert
Ronda Embree	2016	Navire de pêche				MPO/GCC 2018-11-26	98 858,83	2019-02-26	5 953,87 6%		Dossier fermé
Sikuk Port de Clarenville	2017	Navire de pêche				MPO/GCC 2019-03-01	195 109,00				Dossier ouvert
Stelie II	2016	Navire de									Dossier

Nom du navire et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Recouvre-ment	Situation au 2020-03-31
						Demandeur et date de la demande d'indemnisation	Montant ($)	Date	Montant ($) %	Montant recouvré ($)	
Port Saunders		pêche									ouvert
Nouvelle-Écosse											
Cormorant Bridgewater	2015	Navire déserté (épave)	√	Huile hydraulique		MPO/GCC 2015-11-02	549 581,18	2016-03-29	515 267,25 93,76%		Dossier ouvert
Cormorant Bridgewater	2019	Navire déserté (épave)									Dossier ouvert
Farley Mowat Port de Shelburne	2017	Épave abandonnée	√	Liquides huileux		MPO/GCC 2017-10-10	1 176 126,41	2019-04-15	872 107,92 74,15%		Dossier fermé
Farley Mowat Port de Shelburne	2015	Épave abandonnée	√			MPO/GCC 2016-01-18	814 815,05	2016-06-29	813 316,15 99,82%		Dossier ouvert
Farley Mowat Port de Shelburne	2015	Épave abandonnée	√			Ville de Shelburne 2017-06-23	47 598,78	2017-07-18	43 641,94 91,69%		Dossier ouvert
Ile d'Aix Port de Halifax	2018	Autre									Dossier ouvert
Lady Young Île Deming	2016	Bateau de plaisance	√	Carburant diesel		MPO/GCC 2016-08-09	25 747,66	2016-11-23	25 598,67 99,42%		Dossier fermé
Navire non identifié Sandy Cove	2018	Navire de pêche abandonné	√			MPO/GCC 2018-11-26	1 157,98	2019-02-07	1 157,98 100%		Dossier fermé
Navire non	2018	Navire de	√			MPO/GCC	33 606,49	2018-11-15	33 606,49		Dossier

Nom du navire et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Recouvre-ment	Situation au 2020-03-31
						Demandeur et date de la demande d'indemnisation	Montant ($)	Date	Montant ($) %	Montant recouvré ($)	
identifié Weymouth North		pêche				2018-10-18			100%		fermé
Nordika Desgagnés Île Scatarie	2018	Navire de charge				MPO/GCC 2020-03-02	12 218,63				Dossier ouvert
Ryan Atlantic II (anciennement appelé le Cape Rouge) Bridgewater	2014	Ancien navire de pêche	√			MPO/GCC 2014-06-30	362 575,38	2015-03-19	358 117,79 98,77%		Dossier ouvert
Stephanie & Darrel Shelburne	2007	Navire de pêche abandonné	√	Carburant et huiles hydrauliques		MPO/GCC 2008-02-09	13 627,73	2008-05-13	13 627,73 100%		Dossier ouvert
Nouveau-Brunswick											
SBI Carioca Belledune	2017	Vraquier			√						Dossier ouvert
Québec											
Alouette Spirit et Wilf Seymour Lac Saint-Pierre	2017	Chaland et remorqueur	√			MPO/GCC 2019-05-13	14 395,08	2019-08-06	44,38 0,30%		Dossier fermé
Kathryn Spirit Beauharnois (région du Lac St. Louis)	2013	Épave									Dossier ouvert
Kavo Manali Port de Québec	2017	Vraquier	√	Huile lubrifiante	√	MPO/GCC 2019-04-09	14 231,04	2019-05-23	13 293,87 93,41%	14 047,82	Dossier fermé

Nom du navire et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Recouvre-ment	Situation au 2020-03-31
						Demandeur et date de la demande d'indemnisation	Montant ($)	Date	Montant ($) %	Montant recouvré ($)	
Louis Jolliet Fleuve St-Laurent, Ville de Québec	2015	Bateau de croisière	√	Diesel							Dossier fermé
Déversement d'origine inconnue Port de Québec	2017		√			MPO/GCC 2019-02-12	11 139,48				Dossier fermé
Sea Gypsy Port de Québec	2017	Bateau de plaisance (voilier)	√	Diesel		MPO/GCC 2019-03-27	7 278,30	2019-05-21	7 278,30 100%		Dossier fermé
Ontario											
Dispatch II Sault Ste Marie	2017	Remorqueur	√	Mélange d'hydro-carbures, de diesel et d'eau		MPO/GCC 2018-07-19	49 123,47	2018-08-28	48 716,67 99,1%	12 500,00	Dossier fermé
Margarethe Wolfe Island	2018	Bateau de plaisance				Dedicated Environmental Svcs. Inc. 2019-05-22	4 854,41	2019-10-17	2 550,80 52,5%		Dossier ouvert
Pitts Carillon Baie de Picton Comté de Prince Edward	2017	Chaland	√	Huile résiduelle		Comté de Prince Edward 2018-05-08	597 396,70	2019-07-26	380 714,53 63,73%	260 353,60	Dossier ouvert
Pitts Carillon Baie de Picton	2017	Chaland	√	Huile résiduelle		MPO/GCC 2018-11-22	77 347,18	2019-03-05	32 694,66 42,27%	23 146,41	Dossier ouvert

Nom du navire et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Recouvre-ment	Situation au 2020-03-31
						Demandeur et date de la demande d'indemnisation	Montant ($)	Date	Montant ($) %	Montant recouvré ($)	
Comté de Prince Edward											
Warren L II Chenal Killarney	2015	Remorqueur et chaland	√	Mazout		Municipalité de Killarney 2017-08-21	270 286,31	2018-07-04	209 575,43 77,54%	198 450,00	Dossier fermé
Warren L II Chenal Killarney	2015	Remorqueur et chaland	√	Mazout		MPO/GCC 2017-12-04	30 999,97	2018-03-21	28 059,11 90,51%	26 550,00	Dossier fermé
Colombie-Britannique											
Alaskan Île Jenkins	2016	Ancien navire de pêche abandonné	√			MPO/GCC 2018-06-11	37 723,18	2018-07-04	37 723,18 100%		Dossier fermé
Anapaya Ladysmith	2017	Voilier en bois abandonné	√	Carburant diesel et huile lubrifiante		MPO/GCC 2019-09-10	311 073,37	2019-12-05	296 024,24 95,16%		Dossier ouvert
Barges King Arthur & SL 104 Mamquam Blind Channel	2016	Chalands				MPO/GCC 2018-04-04	819 134,67	2018-10-31	814 012,78 99,37%		Dossier ouvert
Big Kahuna Port Hardy	2017	Navire de pêche abandonné				MPO/GCC 2019-09-30	9 016,06	2019-12-24	6 811,45 75,55%		Dossier ouvert
Blue Pacific No.1 Île Saltspring	2016	Ancien navire de pêche	√	Mazout		MPO/GCC 2018-10-09	132 339,06	2019-01-23	114 129,56 86,24%		Dossier ouvert
Central Isle	2016	Ancien				MPO/GCC	25 035,02	2018-04-04	24 108,07		Dossier

Nom du navire et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Recouvrement	Situation au 2020-03-31
						Demandeur et date de la demande d'indemnisation	Montant ($)	Date	Montant ($) %	Montant recouvré ($)	
French Creek		navire de pêche				2018-02-20			96,30%		ouvert
Chilcotin Princess Prince Rupert	2015	Navire à moteur	√			MPO/GCC 2016-09-19	137 680,88	2016-11-02	137 680,88 100%	162 734,74	Dossier fermé
Command Performance Ahousat	2016	Navire de pêche	√			MPO/GCC 2017-03-21	116 433,70	2017-06-07	114 047,53 97,95%	127 033,56	Dossier fermé
Dawn Marie Extrémité nord de l'Île Mayne	2016	Navire de pêche	√	Carburant diesel		MPO/GCC 2017-11-21	11 372,23	2017-12-07	11 372,23 100%	9 000,00	Dossier fermé
Delphinus Île Gowlland	2018	Voilier abandonné				MPO/GCC 2020-02-05	25 579,91				Dossier ouvert
Elf Port de Squamish; pointe Atkinson, West Vancouver	2014	Remorqueur déserté	√	Carburant diesel, huile hydraulique et huile lubrifiante		MPO/GCC 2014-08-12	82 512,70	2014-12-18	82 512,70 100%		Dossier ouvert
Elva M II Port de Steveston Richmond	2016	Navire de pêche	√			Administration portuaire de Steveston 2017-02-09	7 649,63	2017-02-22	7 649,63 100%	462,53	Dossier ouvert
Elva M II Port de Steveston Richmond	2016	Navire de pêche	√			MPO/GCC 2017-02-28	46 351,57	2017-03-31	46 351,57 100%	2 803,93	Dossier ouvert
Feelin' Free Port Neville	2017	Navire de pêche	√	Carburant diesel et		MPO/GCC 2019-01-24	37 731,13	2019-05-01	21 224,15 56,25%	22 796,85	Dossier fermé

Nom du navire et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Recouvre-ment	Situation au 2020-03-31
						Demandeur et date de la demande d'indemnisation	Montant ($)	Date	Montant ($) %	Montant recouvré ($)	
				huile lubrifiante							
George H. Ledcor Île Deering Vancouver	2018	Remorqueur									Dossier ouvert
Hi Rose Ladysmith	2017	Bateau de plaisance	√	Carburant diesel et hydrocar-bures		MPO/GCC 2019-04-23	17 584,55	2019-05-24	16 243,83 92,37%		Dossier fermé
Jasper Deep Bay	2017	Navire de pêche				MPO/GCC 2019-04-23	36 490,94	2019-05-31	33 657,50 92,23%		Dossier fermé
Lady M. II Ladysmith	2017	Navire en bois abandonné	√	Carburant diesel		MPO/GCC 2019-02-07	32 388,76	2019-04-25	31 590,05 97,53%		Dossier fermé
Laurier II Deep Bay	2014	Navire à moteur				MPO/GCC 2018-01-22	384 365,01	2019-02-07	265 768,99 69,14%		Dossier ouvert
Lightship LV76 (Queen of East Vancouver) Mission (fleuve Fraser)	2017	Déserté (navire coulé)									Dossier ouvert
Malecite Kits Point, Baie English	2017	Bateau de plaisance abandonné	√	Mazout		MPO/GCC 2018-06-11	48 230,18	2018-07-11	48 230,18 100%		Dossier fermé
Marathassa Baie English Vancouver	2015	Vraquier Corée	√	Fuel Oil IFO 380	√	Ville de Vancouver 2017-04-10	569 053,13	2019-03-20	235 748,23 41,43%	236 070,59	Dossier ouvert

Nom du navire et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Recouvre-ment	Situation au 2020-03-31
						Demandeur et date de la demande d'indemnisation	Montant ($)	Date	Montant ($) %	Montant recouvré ($)	
Melampus Goat Island, Baie Ganges	2017	Bateau de plaisance				MPO/GCC 2019-08-15	15 106,38	2019-12-24	6 522,62 43,18%		Dossier ouvert
Miss Universe Quais flottants pour navires de pêche à filets maillants, Administration portuaire de Port Edward.	2016	Navire de pêche	√			Administration portuaire de Port Edward 2017-07-12	19 911,85	2017-08-31	18 711,85 93,97%		Dossier fermé
Mistann Prince Rupert	2011	Navire de pêche	√	Carburant diesel		MPO/GCC 2012-04-26	113 787,48	2012-09-12	100 462,51 88,29%	18 080,42	Dossier ouvert
Nathan E. Stewart Chenal Seaforth, Bella Bella	2016	Remorqueur	√	Carburant diesel et huile lubrifiante	√	Heiltsuk Tribal Council (HTC) 2019-10-11					Dossier ouvert
Nika Campbell River	2017	Ancien navire de pêche	√	Carburant diesel		MPO/GCC 2019-03-26	23 646,38	2019-05-01	22 720,29 96%		Dossier ouvert
Navire non identifié (ferro ciment voilier) Île Chatham	2016	Voilier (ferro-ciment)	√	Carburant diesel		MPO/GCC 2018-12-03	53 954,45	2019-04-25	10 563,98 19,58%		Dossier fermé
Norob Degnan Bay	2016	Navire de pêche	√			MPO/GCC 2018-05-01	12 930,15	2018-05-09	12 930,15 100%		Dossier fermé

Nom du navire et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Recouvre-ment	Situation au 2020-03-31
						Demandeur et date de la demande d'indemnisation	Montant ($)	Date	Montant ($) %	Montant recouvré ($)	
Ocean Eagle Baie Menzies	2016	Remorqueur				MPO/GCC 2018-03-13	156 632,65	2018-06-19	61 597,45 39,33%		Dossier fermé
Pacific Fibre Barge No. 1 Port Mellon	2018	******	*	******		MPO/GCC 2019-12-02	121 187,55				Dossier ouvert
Persephone II Deep Bay	2017	Ancien navire de pêche en bois				MPO/GCC 2018-12-03	11 345,17	2019-02-07	11 345,17 100%		Dossier fermé
Salerosa Oak Bay	2017	Voilier (ferro-ciment)	√	Carburant diesel		MPO/GCC 2019-02-01	62 673,20	2019-04-11	8 254,51 13,17%		Dossier ouvert
SC 170 Port McNeil	2017	Navire de pêche	√			MPO/GCC 2019-06-04	11 606,93	2019-07-11	8 528,54 73,48%		Dossier ouvert
Sea-Que Sidney Marina, Sidney	2016	Bateau à moteur				MPO/GCC 2018-08-02	18 730,67	2018-09-21	18 730,67 100%		Dossier ouvert
Severn Mist Baie Alert	2018	Navire de pêche abandonné	√	Carburant diesel		MPO/GCC 2020-02-05	28 226,69				Dossier ouvert
Sheena M Gibsons	2019	Remorqueur	√	Mazout	√						Dossier ouvert
Shimoiget Cowichan Bay	2017	Navire déserté				MPO/GCC 2019-09-24	43 078,26	2020-01-30	5 730,96 13,30%		Dossier ouvert
Silver King Deep Bay	2014	Remorqueur (épave)				MPO/GCC 2017-10-31	338 379,18	2018-04-11	107 941,32 31,90%		Dossier fermé
Simushir Îles de la Reine-	2014	Bateau à moteur			√						Dossier ouvert

Nom du navire et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Recouvre-ment	Situation au 2020-03-31
						Demandeur et date de la demande d'indemnisation	Montant ($)	Date	Montant ($) %	Montant recouvré ($)	
Charlotte											
Spudnik Baie Howe	2014	Navire déserté	√			MPO/GCC 2016-04-28	149 043,60	2016-07-26	131 064,45 87,94%		Dossier ouvert
Spudnik Baie Howe	2020	Navire déserté									Dossier ouvert
Sundowner Bella Coola	2017	Bateau de plaisance	√	Carburant diesel		MPO/GCC 2019-06-04	27 846,02	2019-07-25	27 761,32 99,69%	29 778,54	Dossier fermé
Tinker II Campbell River	2018	Bateau de plaisance				MPO/GCC 2018-01-20	8,979.14				Dossier ouvert
Tymac No. 20 Tsehum Harbour, Sydney	2017	Remorqueur abandonné	√	Carburant diesel		MPO/GCC 2019-07-09	36 177,31	2019-08-29	26 786,87 74,04%		Dossier ouvert
Nom inconnu (cotre aurique noir) Comox Breakwater	2018	Bateau de plaisance				MPO/GCC 2019-12-17	30 993,43				Dossier ouvert
Nom inconnu (chalutier bleu) Campbell River	2017	Chalutier (converti)				MPO/GCC 2019-09-30	26 640,92				Dossier ouvert
Nom inconnu (pêche sportive) Cowichan Bay	2018	Bateau de plaisance	√	Carburant diesel		MPO/GCC 2019-12-27	29 705,45				Dossier ouvert
Vahina Moana Fernwood Point	2018	Voilier (bateau de plaisance)				MPO/GCC 2020-03-19	14 473,00				Dossier ouvert
Viking I Nanaimo	2016	Navire de pêche	√	Hydrocar-bures et		Administration portuaire de	31 458,19	2017-08-30	29 432,92 93,56%		Dossier ouvert

Nom du navire et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Recouvre-ment	Situation au 2020-03-31
						Demandeur et date de la demande d'indemnisation	Montant ($)	Date	Montant ($) %	Montant recouvré ($)	
				carburant		Nanaimo 2017-05-03					
Viking I Nanaimo	2016	Navire de pêche	√	Hydrocar-bures et carburant		MPO/GCC 2018-02-20	128 246,91	2018-04-24	128 246,91 100%		Dossier ouvert
West Island 395 Haida Gwaii	2018	Chaland (gîte)	√		√	Haida Tourism Limited Partnership (Haico) 2019-01-14	1 857 314,06				Dossier ouvert
White Orca Ladysmith	2017	Bateau de plaisance abandonné	√			MPO/GCC 2019-09-24	63 404,86	2019-12-20	49 005,97 77,29%		Dossier ouvert
Widow maker Ganges Bay	2017	Ancien navire de pêche	√	Carburant diesel		MPO/GCC 2019-09-12	8 959,25	2019-11-28	5 761,16 64,3%		Dossier fermé
Zidell Marine 277 & Jake Shearer Goose Island	2017	Remorqueur et chaland			√						Dossier ouvert
Zodiac Light Kitamaat Village	2018	Navire de pêche	√	Carburant diesel		MPO/GCC 2020-01-15	176 462,73				Dossier ouvert
Zodiac Light Kitamaat Village	2018	Navire de pêche	√	Carburant diesel		Haisla Nation Council 2020-02-12	14 028,00	2020-03-26	14 028,00 100%		Dossier ouvert

Nom du navire et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Recouvre-ment	Situation au 2020-03-31
						Demandeur et date de la demande d'indemnisation	Montant ($)	Date	Montant ($) %	Montant recouvré ($)	
Nunavut											
Akademik Ioffe Kugaaruk	2018	Navire à passagers			√						Dossier ouvert
Territoires du Nord-Ouest											
Investigator Toker Point	2016	Chaland	√	Mazout	√						Dossier ouvert