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

Résumés d'incidents

2021-2022

du Rapport annuel de l'administrateur

Canada

À propos de l'image de la page couverture : *Scotia River,* Garde côtière canadienne

Le remorqueur *Scotia River* a causé un incident de pollution par les hydrocarbures à Lax-Kw'alaams, en Colombie-Britannique, le 10 novembre 2019. La Garde côtière canadienne est intervenue et a présenté une demande d'indemnisation à la Caisse. La demande d'indemnisation a été reçue, traitée et payée en partie durant l'exercice financier 2021-2022.

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

PROCESSUS DES PETITES DEMANDES D'INDEMNISATION **1**

ONTARIO **1**
***The Left Hand* (2021)** 1

COLOMBIE-BRITANNIQUE **2**
***Autumn Winds* (2021)** 2
Nom inconnu (habitation flottante) (2020) 4

PROCESSUS DES DEMANDES D'INDEMNISATION GÉNÉRALES ET RAPPORTS D'INCIDENTS **6**

TERRE-NEUVE-ET-LABRADOR **6**
***Alaskaborg* (2022)** 6
***Baffin Sound* (2015)** 7
***BBC Oregon* (2019)** 9
***Beverly Gaie* (2018)** 10
***Comanche* (2022)** 13
***Danielle and Mark* (2020)** 14
***Executioner* (2021)** 16
***Françoise* (2017)** 17
***Jennifer Holly* (2019)** 21
***Lady Elizabeth I* (2018)** 23
***Lady Miranda* (2018)** 25
***Lucas & Rebecca* (2017)** 27
***Marcel Angie II* (2018)** 30
***Megan C* (2019)** 32
***MSC Kim* (2022)** 34
Déversement d'origine inconnue (Postville) (2020) 35
***Noble Mariner* (2018)** 36
***Northern Ranger* (2019)** 38
***Omni St. Laurent* (2019)** 39
***Sikuk* (2017)** 40
***Stelie II (*2016)** 44
***Sweven* (2019)** 46
Nom inconnu (bateau de plaisance naufragé) (2020) 48

NOUVELLE-ÉCOSSE **50**
***Cormorant* (2015)** 50
***Cormorant* (2019)** 53
***Farley Mowat* (2015) (Municipalité de Shelburne)** 55
***Farley Mowat* (2015) (GCC)** 57
***Hydra Mariner* (2021)** 60
***Miss Mall Bay* (2019)** 61
***Miss Tricia Lynn* (2019)** 63
***Primo* (2021)** 65
***Ryan Atlantic II* (anciennement appelé *Cape Rouge*) (2014)** 66

Table des matières

***Stephanie & Darrel* (2007)** 68

NOUVEAU-BRUNSWICK 69
***L'Épaulard* (2018)** 69
***SBI Carioca* (2017)** 71

QUÉBEC 72
***Federal Leda* (2019)** 72
***GRT Synergie* (2018)** 73
***Kathryn Spirit* (2014)** 75
***Le Sept-Ilien* (2018)** 77
***Ocean Uannaq* (2016)** 79
***Réjane* (2020)** 80

ONTARIO 81
***SEA-Q-TI* (2021)** 81
***Tecumseh* (2019)** 82
Nom inconnu (bateau de plaisance à Toronto) (2021) 83

COLOMBIE-BRITANNIQUE 85
***Alaska Plaza* et *Sea Lander* (2020)** 85
***Alhena* (2018)** 86
***Anapaya* (2017)** 88
***Atanook* (2018)** 90
Atrevida No. 1 (2018) 92
***Aura Lee* (2018)** 93
Chalands *King Arthur* et *SL 104* (2016) 95
***Big Kahuna* (2017)** 97
***Blue Pacific No. 1* (2016)** 99
***Central Isle* (2016)** 102
***Incident de Darrell Bay* (2018)** 104
***Delphinus* (2018)** 106
***Elva M II* (Administration portuaire de Steveston) (2016)** 108
***Elva M II* (GCC) (2016)** 110
***Foss 153* (2020)** 112
***Friday While* (2019)** 113
***George H. Ledcor* (2018)** 115
***Go-Getter* (2019)** 116
***Halary No. 1* (2018)** 118
***Knot* (2021)** 121
***Lady Candy* (2022)** 122
***Laurier II* (2014)** 123
***Maverick IV* (2018)** 126
***Miss Terri* (2018)** 129
***Mistann* (2011)** 131
***Nathan E. Stewart* (2016)** 133
***Nathan E. Stewart* (2016)** 135
***Nika* (2017)** 137
***Pacific Fibre Barge No. 1* (2018)** 140
***Pacific Poet* (2021)** 142
***Red Fir No. 9* (2019)** 143

Table des matières

***Rolano* (2019)** 145
***Salerosa* (2017)** 147
***Salish Guardian* (2019)** 149
***San Jolyne III* (2018)** 151
***SC 170* (2017)** 153
***Scotia River* (2019)** 155
***Sea Lion VI* (2021)** 157
***Sea-Que* (2016)** 158
***Seal Rock* (2019)** 160
***Sheena M* (2019)** 162
***Spudnik* (2014)** 163
***Spudnik* (2019)** 165
***Theresa N* (2018)** 166
***Tinker II* (2018)** 168
***Tymac No. 20* (2017)** 170
Nom inconnu (chaland) (2020) 173
Navire non identifié (cotre gréé à voile noir) (2018) 174
Nom Inconnu (chalutier bleu) (2017) 176
Nom inconnu (chaland ponté) (2019) 178
Nom inconnu (remorqueur de billes) (2021) 180
***Viking I* (2016)** 181
***Viking I* (2016)** 183
***Western Breeze* (2019)** 185
***Western Chief* (2019)** 187
***West Island 395* (2018)** 189
***West Island 395* (2018)** 191
***West Island 395* (2018)** 194
***White Orca* (2017)** 197
***Zac* (2019)** 199
***Zidell Marine 277 et Jake Shearer* (2017)** 200
***Zodiac Light* (2018)** 201
***Zodiac Light* (2018)** 203

NUNAVUT **205**
***Akademik Ioffe* (2018)** 205

TERRITOIRES DU NORD-OUEST **206**
***Investigator* (2016)** 206

INDEX DES INCIDENTS DE 2021-2022 ..... **208**
Processus des petites demandes d'indemnisation 208
Processus des demandes d'indemnisation générales et rapports d'incidents 208

Processus des petites demandes d'indemnisation

Ontario

***The Left Hand* (2021)**

Lieu : Parc Humber (Ontario)
Numéro de dossier : 120-899-C1

Incident

Le 13 août 2021, C-Tow Marine Assistance Ltd. (C-Tow) a reçu un appel de l'exploitant d'un bateau de plaisance de 34 pieds, appelé *The Left Hand*, qui disait être en panne de carburant près du parc Humber, en Ontario.

C-Tow s'est rendu sur les lieux et a constaté que le bateau avait coulé à une profondeur d'eau d'environ 25 pieds. Une irisation d'hydrocarbures était visible à la surface de l'eau. L'exploitant du bateau, qui avait nagé jusqu'au rivage, a engagé C-Tow pour renflouer le bateau. Cela a été fait, et le bateau a ensuite été remorqué à une installation d'entreposage, où il a été sorti de l'eau.

C-Tow a communiqué avec le propriétaire du bateau pour obtenir le paiement de ses services, mais il n'a jamais été payé.

Demande d'indemnisation

Le 7 septembre 2021, l'administrateur a reçu de C-Tow une demande d'indemnisation s'élevant à 15 000,00 $, présentée en vertu du Processus accéléré pour les petites demandes d'indemnisation, pour les frais découlant de son intervention en réponse à l'incident impliquant le *The Left Hand*.

Le bureau de l'administrateur a communiqué avec C-Tow pour l'aviser que certains frais – à savoir ceux qu'il semblait réclamer pour la perte de profits – ne seraient probablement pas indemnisables en vertu du Processus accéléré pour les petites demandes d'indemnisation. En réponse, C-Tow a demandé que sa demande d'indemnisation soit traitée selon le Processus de demande d'indemnisation générale (c.-à-d. l'article 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*).

Le bureau de l'administrateur a demandé à C-Tow de lui fournir des documents justificatifs additionnels, mais ceux-ci n'ont jamais été reçus. Il a finalement été conclu que C-Tow avait retiré sa demande d'indemnisation.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2022.

Colombie-Britannique

***Autumn Winds* (2021)**

Lieu : Baie de Humpback (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-909-C1

Incident

Le 15 juillet 2021, la Garde côtière canadienne (GCC) est intervenue en réponse à un incident impliquant l'*Autumn Winds*, un navire de pêche commerciale qui prenait l'eau dans le passage Discovery, près de la baie de Humpback, en Colombie-Britannique. Le navire s'est finalement échoué.

Des entrepreneurs ont été engagés pour contenir un rejet d'environ 150 litres de carburant diesel et de liquides hydrauliques. Un avion qui a survolé l'endroit le 16 juillet 2021 a signalé une irisation d'hydrocarbures à la surface de l'eau qui s'étendait le long du rivage jusqu'à une distance de quatre kilomètres du navire. Dans le cadre de l'opération d'intervention, qui a duré du 17 au 26 juillet 2021, les entrepreneurs ont déployé des barrages flottants, ont récupéré des déchets huileux et ont finalement sauvé le navire.

Durant l'intervention en réponse à l'incident impliquant l'*Autumn Winds*, le Conseil Nanwakolas, une organisation représentant plusieurs Premières Nations locales, a engagé un expert-conseil en intervention environnementale pour le conseiller au sujet des conséquences du rejet d'hydrocarbures sur les zones écologiquement fragiles de l'endroit. Des représentants du Conseil Nanwakolas et de l'une de ses Premières Nations constituantes se sont aussi rendus sur les lieux de l'incident et dans les environs pour surveiller la situation.

Demande d'indemnisation

Le 9 décembre 2021, l'administrateur a reçu du Conseil Nanwakolas une demande d'indemnisation s'élevant à 9 266,96 $ pour les frais découlant de son intervention en réponse à l'incident impliquant l'*Autumn Winds*. La demande d'indemnisation a été présentée dans le cadre du Processus accéléré pour les petites demandes d'indemnisation.

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

Paiement

Après avoir déterminé que la demande d'indemnisation du Conseil Nanwakolas répondait aux exigences d'admissibilité de base du Processus accéléré pour les petites demandes d'indemnisation, l'administrateur a émis une lettre d'avis de paiement le 4 février 2022. Le paiement lui-même, au montant de 9 266,96 $, plus des intérêts de 132,93 $ prévus par la loi, a été retardé jusqu'au 2 mars 2022 en raison de perturbations imprévues au centre-ville d'Ottawa.

L'administrateur n'a pas encore déterminé si la demande d'indemnisation sera réévaluée.

Situation

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

Nom inconnu (habitation flottante) (2020)

Lieu : Sicamous (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-878-C1

Incident

Le 3 janvier 2020, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'une habitation flottante sans nom avait partiellement coulé à Sicamous, en Colombie-Britannique. Le navire était amarré au rivage, mais sa poupe s'est enfoncée dans l'eau à la suite d'une accumulation de neige. En conséquence, le compartiment moteur du navire a été envahi par l'eau, ce qui a causé une irisation d'hydrocarbures autour du navire.

La GCC a engagé un entrepreneur pour renflouer le navire et le sortir de l'eau. Ces travaux ont pris fin le 24 janvier 2020.

Le 27 janvier 2020, la GCC a identifié le propriétaire du navire et a exigé le paiement de ses frais d'intervention, mais le propriétaire a répondu qu'il était incapable de payer. La GCC a donc fait appel à un entrepreneur pour qu'il répare le moteur du navire, afin de mettre celui-ci en état d'être vendu.

Bien qu'elle soit demeurée en communication régulière avec le propriétaire, qui prétendait être en difficulté financière, la GCC a continué d'engager des frais pour l'entreposage du navire à terre jusqu'à la fin de mai 2020. L'habitation flottante a finalement été rendue à son propriétaire le mois suivant.

Demande d'indemnisation

Le 2 décembre 2020, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation s'élevant à 6 941,10 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident causé par l'habitation flottante sans nom à Sicamous, en Colombie-Britannique. Il s'agissait de la toute première demande d'indemnisation présentée dans le cadre du Processus accéléré pour les petites demandes d'indemnisation, un processus spécial qui a été ajouté à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* en 2018.

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

Paiement et réévaluation

Le ou vers le 29 janvier 2021, après avoir déterminé que la demande d'indemnisation de la GCC remplissait les conditions d'admissibilité au Processus accéléré pour les petites demandes d'indemnisation, l'administrateur a versé à la GCC la somme complète réclamée, soit 6 941,10 $, plus 258,68 $ en intérêts courus, comme l'exige la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Le 19 mars 2021, l'administrateur a informé la GCC qu'il allait enquêter sur sa demande d'indemnisation et la réévaluer. L'administrateur a demandé à la GCC de fournir des documents justificatifs détaillés à propos de ses mesures d'intervention et des frais réclamés. En réponse,

la GCC a fourni des documents en mars, avril et juin 2021.

Au cours de l'enquête et de la réévaluation menées par l'administrateur, le propriétaire du navire en cause a été invité à fournir de l'information, mais aucune réponse n'a été reçue.

Le 17 juin 2021, l'administrateur a émis un avis de trop-payé exigeant le remboursement de la somme de 2 696,30 $, plus des intérêts 100,49 $ calculés au pro rata. La somme constituant le trop-payé visait les frais engagés pour l'entreposage à long terme et la remise en état de l'habitation flottante, dont a déterminé qu'il ne s'agissait pas de mesures prises pour limiter la pollution par les hydrocarbures.

En décembre 2021, la GCC a remboursé à la Caisse le montant du trop-payé et les intérêts calculés au pro rata.

Mesures de recouvrement

Entre mai et novembre 2021, l'administrateur a délivré six assignations en vertu de la *Loi sur les enquêtes*, dans le but de trouver l'adresse actuelle du propriétaire du navire.

En septembre 2021, une mise en demeure a été envoyée par la poste et par courriel, mais aucune réponse n'a été reçue.

Au 31 mars 2022, l'administrateur poursuivait ses efforts de recouvrement.

Situation

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

Processus des demandes d'indemnisation générales et rapports d'incidents

Terre-Neuve-et-Labrador

***Alaskaborg* (2022)**

Lieu : Côte sud (Terre-Neuve-et-Labrador)
Numéro de dossier : 120-915-I-G

Incident

Le ou vers le 11 février 2022, la Garde côtière canadienne (GCC) est intervenue en réponse à un incident impliquant le navire de charge appelé *Alaskaborg*. D'après l'information que possède l'administrateur, le navire a subi une panne mécanique qui a causé un rejet d'hydrocarbures, alors qu'il naviguait à proximité de la côte sud de Terre-Neuve.

Mesures prises par l'administrateur

À la suite de l'incident, l'administrateur a communiqué avec les représentants de l'assureur du navire. L'assureur a fourni à l'administrateur des renseignements confirmant que le navire était assuré au moment où l'incident s'est produit.

Demande d'indemnisation

Au 31 mars 2022, aucune demande d'indemnisation n'avait été présentée à l'administrateur.

***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 2022, 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 à nouveau 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 ont 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 a 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 « *Beverley 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 assignation en vertu de la *Loi sur les enquêtes*, dans le but d'obtenir les coordonnées actuelles du propriétaire du *Beverly Gaie*. Une réponse à l'assignation a été reçue le 5 août 2019.

Le 27 août 2019, l'administrateur a délivré à Pêches et Océans Canada une assignation 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 l'assignation 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.

Une lettre de suivi a été envoyée par courriel le 9 octobre 2020. Aucune réponse n'a été reçue. Une enquête plus approfondie a permis de trouver d'autres adresses à Clarenville où habitait peut-être le propriétaire du *Beverley Gaie*.

Le 30 septembre 2021, l'avocat interne de l'administrateur a intenté une action en justice devant la Cour fédérale contre le propriétaire du *Beverley Gaie*. Des tentatives ont été faites pour signifier l'acte de procédure au défendeur par courrier recommandé, mais elles ont semblé être infructueuses.

Le 8 décembre 2021, l'avocat interne a reçu un appel téléphonique d'une personne apparentée au défendeur, qui a fait une offre de règlement en son nom. En fin de compte, l'administrateur a accepté la somme de 8 000,00 $ en règlement de sa réclamation contre le défendeur. Le bureau de l'administrateur a reçu une traite bancaire de ce montant le 13 janvier 2022. À cause de facteurs externes, il y a eu du retard à acheminer la traite bancaire, mais celle-ci a finalement été déposée en mars 2022.

Le 23 mars 2022, l'administrateur a abandonné l'action qu'il avait intentée devant la Cour fédérale.

Situation

À la suite de la réception des fonds de règlement et de l'abandon de l'action devant la Cour fédérale, le bureau de l'administrateur était en voie de fermer le dossier à la fin de l'année financière.

***Comanche* (2022)**

Lieu : Baie de Placentia (Terre-Neuve-et-Labrador)
Numéro de dossier : 120-917-I-G

Incident

La Garde côtière canadienne (GCC) est intervenue en réponse à un incident impliquant un vraquier appelé *Comanche* à un certain moment entre le 11 et le 13 mars 2022. D'après l'information que possède l'administrateur, des mesures ont été prises en prévision d'un rejet potentiel d'hydrocarbures par le navire.

Mesures prises par l'administrateur

À la suite de l'incident, l'administrateur a communiqué avec les représentants de l'assureur du navire et a obtenu des renseignements confirmant que le navire était assuré au moment où l'incident s'est produit.

Demande d'indemnisation

Au 31 mars 2022, aucune demande d'indemnisation n'avait été présentée à l'administrateur.

***Danielle and Mark* (2020)**

Lieu : Old Bonaventure (Terre-Neuve-et-Labrador)
Numéro de dossier : 120-894-C1

Incident

Le 10 février 2020, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un navire de pêche appelé le *Danielle and Mark* avait coulé au quai de Old Bonaventure, à Terre-Neuve-et-Labrador. Le navire était immergé à une profondeur de plusieurs pieds d'eau et il était entouré de glace. La neige décolorée autour du navire indiquait la présence d'hydrocarbures.

La GCC a communiqué avec le propriétaire du *Danielle and Mark* pour savoir ce qu'il avait l'intention de faire en réponse à l'incident. Le propriétaire a dit qu'il était incapable d'intervenir et a indiqué que le carburant en vrac du navire avait été enlevé, mais que ses réservoirs n'avaient pas été nettoyés et qu'ils contenaient probablement des résidus d'hydrocarbures. Il a aussi estimé qu'il y avait de 10 à 15 gallons de liquide hydraulique à bord du navire.

Le 11 février 2020, trois agents de la GCC se sont rendus à Old Bonaventure pour évaluer l'état du *Danielle and Mark*. Ils ont constaté que le système hydraulique du navire semblait avoir été endommagé par la glace et ils ont trouvé de l'huile à moteur de base à l'intérieur du navire. Cependant, ils n'ont pas pu faire une inspection complète du navire à cause de la grande quantité de glace et de neige.

La GCC a engagé un entrepreneur et a décidé de renflouer le *Danielle and Mark*, d'enlever les polluants se trouvant à bord, et de se débarrasser du navire. Ces travaux ont débuté le 28 février 2020 et ont pris fin le lendemain, après que le navire ait été déconstruit.

Demande d'indemnisation

Le 3 juin 2021, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation au montant de 47 073,08 $ pour les frais découlant de son intervention en réponse à l'incident impliquant le *Danielle and Mark*.

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 enquêté sur la demande d'indemnisation et l'a évaluée. En définitive, les frais de déconstruction du navire n'ont pas été acceptés, car la preuve ne montrait pas qu'ils avaient été engagés afin de limiter la pollution par les hydrocarbures. Le 8 septembre 2021, une offre d'indemnité au montant de 30 397,23 $, plus les intérêts, a été faite à la GCC.

La GCC a accepté l'offre le 16 septembre 2021. Peu de temps après, un paiement au montant de 31 879,76 $, y compris les intérêts courus de 1 482,53 $ prévus par la loi, a été versé à la GCC.

Mesures de recouvrement

Le 1er novembre 2021, une assignation a été délivrée au ministère des Pêches et des Océans en vertu de la *Loi sur les enquêtes* afin d'obtenir de l'information sur les permis de pêche émis au propriétaire du *Danielle and Mark*.

Une mise en demeure a été envoyée au propriétaire en décembre 2021. Le 15 décembre, le propriétaire a communiqué avec l'avocat interne de l'administrateur.

Au 31 mars 2022, les discussions avec le propriétaire du *Danielle and Mark* se poursuivaient.

Situation

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

***Executioner* (2021)**

Lieu : St. John’s (Terre-Neuve-et-Labrador)
Numéro de dossier : 120-908-I-G

Incident

Le ou vers le 9 décembre 2021, la Garde côtière canadienne (GCC) est intervenue en réponse à un incident impliquant un palangrier appelé *Executioner*. D'après l'information que possède l'administrateur, le navire a commencé à prendre l'eau alors qu'il était amarré à St. John’s, à Terre-Neuve-et-Labrador. Des mesures ont dû être prises pour empêcher le navire de couler.

Mesures prises par l'administrateur

Le navire est immatriculé. Au 31 mars 2022, les efforts se poursuivaient pour prendre contact avec les propriétaires du navire et obtenir les documents montrant que celui-ci était assuré.

Demande d'indemnisation

Au 31 mars 2022, aucune demande d'indemnisation n'avait été présentée à l'administrateur.

***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 avaient été ancrés par 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.

L'administrateur a conclu que les mesures initiales prises par la GCC pour sécuriser le *Françoise* étaient raisonnables en réponse à une menace réelle de pollution par les hydrocarbures. Cependant, les frais d'entreposage du navire au-delà d'un mois ont été rejetés, ce qui a entraîné une réduction considérable des frais réclamés.

Le 10 juin 2020, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 73 908,57 $, plus les intérêts courus.

La GCC a accepté l'offre le 7 août 2020. La somme de 81 977,09 $, y compris les intérêts, a été versée à la GCC par prélèvement sur la Caisse le 17 août 2020.

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.

Le 18 août 2020, une mise en demeure a été envoyée au propriétaire du *Françoise*. Le 21 août 2020, une réponse a été reçue de l'avocat du propriétaire du navire.

Le 17 septembre 2020, l'avocat interne de l'administrateur a introduit une action devant la Cour fédérale contre le *Sikuk* et son propriétaire et contre le propriétaire du *Françoise*.

Le 11 décembre 2020, l'avocat du propriétaire du *Françoise* a déposé une défense. Le 18 décembre 2020, l'avocat représentant le *Sikuk* et son propriétaire a déposé une défense.

Le 7 janvier 2021, le propriétaire du *Françoise* a engagé une procédure de mise en cause contre la GCC et les propriétaires du chantier maritime où le *Françoise* avait été amarré au *Sikuk* dans le port de Clarenville. Le 22 février 2021, la GCC a déposé une défense en réponse à la procédure de mise en cause.

Au 31 mars 2022, le litige se poursuivait.

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

Des mises en demeure ont été envoyées au propriétaire du *Jennifer Holly*, et un contact a été établi avec ce dernier. Des négociations en vue de parvenir à un règlement ont été entamées, mais elles n'ont abouti à rien.

Le 30 mars 2022, l'avocat interne de l'administrateur a intenté une action en justice devant la Cour fédérale contre le propriétaire du navire.

Situation

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

***Lady Elizabeth I* (2018)**

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 fourni par 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 de ses responsabilités 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. Il a demandé à la GCC de lui fournir des renseignements additionnels, et 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 $.

La GCC a accepté l'offre le 16 avril 2020. La somme de 1 749,79 $, y compris les intérêts, a été versée à la GCC par prélèvement sur la Caisse le 21 avril 2020.

Mesures de recouvrement

Le 18 décembre 2019, l'avocat interne de l'administrateur a envoyé une lettre au représentant de l'assureur du *Lady Elizabeth I* pour l'informer que l'administrateur allait probablement faire sous peu une réclamation par subrogation au propriétaire du navire. Le représentant de l'assureur a répondu le 7 janvier 2020 et a renvoyé l'avocat de l'administrateur à la compagnie d'assurance.

Le 7 mai 2020, l'avocat interne de l'administrateur a envoyé des mises en demeure à la société propriétaire inscrite du *Lady Elizabeth I* et à son assureur. Le 12 mai 2020, le seul directeur de la société propriétaire du navire a répondu et a fourni une copie d'une police d'assurance qui avait expiré avant le naufrage du navire. L'avocat de l'administrateur lui a récrit le même jour pour lui demander une copie de la police d'assurance qui était en vigueur au moment du naufrage du navire. Cette copie a été reçue le 7 août 2020. Le directeur a accepté de transmettre la réclamation de l'administrateur à son assureur.

L'avocat a fait plusieurs suivis par téléphone et par courriel, mais il n'a pas réussi à faire régler la réclamation de l'administrateur par le directeur de la société propriétaire du navire ou par l'assureur du navire.

Le 5 mars 2021, l'avocat de l'administrateur a intenté une action devant la Cour fédérale contre le propriétaire inscrit du *Lady Elizabeth I*.

Le 11 mars 2021, l'avocat a envoyé au propriétaire du navire une copie de la déclaration de l'administrateur, accompagnée d'une mise en demeure. Un huissier a signifié les documents en personne au propriétaire le 25 avril 2021.

Peu de temps après, un avocat engagé par l'assureur du propriétaire a communiqué avec l'avocat de l'administrateur. Une entente de règlement a été conclue au montant de 2 147,82 $, y compris le montant complet de la réclamation, les intérêts courus, ainsi que les frais de dépôt et de signification. Le paiement a été reçu le 11 mai 2021 et l'action intentée par l'administrateur a été abandonnée.

Situation

Après avoir recouvré le montant complet des frais, l'administrateur a fermé le dossier le 20 mai 2021.

***Lady Miranda* (2018)**

Lieu : Cow Head (Terre-Neuve-et-Labrador)
Numéro de dossier : 120-863-C1

Incident

Le 17 août 2018, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée par la Gendarmerie royale du Canada (GRC) qu'un navire de pêche en fibre de verre de 45 pieds avait pris feu et coulé au quai de Cow Head, à Terre-Neuve-et-Labrador.

La GCC a dépêché une équipe sur les lieux en réponse à l'incident. Lorsque l'équipe de la GCC est arrivée, elle a constaté que le navire coulé était le *Lady Miranda*. Le propriétaire du navire a pris des mesures d'intervention adéquates. L'équipe de la GCC a surveillé les mesures d'intervention du propriétaire, qui ont permis d'éliminer avec succès la menace de pollution par les hydrocarbures que posait le navire.

Demande d'indemnisation

Le 25 mai 2020, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation s'élevant à 7 569,90 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident causé par le *Lady Miranda*.

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 enquêté sur la demande d'indemnisation et l'a évaluée. Il a conclu que toutes les mesures faisant l'objet de la demande d'indemnisation de la GCC étaient appropriées et raisonnables dans les circonstances.

Le 25 juin 2020, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 7 569,90 $, plus les intérêts courus prévus par la loi.

La GCC a accepté l'offre le 6 juillet 2020. Peu de temps après, la somme de 8 193,17 $, y compris des intérêts de 623,27 $, a été versée à la GCC par prélèvement sur la Caisse.

Mesures de recouvrement

Le bureau de l'administrateur a envoyé une mise en demeure au propriétaire du *Lady Miranda*, qui était apparemment assuré au moment de l'incident, mais aucune réponse n'a été reçue. Une assignation en vertu de la *Loi sur les enquêtes* a ensuite été délivrée à une entreprise de télécommunications pour tenter de trouver le propriétaire.

Le 13 août 2021, l'avocat interne de l'administrateur a intenté une action devant la Cour fédérale contre le propriétaire du *Lady Miranda*. La déclaration de l'administrateur a été signifiée au propriétaire le 1er octobre.

En février 2022, le bureau de l'administrateur a reçu de l'assureur du propriétaire un paiement représentant le montant complet demandé, plus les intérêts courus prévus par la loi. L'avocat a ensuite entamé le processus pour abandonner l'action intentée par l'administrateur devant la Cour fédérale.

Situation

Le bureau de l'administrateur était en voie de fermer le dossier 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 *Lucas & Rebecca* 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 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 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 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 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.

Le 9 novembre 2020, l'avocat externe de l'administrateur a déposé une requête en vue d'obtenir un jugement par défaut contre le défendeur, qui n'avait ni déposé ni signifié une défense.

Le 24 novembre 2020, la Cour fédérale a rendu un jugement par défaut en faveur de l'administrateur au montant de 18 301,77 $, plus les intérêts antérieurs et postérieurs au jugement.

Au 31 mars 2022, l'avocat externe était en voie de prendre des mesures pour recouvrer le montant du jugement.

Situation

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

***Marcel Angie II* (2018)**

Lieu : Grand Bank (Terre-Neuve-et-Labrador)
Numéro de dossier : 120-877-C1

Incident

Le 11 décembre 2018, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un navire de pêche d'environ 60 pieds, identifié comme étant le *Marcel Angie II*, avait pris feu au quai principal de Grand Bank, à Terre-Neuve-et-Labrador. Une fois que les personnes se trouvant à bord ont été évacuées et que l'incendie semblait avoir été maîtrisé, la priorité a été donnée à la lutte contre la pollution par les hydrocarbures provenant du navire.

L'officier de service en intervention environnementale de la GCC a parlé au propriétaire du navire et à son représentant, ainsi qu'aux autorités locales. Il a été déterminé que le navire, qui gîtait dangereusement, contenait environ 6 000 litres de carburant diesel et 800 litres de fluides hydrauliques. Le représentant du propriétaire a indiqué que le navire était assuré et que des mesures de lutte contre la pollution et de sauvetage du navire allaient être prises.

Une équipe composée de trois membres du personnel d'intervention environnementale de St. John's a été dépêchée à Grand Bank. L'équipe d'intervention environnementale a été sur place du 12 au 18 décembre pour surveiller les travaux du propriétaire. Ces travaux ont débuté par une inspection sous-marine du *Marcel Angie II*, qui gisait sur le fond boueux. Les dalots du pont et les évents de ventilation des réservoirs de carburant ont été obturés. Le 13 décembre 2018, certains apparaux du navire ont été enlevés pour faciliter l'opération de renflouement, qui a débuté le lendemain. Le 15 décembre 2018, une irisation d'hydrocarbures est apparue durant la vidange de l'eau, et du matériel absorbant a été déployé autour du navire pour la contenir. Il a été déterminé qu'il fallait utiliser des camions aspirateurs pour enlever l'eau contaminée du navire renfloué, et ces camions sont arrivés sur place le 16 décembre 2018. Le matériel absorbant a été remplacé selon le besoin tout au long du processus de vidange de l'eau.

Au total, 50 000 litres d'eau contaminée ont été enlevés du navire à l'aide de camions aspirateurs. Un agent d'intervention environnementale a été interviewé par les médias locaux dans la soirée du 17 décembre 2018. L'équipe d'intervention environnementale est retournée à St. John’s le lendemain, après s'être assurée que tous les hydrocarbures récupérables avaient été enlevés du navire.

Demande d'indemnisation

Le 3 novembre 2020, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation s'élevant à 20 267,57 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident causé par le *Marcel Angie 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 enquêté sur la demande d'indemnisation et l'a évaluée. Il a conclu, de façon générale, que l'intervention de la GCC en réponse à l'incident du *Marcel Angie II* était raisonnable, étant donné la menace de pollution que constituait le navire. N'ayant pu trouver aucune preuve justifiant la décision de la GCC de déployer trois membres de son personnel d'intervention environnementale, l'administrateur a fait quelques réductions aux frais de main-d'oeuvre et aux frais de voyage réclamés.

Le 2 mars 2021, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 14 622,14 $, plus les intérêts courus prévus par la loi.

La GCC a accepté l'offre le 16 avril 2021. Peu de temps après, la somme de 15 853,51 $, y compris les intérêts, a été versée à la GCC par prélèvement sur la Caisse.

Mesures de recouvrement

Au cours de son enquête et de son évaluation de la demande d'indemnisation de la GCC, l'administrateur a déterminé que le *Marcel Angie II* n'était pas un navire canadien et qu'il était immatriculé à Saint-Pierre-et-Miquelon. Le 23 février 2021, l'avocat interne de l'administrateur a obtenu la transcription de l'immatriculation du navire de Saint-Pierre-et-Miquelon, ce qui a permis de confirmer l'identité et l'adresse du propriétaire du navire. Le lendemain, l'avocat a obtenu la transcription de l'immatriculation d'un autre navire appartenant à la même personne.

Une mise en demeure a été envoyée au propriétaire du *Marcel Angie II* le 11 mai 2021. Aucune réponse n'ayant été reçue, une deuxième mise en demeure lui a été envoyée le 7 juillet 2021. Encore une fois, aucune réponse n'a été reçue.

Une adresse de courriel pouvant appartenir au propriétaire a été trouvée, et une autre mise en demeure lui a été envoyée par courriel le 25 août 2021. Aucune réponse n'a été reçue.

Dans le but de trouver le propriétaire du *Marcel Angie II*, qui semblait avoir une présence au Canada, l'administrateur a délivré une assignation à une entreprise de télécommunications en vertu de la *Loi sur les enquêtes*. Une réponse a été reçue en septembre 2021, mais les résultats étaient peu concluants.

Le 29 octobre 2021, le propriétaire a répondu à la mise en demeure qui lui avait été envoyée par courriel deux mois plus tôt, et il a offert de payer le montant réclamé par l'administrateur. Le 3 novembre 2021, un paiement au montant de 16 088,71 $, y compris tous les intérêts courus, a été reçu du propriétaire du navire.

Situation

Après avoir recouvré le montant complet des frais, l'administrateur a fermé le dossier le 18 novembre 2021.

***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 enquêté sur la demande d'indemnisation et l'a évaluée.

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 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 sortir le navire de l'eau et le déconstruire 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 une assignation à une entreprise de télécommunications en vertu de la *Loi sur les enquêtes*, dans le but de trouver le propriétaire du *Megan C*. Une réponse à l'assignation a été reçue le 19 décembre 2019.

Le 6 janvier 2020, le bureau de l'administrateur a envoyé une mise en demeure à une case postale appartenant au propriétaire du *Megan C*. Une mise en demeure lui a aussi été envoyée par courriel. Aucune réponse n'a été reçue, mais le propriétaire a accusé réception de la mise en demeure qui a été livrée à sa case postale.

Le 25 août 2020, l'administrateur a délivré une assignation à Postes Canada en vertu de la *Loi sur les enquêtes*, dans le but de trouver l'adresse domiciliaire du propriétaire. Deux adresses ont été obtenues en réponse à l'assignation. Des mises en demeure ont été envoyées à ces deux adresses, mais aucune réponse n'a été reçue.

L'administrateur a poursuivi ses efforts pour trouver et contacter le propriétaire du *Megan C* jusqu'au 28 janvier 2021, date à laquelle le délai de prescription pour intenter une action contre le propriétaire du navire a expiré.

Étant donné que toutes les mesures raisonnables pour recouvrer les frais auprès du propriétaire avaient été prises, et que tous les droits de l'administrateur étaient prescrits, il a été décidé de fermer le dossier.

Situation

Le dossier était en voie d'être fermé à la fin de l'année financière.

***MSC Kim* (2022)**

Lieu : Port au Port (Terre-Neuve-et-Labrador)
Numéro de dossier : 120-916-I-G

Incident

À un certain moment entre le 9 et le 10 mars 2022, la Garde côtière canadienne (GCC) est intervenue en réponse à un incident impliquant le navire porte-conteneurs appelé *MSC Kim*. D'après l'information que possède l'administrateur, le navire a subi une panne qui a causé une perte de propulsion, ce qui a déclenché un certain niveau d'intervention en prévision d'un éventuel rejet d'hydrocarbures.

Mesures prises par l'administrateur

À la suite de l'incident, l'administrateur a communiqué avec les représentants de l'assureur du navire. À la fin de l'année financière, les discussions se poursuivaient en vue d'obtenir une garantie au cas où des demandes d'indemnisation seraient présentées à la Caisse.

Demande d'indemnisation

Au 31 mars 2022, aucune demande d'indemnisation n'avait été présentée à l'administrateur.

Déversement d'origine inconnue (Postville) (2020)

Lieu : Postville (Terre-Neuve-et-Labrador)
Numéro de dossier : 120-907-C1

Incident

Le 8 juin 2020, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée de la présence d'une nappe d'hydrocarbures sur l'eau près de Postville, à Terre-Neuve-et-Labrador. La veille, le navire-citerne *Tuvaq* avait fait une livraison de carburant dans le secteur.

Une équipe d'intervention de la GCC s'est rendue à Postville. Elle a enquêté sur l'ampleur et la cause du déversement d'hydrocarbures et elle a prélevé des échantillons. Durant ses travaux, l'équipe d'intervention a examiné le rivage et a fait un survol de l'endroit. La GCC a aussi déployé le NGCC *George R. Pearkes* pour qu'il prête assistance à l'équipe d'intervention.

Le 14 juin 2020, les hydrocarbures déversés s'étaient dissipés. La GCC a mis fin à son opération.

Demande d'indemnisation

Le 1er décembre 2021, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation s'élevant à 32 650,70 $ pour les frais découlant de son intervention en réponse à l'incident.

Étant donné que la demande d'indemnisation se rapporte à un déversement d'origine inconnue, il faut déterminer si la preuve montre que le rejet d'hydrocarbures n'a pas été causé par un navire. Au 31 mars 2022, les efforts se poursuivaient pour prouver qu'un navire n'était pas à l'origine du rejet d'hydrocarbures et pour évaluer les frais réclamés par la GCC.

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 (GCC) 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. Deux jours plus tard, la somme de 38 175,55 $, y compris les intérêts, a été versée à la GCC par prélèvement sur la Caisse.

Mesures de recouvrement

Le 8 août 2019, le bureau 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.

Le 12 avril 2021, l'avocat interne de l'administrateur a intenté une action devant la Cour fédérale contre le propriétaire inscrit du *Noble Mariner*. En août 2019, l'avocat de l'administrateur a envoyé une copie de la déclaration par courriel à l'avocat engagé par le propriétaire. Le 4 mai 2021, un différent avocat a répondu et a accepté la signification du document au nom du défendeur.

Une défense a été déposée et signifiée le 2 juin 2021. Le 11 juin 2021, l'avocat de l'administrateur a déposé et signifié une réponse à la défense.

En septembre 2021, l'avocat de l'administrateur a appris que le défendeur était décédé. En décembre 2021, l'avocat qui représentait le défendeur a déposé et signifié un avis de transmission d'intérêt indiquant qu'il avait été engagé par la succession du défendeur.

Au 31 mars 2022, le litige dans cette affaire se poursuivait.

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 2022, 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.

***Omni St. Laurent* (2019)**

Lieu : Stephenville (Terre-Neuve-et-Labrador)
Numéro de dossier **:** 120-864-I-G

Incident

Le 23 septembre 2019, le remorqueur *Omni St. Laurent* a coulé à Stephenville (Terre-Neuve-et-Labrador) avec environ 7 000 litres de carburant à son bord, ce qui a causé un déversement. Le propriétaire a pris des mesures d'intervention et a déployé du matériel absorbant. La Garde côtière canadienne (GCC) a été déployée pour surveiller la situation.

Mesures prises par l'administrateur

Le 12 juin 2020, l'administrateur a ouvert un dossier sur l'incident du *Omni St. Laurent*. Le bureau de l'administrateur a commencé à faire une recherche pour déterminer à qui appartenait le navire.

Demande d'indemnisation

Au 31 mars 2022, aucune demande d'indemnisation n'avait été présentée à l'administrateur.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

***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 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.

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.

L'administrateur a conclu que les mesures initiales prises par la GCC pour sécuriser le *Sikuk* étaient raisonnables en réponse à une menace réelle de pollution par les hydrocarbures. Cependant, les frais d'entreposage du navire au-delà d'un mois ont été rejetés, ce qui a entraîné une réduction considérable des frais réclamés.

Le 10 juin 2020, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 79 826,14 $, plus les intérêts courus.

La GCC a accepté l'offre le 7 août 2020. La somme de 88 540,68 $, y compris les intérêts, a été versée à la GCC par prélèvement sur la Caisse le 17 août 2020.

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.

En août 2020, l'administrateur a délivré deux assignations à des entreprises de services publics de Terre-Neuve-et-Labrador en vertu de la *Loi sur les enquêtes*, dans le but de trouver l'adresse d'un des directeurs de la société propriétaire du *Sikuk*. Les réponses à ces assignations se sont

avérées peu concluantes. Des mises en demeure ont aussi été envoyées à un autre directeur de la société propriétaire du navire. Une réponse a été recue le 3 septembre 2020.

Le 17 septembre 2020, l'avocat interne de l'administrateur a introduit une action devant la Cour fédérale contre le *Sikuk* et son propriétaire et contre le propriétaire du *Françoise*.

Le 11 décembre 2020, l'avocat du propriétaire du *Françoise* a déposé une défense. Le 18 décembre 2020, l'avocat représentant le *Sikuk* et son propriétaire a déposé une défense.

Le 7 janvier 2021, le propriétaire du *Françoise* a engagé une procédure de mise en cause contre la GCC et les propriétaires du chantier maritime où le *Françoise* avait été amarré au *Sikuk* dans le port de Clarenville. Le 22 février 2021, la GCC a déposé une défense en réponse à la procédure de mise en cause.

Au 31 mars 2022, le litige se poursuivait.

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-C1

Incident

Le 23 mars 2016, la GCC a été avisée qu'un navire de pêche en bois de 25 mètres, identifié comme étant le *Stelie II*, avait rompu ses amarres et commençait à gîter dangereusement dans les eaux glacées de Port Saunders, à Terre-Neuve-et-Labrador.

Le 25 mars 2016, la GCC a dépêché du personnel sur les lieux. On a constaté que beaucoup d'eau s'était infiltrée dans le navire et que cette eau était huileuse. L'entité à laquelle on croyait que le navire appartenait n'a pas pris les mesures qui lui avaient été ordonnées. La GCC a donc décidé de vider le navire par pompage et de l'enlever du milieu marin. Ces travaux ont été effectués les 25 et 26 mars 2016, avec l'aide d'un entrepreneur local. Le *Stelie II* a ensuite été entreposé sur la terre ferme.

Au cours des mois suivants, la GCC a tenté sans succès d'amener le ou les propriétaires du navire à prendre des mesures. Le 18 août 2016, la GCC a fait inspecter le navire. Le rapport d'inspection a indiqué que le navire était partiellement rempli d'eau huileuse et que sa coque était en mauvais état.

Le 26 octobre 2016, la GCC a engagé un entrepreneur pour vider le navire de l'eau huileuse qu'il contenait. Au total, 25 300 litres d'eau huileuse ont été enlevés, mais il en est resté une certaine quantité qui se trouvait à des endroits inaccessibles du navire.

La GCC a poursuivi ses efforts pour amener le ou les propriétaires du navire à agir, mais il y avait un conflit à propos de la propriété du navire. Le 14 février 2018, la GCC a fait paraître deux annonces dans des journaux locaux afin de demander des propositions pour l'achat et/ou la déconstruction du *Stelie II*. Aucune proposition n'a été reçue. La GCC a donc entrepris activement de demander des devis pour faire démanteler le navire.

Le 7 mars 2018, un shérif adjoint a communiqué avec la GCC pour l'aviser que le *Stelie II* avait été saisi dans le cadre d'une action intentée devant la Cour fédérale par l'une des parties qui prétendait être le propriétaire du navire. Le 21 mars 2019, la GCC a obtenu la mainlevée de la saisie du navire après avoir déposé une requête de mise en cause.

Le 31 juillet 2019, la GCC a attribué un contrat pour le démantèlement et l'élimination du *Stelie II*. Ces travaux ont pris fin en août 2019.

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 ne serait pas prolongé parce qu'elle avait présenté une demande d'indemnisation partielle.

Le 8 octobre 2020, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation s'élevant à 114 897,43 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident causé par le *Stelie II*.

Après un examen préliminaire, l'administrateur a estimé que la demande d'indemnisation de la GCC avait peut-être été présentée après l'expiration du délai prévu par la loi, car les travaux de pompage effectués les 25 et 26 mars 2016 semblaient avoir causé un rejet d'hydrocarbures provenant du *Stelie II*. Le 26 février 2021, l'administrateur a communiqué avec la GCC pour lui demander des renseignements à ce sujet. Le 31 mars 2021, la GCC a répondu qu'il n'y avait eu aucun rejet d'hydrocarbures.

Le 26 mai 2021, la demande d'indemnisation a été refusée au motif qu'elle n'avait pas été présentée dans le délai de deux ans suivant un rejet ayant causé des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. La GCC a contesté le refus de sa demande d'indemnisation par la voie d'une demande de contrôle judiciaire et d'un appel. Il est prévu que ces contestations seront instruites en juillet 2022.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

Dossier connexe

120-685-C1 –*Baffin Sound* (propriétaire ayant un lien avec celui du *Stelie II*)

***Sweven* (2019)**

Lieu : St. John’s (Terre-Neuve-et-Labrador)
Numéro de dossier : 120-886-C1

Incident

Le 12 mars 2019, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un bateau de plaisance de 33 pieds, identifié comme étant le *Sweven*, avait coulé dans le port de St. John’s. Une équipe d'intervention de la GCC s'est rendue sur les lieux et a constaté que le bateau était partiellement submergé. Elle a déployé un barrage flottant autour du bateau.

La GCC a communiqué avec le propriétaire du *Sweven*, mais initialement, ce dernier n'a pris aucune mesure pour intervenir en réponse à l'incident. Une équipe de la GCC a donc fait sortir le bateau de l'eau.

Le 16 mars 2019, le propriétaire a du *Sweven* a enlevé son bateau de l'endroit. La GCC a mis fin à son intervention en réponse à l'incident.

Demande d'indemnisation

Le 11 mars 2021, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation s'élevant à 6 134,57 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident causé par le *Sweven*.

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 enquêté sur la demande d'indemnisation et l'a évaluée. Il a conclu que le montant complet réclamé était recevable.

Le 23 avril 2021, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 6 134,57 $, plus les intérêts prévus par la loi. La GCC a accepté l'offre le 30 avril 2021. Peu de temps après, la somme de 6 576,93 $, y compris les intérêts, a été versée à la GCC par prélèvement sur la Caisse.

Mesures de recouvrement

Dans le but de trouver le propriétaire du *Sweven*, plusieurs assignations ont été délivrées en vertu de la *Loi sur les enquêtes*. Une mise en demeure a ensuite été envoyée par la poste, mais aucune réponse n'a été reçue.

Le 11 mars 2022, l'avocat interne de l'administrateur a intenté une action devant la Cour fédérale contre le propriétaire du *Sweven*.

Au 31 mars 2022, les efforts pour signifier l'acte de procédure au défendeur se poursuivaient.

Situation

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

Nom inconnu (bateau de plaisance naufragé) (2020)

Lieu : Cupids (Terre-Neuve-et-Labrador)
Numéro de dossier : 120-896-C1

Incident

Le 18 janvier 2020, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un bateau de plaisance avait coulé à Cupids, à Terre-Neuve-et-Labrador, et qu'une irisation d'hydrocarbures était visible à la surface de l'eau autour du navire. Le nom du bateau et l'identité de son propriétaire étaient inconnus.

Deux jours plus tard, deux membres du personnel de la GCC se sont rendus à Cupids et ont constaté que le bateau était encore partiellement enfoncé dans l'eau. Ils ont estimé qu'il y avait environ 40 gallons de carburant diesel à bord du bateau. L'irisation d'hydrocarbures avait commencé à se disperser. Le propriétaire du bateau a été identifié, et le personnel de la GCC a travaillé avec lui pour formuler un plan d'intervention.

Le 22 janvier 2020, le personnel de la GCC a déployé un barrage flottant autour du bateau. Étant donné que le propriétaire n'avait pas fourni un plan d'intervention satisfaisant, la GCC a pris en charge l'intervention. Le lendemain, elle a engagé deux entrepreneurs pour sortir le bateau de l'eau.

Le 24 janvier 2020, la GCC a utilisé des pompes pour vider une partie de l'eau du bateau et, avec l'aide d'un des entrepreneurs, elle partiellement renfloué le bateau. Un camion aspirateur a ensuite été utilisé pour enlever les polluants se trouvant à l'intérieur du bateau.

Le lendemain, deux membres du personnel de la GCC se sont encore une fois rendus à Cupids pour évaluer l'état du bateau, où ils ont trouvé le propriétaire en train de nettoyer une partie des débris. Le personnel de la GCC a constaté qu'il y avait encore de l'eau dans la cale du bateau, qui provenait vraisemblablement d'objets imbibés d'eau se trouvant dans la cabine. Ils ont aidé le propriétaire à déplacer son bateau jusqu'à un point d'amarrage.

Quelques jours plus tard, le personnel de la GCC est retourné à Cupids pour enlever le matériel absorbant souillé et récupérer des hydrocarbures afin de les éliminer.

Demande d'indemnisation

Le 15 juin 2021, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation s'élevant à 14 826,38 $ pour les frais découlant de son opération d'intervention.

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 enquêté sur la demande d'indemnisation et l'a évaluée. Le 1er septembre 2021, une offre d'indemnité au montant de 14 766,79 $, plus les intérêts courus, a été faite à la

GCC.

La GCC a accepté l'offre le 3 septembre 2021. Peu de temps après, un paiement au montant de 15 536,57 $, y compris des intérêts de 769,78 $ prévus par la loi, a été versé à la GCC par prélèvement sur la Caisse.

Mesures de recouvrement

Le 28 mars 2022, une mise en demeure a été envoyée au propriétaire du bateau. Au 31 mars 2022, aucune réponse n'avait été reçue.

Situation

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

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 la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. 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 liée au port de Bridgewater 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.

Le 17 janvier 2022, l'administrateur a recouvré la somme de 375 000 $ à la suite de la vente des terres contre lesquelles le jugement avait été enregistré.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2022.

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, 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)
120-672-C1 – *Cormorant* (même navire, même lieu, même demandeur potentiel, mesures prises en 2015)

***Farley Mowat* (2015) (Municipalité de Shelburne)**

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

***Farley Mowat* (2015) (GCC)**

Lieu : Port de Shelburne (Nouvelle-Écosse)
Numéro de dossier : 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).

***Hydra Mariner* (2021)**

Lieu : Halifax (Nouvelle-Écosse)
Numéro de dossier **:** 120-883-I-G

Incident

Le 16 janvier 2021, le *Hydra Mariner*, un navire en acier d'une jauge brute de 395, a rompu ses amarres dans l'anse Wrights, en Nouvelle-Écosse, et s'est échoué sur une petite île dans le bassin de Bedford. La Garde côtière canadienne (GCC) a communiqué avec le propriétaire du navire, qui s'est montré coopératif mais qui a été incapable d'intervenir. La GCC a engagé un entrepreneur maritime pour qu'il inspecte la coque du navire.

Mesures prises par l'administrateur

Une recherche effectuée dans le Registre canadien d'immatriculation des bâtiments a permis de trouver un navire qui semblait être un navire-jumeau du *Hydra Mariner*. Le 12 février 2021, une lettre a été envoyée au propriétaire inscrit du *Hydra Mariner* pour lui demander des renseignements. Aucune réponse n'a été reçue.

Demande d'indemnisation

Au 31 mars 2022, aucune demande d'indemnisation n'avait été présentée à l'administrateur.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

***Miss Mall Bay* (2019)**

Lieu : Lunenburg (Nouvelle-Écosse)
Numéro de dossier : 120-890-C1

Incident

Le 22 mars 2019, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le navire de pêche *Miss Mall Bay*, d'une longueur d'environ 13 mètres, chassait sur son ancre à Lunenburg, en Nouvelle-Écosse. Par la suite, le propriétaire a réussi à amarrer le navire, mais celui-ci a rompu ses amarres et s'est échoué le 3 avril 2019. La GCC a encore une fois été alertée.

Deux membres du personnel de la GCC se sont rendus sur les lieux, où ils ont constaté que le navire gîtait et roulait légèrement. Le propriétaire a tenté de renflouer le navire, mais il n'a pas réussi. À ce stade, la GCC a déterminé que le *Miss Mall Bay* constituait une menace de pollution par les hydrocarbures.

Étant donné que le propriétaire était incapable d'intervenir davantage, la GCC a déterminé qu'il fallait sortir le *Miss Mall Bay* de l'eau. La GCC a engagé un entrepreneur pour enlever tous les hydrocarbures accessibles du navire, et environ 950 litres ont été pompés hors du navire le 5 avril 2109. Il restait encore des hydrocarbures inaccessibles à bord.

Le 8 avril 2019, un autre entrepreneur engagé par la GCC a renfloué le navire et l'a remorqué à un quai local, où il a été amarré. À ce moment-là, il n'y avait aucun signe d'inflitration d'eau dans le navire. La GCC n'a pas réussi à prendre contact avec le propriétaire.

Le 17 mai 2019, après avoir été avisé que le *Miss Mall Bay* semblait s'enfoncer dans l'eau, le personnel de la GCC est retourné à l'endroit où se trouvait le navire. Le personnel de la GCC a constaté que de l'eau s'était infiltrée dans la cale du navire. Un camion aspirateur a été engagé, et plus de 9 000 litres d'eau huileuse ont été pompés hors du navire. Par la suite, la GCC a avancé l'hypothèse que de l'eau de pluie s'était infiltrée dans la coque à travers les bordages du pont du navire.

Au cours des quelque 22 mois qui ont suivi, la GCC a communiqué sporadiquement avec le propriétaire du *Miss Mall Bay*, qui a sans cesse négligé de se conformer à l'ordre que la GCC lui avait donné de faire remorquer le navire. Le propriétaire a indiqué qu'il avait l'intention de le vendre. Durant la même période, des entrepreneurs engagés par la GCC ont pompé de grandes quantités d'eau huileuse hors du navire à plusieurs reprises. La GCC a assumé les frais d'entreposage du navire pendant toute cette période.

Le 10 janvier 2020, la GCC a fait inspecter le navire alors qu'il était dans l'eau. L'expert maritime a conclu que le navire avait atteint la fin de sa durée de vie utile. Il a aussi noté que le navire et ses composantes avaient peu de valeur.

Le 8 mars 2021, un entrepreneur engagé par la GCC a sorti le navire de l'eau et l'a déconstruit.

Demande d'indemnisation

Le 1er avril 2021, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des

Océans, une demande d'indemnisation s'élevant à 183 859,32 $ pour les frais découlant de son intervention en réponse à l'incident impliquant le *Miss Mall Bay*.

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 enquêté sur la demande d'indemnisation et l'a évaluée. Il a conclu que l'opération d'intervention de la GCC s'était prolongée déraisonnablement. De plus, il a conclu que la preuve fournie par la GCC ne montrait pas qu'une grande partie des frais qu'elle a réclamés avaient été engagés pour prévenir la pollution par les hydrocarbures. Par conséquent, la majeure partie des frais engagés à partir du 9 avril 2019 ont été rejetés.

Le 5 novembre 2021, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 35 824,08 $, plus les intérêts courus prévus par la loi.

La GCC a accepté l'offre le 23 décembre 2021. Peu de temps après, la somme de 39 193,09 $, y compris les intérêts, a été versée à la GCC par prélèvement sur la Caisse.

Mesures de recouvrement

Le 16 avril 2021, l'avocat interne de l'administrateur a obtenu de Transports Canada la transcription de l'immatriculation du *Miss Mall Bay* et d'autres documents concernant le navire. Bien que l'individu identifié comme étant le propriétaire du navire n'ait jamais été désigné comme étant le propriétaire inscrit, les documents additionnels fournis par Transports Canada montraient que cet individu avait acheté le navire au dernier propriétaire inscrit en 2018.

Dans le but de trouver l'adresse actuelle du propriétaire du *Miss Mall Bay*, l'administrateur a délivré des assignations en vertu de la *Loi sur les enquêtes* à la société Nova Scotia Power Inc. et au ministère des Transports et du Renouvellement des infrastructures de la Nouvelle-Écosse. Plusieurs adresses de domicile et de courriel ont été obtenues en réponse aux assignations. D'autres efforts de recherche ont aussi permis de trouver des pistes utiles.

L'avocat a envoyé un total de quatre mises en demeure aux différentes adresses trouvées à la suite des recherches, mais aucune réponse n'a été reçue.

Le 22 mars 2022, l'administrateur a intenté une action devant la Cour fédérale contre le propriétaire du *Miss Mall Bay*.

Au 31 mars 2022, l'administrateur poursuivait ses efforts pour trouver le propriétaire du *Miss Mall Bay*.

Situation

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

***Miss Tricia Lynn* (2019)**

Lieu : Chéticamp (Nouvelle-Écosse)
Numéro de dossier : 120-893-C1

Incident

Aux premières heures du 19 mai 2019, le *Miss Tricia Lynn*, un navire de pêche en bois d'une longueur d'environ 14 mètres, a pris feu alors qu'il était amarré à Chéticamp, en Nouvelle-Écosse. Le navire a commencé à dériver et a finalement brûlé jusqu'à la ligne de flottaison. L'incident a causé un rejet d'hydrocarbures dans l'eau.

Plus tard dans la journée du 19 mai 2019, des membres du personnel de la Garde côtière canadienne (GCC) se sont rendus sur les lieux. Ils ont déployé du matériel absorbant autour du navire et ils ont rencontré le propriétaire, qui était en train d'intervenir avec l'aide de l'assureur du navire.

Au cours des jours suivants, le personnel de la GCC est retourné sur les lieux à trois reprises, surtout pour surveiller la situation. Le propriétaire a finalement fait sortir le navire de l'eau et, le 23 mai 2019, la GCC s'est débarrassée du matériel absorbant qui avait été souillé durant l'intervention.

Demande d'indemnisation

Le 18 mai 2021, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation s'élevant à 10 812,75 $ pour les frais découlant de son intervention en réponse à l'incident impliquant le *Miss Tricia Lynn*.

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 enquêté sur la demande d'indemnisation et l'a évaluée. Presque tout le montant réclamé a été jugé recevable, et seule une petite réduction a été apportée aux frais d'administration réclamés par la GCC.

Le 27 juillet 2021, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 10 803,86 $, plus les intérêts courus prévus par la loi.

La GCC a accepté l'offre le 30 juillet 2021. Peu de temps après, la somme de de 11 639,68 $, y compris 835,82 $ en intérêts courus prévus par la loi, a été versée à la GCC.

Mesures de recouvrement

Le 26 août 2021, une mise en demeure a été envoyée par courrier recommandé au propriétaire inscrit du *Miss Tricia Lynn*, une bande des Premières Nations. La lettre a été livrée, mais aucune réponse n'a été reçue.

Au 31 mars 2022, les efforts pour prendre contact avec le propriétaire du *Miss Tricia Lynn* se poursuivaient.

Situation

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

***Primo* (2021)**

Lieu : Lunenburg (Nouvelle-Écosse)
Numéro de dossier : 120-884-I-G

Incident

Le 9 février 2021, un navire de pêche appelé le *Primo* a coulé partiellement à quai dans le port de Lunenburg, en Nouvelle-Écosse. Le bureau de l'administrateur a pris connaissance de l'incident par la voie de reportages dans les médias.

La Garde côtière canadienne (GCC) serait intervenue en réponse à l'incident.

Demande d'indemnisation

Aucune demande d'indemnisation n'a encore été reçue à la suite de cet incident.

Le 21 février 2021, le bureau de l'administrateur a envoyé une lettre aux propriétaires du *Primo* pour leur demander de fournir des renseignements au sujet de l'incident. Au 31 mars 2022, aucune réponse n'avait été reçue.

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 dossier : 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 2007, 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 2007.

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

***L'Épaulard* (2018)**

Lieu : Blacks Harbour (Nouveau-Brunswick)
Numéro de dossier : 120-876-C1

Incident

Le 4 novembre 2018, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un navire de pêche en bois d'environ 54 pieds, appelé *L'Épaulard*, avait coulé au quai de Blacks Harbour, au Nouveau-Brunswick. On a signalé que de la pollution par les hydrocarbures était visible dans les eaux du port.

La GCC a dépêché des agents d'intervention environnementale sur les lieux de l'incident. Le personnel de la GCC a communiqué avec le propriétaire de *L'Épaulard*, qui a confirmé qu'il allait intervenir en réponse à l'incident de concert avec son assureur. La GCC a surveillé les efforts de sauvetage qui ont duré plusieurs jours. Le personnel de la GCC a aussi déployé du matériel absorbant pour contribuer aux efforts de sauvetage et récupérer les hydrocarbures qui polluaient les eaux du port.

Demande d'indemnisation

Le 3 novembre 2020, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation s'élevant à 7 821,73 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident causé par *L'Épaulard*.

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 enquêté sur la demande d'indemnisation et l'a évaluée. Il a conclu de façon générale que les mesures d'intervention et de surveillance prises par la GCC étaient raisonnables dans les circonstances. Les frais de salaire réclamés par la GCC pour les deux derniers jours de son intervention ont été légèrement réduits, car il n'y avait plus d'hydrocarbures récupérables causant de la pollution durant ces deux derniers jours. La seule tâche qui restait était de surveiller les mesures de sauvetage prises par le propriétaire, ce qui n'aurait raisonnablement nécessité que la présence d'un seul agent de la GCC.

Le 26 janvier 2021, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 7 674,80 $, plus les intérêts courus prévus par la loi.

La GCC a accepté l'offre le 12 mars 2021. Peu de temps après, la somme de 8 344,69 $, y compris des intérêts de 669,89 $, a été versée à la GCC par prélèvement sur la Caisse.

Mesures de recouvrement

Le bureau de l'administrateur a envoyé une mise en demeure au propriétaire du navire à une adresse fournie par la GCC. Aucune réponse n'a été reçue.

Le 3 novembre 2021, l'avocat interne de l'administrateur a intenté une action devant la Cour fédérale contre le propriétaire de *L'Épaulard*.

Un huissier a été engagé pour signifier l'acte de procédure en personne au défendeur. En janvier 2022, le huissier a tenté plusieurs fois de signifier l'acte de procédure au défendeur, mais sans succès. Des copies de la déclaration ont été laissées au présumé lieu de résidence du défendeur. De plus, des copies de la déclaration ont été envoyées par la poste à cette adresse et à une autre adresse qui avait été trouvée à la suite d'une assignation délivrée en vertu de la *Loi sur les enquêtes*.

En fin de compte, il a été décidé de préparer des documents à l'appui d'une requête en validation de la signification des documents au défendeur. Au 31 mars 2022, ces documents étaient en cours de préparation.

Situation

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

***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 2022, aucune demande d'indemnisation n'avait été présentée à l'administrateur.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

Québec

***Federal Leda* (2019)**

Lieu : Beauharnois (Québec)
Numéro de dossier : 120-852-C1

Incident

Le 21 novembre 2019, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée d'un incident de pollution par les hydrocarbures dans l'écluse n°4 à Beauharnois, au Québec. Il a été déterminé que la pollution avait été causée par le *Federal Leda*, un vraquier d'une jauge brute de 22 654, battant pavillon des Îles Marshall, qui était le dernier navire à franchir les écluses. L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent a pris des mesures pour contenir la pollution.

L'intervention de la GCC a consisté à surveiller à distance les travaux de confinement et de nettoyage de la pollution qui ont été effectués par d'autres entités. Un agent de liaison de l'équipe d'intervention environnementale de la GCC s'est rendu sur les lieux pour assurer la communication entre toutes les parties. La possibilité que la GCC fournisse un hélicoptère pour surveiller la pollution a été évoquée, mais on y a renoncé à cause des conditions météorologiques.

Le propriétaire du *Federal Leda* a engagé la Société d'intervention maritime de l'Est du Canada pour qu'elle intervienne en réponse au déversement, notamment en contenant la pollution et en fournissant des plongeurs pour trouver et obturer la fuite. La fuite a été colmatée à 8 h 30 le 22 novembre 2019. Il a été déterminé que la pollution avait été causée par de l'eau de refroidissement qui avait été mélangée par erreur à du carburant diesel.

Dans l'après-midi du 22 novembre 2019, la GCC a interdit au *Federal Leda* de prendre la mer. L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent a procédé au nettoyage de la pollution dans les écluses, et ces travaux ont pris fin à 18 h 30 le 22 novembre 2019. Les écluses ont été rouvertes dans la soirée et, le lendemain, la GCC a autorisé le *Federal Leda* à prendre la mer.

Dans les jours suivants, aucun rejet d'hydrocarbures provenant du *Federal Leda* n'a été signalé. La GCC a fermé le dossier le 25 novembre 2019.

Demande d'indemnisation

Le 20 novembre 2021, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation au montant de 2 956,29 $ pour les frais découlant de son intervention en réponse à l'incident causé par le *Federal Leda*.

L'administrateur a commencé à enquêter sur la demande d'indemnisation et à l'évaluer et, au 31 mars 2022, ces travaux se poursuivaient.

Situation

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

***GRT Synergie* (2018)**

Lieu : Baie des Chaleurs (Québec)
Numéro de dossier : 120-865-C1

Incident

Le 13 mai 2018, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un navire de pêche à coque en fibre de verre d'environ 35 pieds, identifié comme étant le *GRT Synergie*, avait coulé au quai des pêcheurs dans la baie des Chaleurs, près de Carleton-sur-Mer, au Québec. Personne n'a été témoin du naufrage, qui s'est produit soudainement peu après que le navire, qui était apparemment en bon état, ait été mis à l'eau.

Une équipe d'intervention environnementale de la GCC est arrivée sur les lieux. Après avoir tenté sans succès de communiquer avec le propriétaire du navire, elle a engagé un entrepreneur local en services environnementaux pour qu'il prenne des mesures d'intervention. L'entrepreneur a déployé un barrage flottant et du matériel absorbant. Le *GRT Synergie* a été redressé à l'aide d'une chargeuse-pelleteuse, et des préparatifs ont été faits pour sortir le navire de l'eau.

Ce soir-là, le propriétaire du navire est arrivé sur les lieux. Il a confirmé qu'il y avait 1 000 litres d'hydrocarbures à bord du navire. Il a aussi confirmé qu'il allait prendre en charge les mesures d'intervention.

Le propriétaire a tenté de sortir le *GRT Synergie* de l'eau en utilisant une remorque qui avait été placée sur une rampe d'accès. Cet effort a échoué lorsque la remorque s'est avérée trop petite pour le navire. Par la suite, le propriétaire a engagé un entrepreneur pour faire des réparations au navire pendant que celui-ci était encore dans l'eau, avec l'intention de remorquer le navire à un autre endroit pour y effectuer des réparations plus complètes. Cet effort a réussi.

Demande d'indemnisation

Le 12 mai 2020, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation s'élevant à 10 449,01 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident causé par le *GRT Synergie*.

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 enquêté sur la demande d'indemnisation et l'a évaluée. Il a conclu de façon générale que les premières mesures d'intervention prises par la GCC étaient raisonnables, étant donné la quantité inconnue d'hydrocarbures qui se trouvait à bord du *GRT Synergie*.

Les frais initiaux pour les travaux de l'entrepreneur qui a déployé un barrage flottant et redressé le navire n'étaient pas inclus dans la demande d'indemnisation, car ils ont apparemment été payés par le propriétaire du navire ou son assureur.

Une grande partie des frais inclus dans la demande d'indemnisation de la GCC se sont avérés être des dépenses que l'entrepreneur en services environnementaux a engagées après que le propriétaire du navire ait pris en charge les mesures d'intervention. Il semble que le propriétaire n'ait pas payé cette partie de la facture de l'entrepreneur et que la GCC ait déterminé qu'il était approprié de régler les factures impayées de l'entrepreneur.

Il n'a pas été nécessaire de décider s'il était approprié d'indemniser la GCC pour avoir payé les travaux effectués par les entrepreneurs, car, de façon générale, il a été déterminé que les frais réclamés n'étaient pas admissibles dans ce cas-ci. Il semble que les travaux qui ont été payés avaient pour but de préparer le *GRT Synergie* à prendre la mer pour le faire réparer. Il a été déterminé que le naufrage avait été causé par une pompe de cale défectueuse qui a pompé de l'eau dans le navire au lieu de le vider. Par conséquent, dans ce cas-ci, les réparations faites au navire ne constituaient pas des mesures ayant trait à la pollution par les hydrocarbures ou à une menace de pollution. Cette partie de la demande d'indemnisation n'était donc pas admissible, indépendamment de la question de savoir à qui les factures devaient être adressées.

Les autres parties de la demande d'indemnisation comprenaient les heures de travail du personnel de la GCC qui a répondu à l'incident et surveillé les mesures prises par le propriétaire, ainsi que les frais administratifs. Ces parties de la demande d'indemnisation ont été acceptées sans réduction.

Le 12 novembre 2020, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 1 297,67 $, plus les intérêts courus prévus par la loi.

La GCC a accepté l'offre le 16 décembre 2020. Peu de temps après, la somme de 1 426,46 $, y compris des intérêts de 128,79 $, a été versée à la GCC par prélèvement sur la Caisse.

Mesures de recouvrement

Des mises en demeure ont été envoyées au représentant de l'assureur du *GRT Synergie.*

Le 7 mai 2021, l'avocat interne de l'administrateur a déposé une action devant la Cour fédérale contre le propriétaire du *GRT Synergie*. Le 5 juillet 2021, la déclaration de l'administrateur a été signifiée au défendeur, mais le huissier engagé par l'avocat a tardé à fournir un affidavit de signification. Par conséquent, une requête a été présentée afin d'obtenir une prorogation du délai pour déposer la preuve de signification. La cour a accueilli la requête en prorogation du délai le 21 janvier 2022.

Situation

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

***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 2022, l'avis de poursuite judiciaire n'avait pas encore été signifié à la compagnie mexicaine. Les discussions entre les parties se poursuivent.

Demande d'indemnisation

Le 29 avril 2021, le gouvernement fédéral a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation relative à cet incident en vertu de l'art. 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM). La demande d'indemnisation a été mise en suspens en attendant l'issue des discussions en cours dans le litige.

Situation

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

***Le Sept-Ilien* (2018)**

Lieu : Gros-Morne (Québec)
Numéro de dossier : 120-866-C1

Incident

Le 22 juin 2018, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un navire de pêche au homard d'environ 41 pieds, identifié comme étant *Le Sept-Ilien*, s'était échoué près de Gros-Morne, au Québec.

À l'origine, l'intervention de la GCC en réponse à l'incident était une opération de sauvetage. L'équipage du navire *Le Sept-Ilien* a été secouru sans danger. Par la suite, les activités de la GCC sont devenues une intervention environnementale reposant sur une surveillance à distance.

La GCC a assuré une coordination avec le propriétaire du navire et le représentant de son assureur. Elle a notamment déployé des efforts pour reprendre contact avec le représentant de l'assureur du navire, après que ce dernier ait été hospitalisé subitement pour des raisons non liées à l'incident.

Une petite quantité d'hydrocarbures a été déversée durant les mesures d'intervention prises par le propriétaire du navire en réponse à l'incident. Ce déversement a été contenu à l'intérieur d'un barrage flottant qui avait été déployé en prévision d'un tel rejet. Le 29 juin, le reste des hydrocarbures se trouvant à bord du navire a été vidé par pompage, et le propriétaire a fait des préparatifs pour démanteler le navire. Les travaux de déconstruction du navire *Le Sept-Ilien* ont pris fin le 21 juillet 2018.

Demande d'indemnisation

Le 22 juin 2020, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation s'élevant à 3 087,54 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident causé par *Le Sept-Ilien*.

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 enquêté sur la demande d'indemnisation et l'a évaluée. Il a conclu de façon générale que les premières mesures d'intervention prises par la GCC étaient raisonnables, étant donné la présence d'hydrocarbures à bord du navire *Le Sept-Ilien* et l'état de détresse dans lequel il se trouvait.

Une partie des frais réclamés par la GCC pour les salaires et les heures de travail supplémentaires n'ont pas été acceptés. Toutes les mesures en réponse aux aspects environnementaux de l'incident ont été prises par le propriétaire ou son assureur. Bien qu'il ait été raisonnable pour la GCC de surveiller ces mesures à distance, certaines activités de son personnel ont été jugées comme étant une répétition inutile des efforts du propriétaire du navire

ou de ceux d'autres membres du personnel de la GCC.

Le 19 octobre 2020, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 1 996,69 $, plus les intérêts courus prévus par la loi.

La GCC a accepté l'offre le 17 décembre 2020. Peu de temps après, la somme de 2 186,11 $, y compris des intérêts de 189,42 $, a été versée à la GCC par prélèvement sur la Caisse.

Mesures de recouvrement

Le bureau de l'administrateur a envoyé des mises en demeure au représentant de l'assureur du navire *Le Sept-Ilien*. Une réponse a été reçue et les documents demandés ont été envoyés au représentant.

Le 11 mai 2021, l'avocat interne de l'administrateur a intenté une action devant la Cour fédérale contre le propriétaire du navire *Le Sept-Ilien*. Les tentatives pour signifier l'acte de procédure au défendeur ont été compliquées en raison de l'endroit éloigné où il habite sur la péninsule de Gaspé, au Québec, où il s'est avéré difficile de trouver un huissier. Par la suite, il a été déterminé que le défendeur était incarcéré, et l'acte de procédure lui a finalement été signifié en prison.

L'avocat a présenté une requête en prorogation du délai pour signifier les documents au défendeur. La cour a accueilli la requête le 17 mars 2022.

Situation

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

***Ocean Uannaq* (2016)**

Lieu : Montréal (Québec)
Numéro de dossier : 120-889-C1

Incident

Le 1er avril 2016, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un remorqueur appelé *Ocean Uannaq* avait chaviré et coulé immédiatement en aval du pont Champlain, à Montréal (Québec).

Avant de chavirer, le remorqueur servait à des travaux de construction du pont. Au moment du naufrage, on a estimé que le remorqueur contenait environ 500 litres de carburant diesel et 60 litres d'huile à moteur. Il y avait aussi une génératrice à bord.

Le propriétaire du *Ocean Uannaq* a assumé la responsabilité du navire et a coordonné les travaux d'intervention avec la GCC. Le personnel de la GCC a assuré la surveillance de ces travaux.

Le 27 mai 2016, le propriétaire du *Ocean Uannaq* a tenté de renflouer le remorqueur qui gisait au fond du fleuve. Durant ces travaux, une nappe d'hydrocarbures de couleur bleu noirâtre a été observée à la surface de l'eau. Des efforts ont été déployés pour contenir la nappe d'hydrocarbures. Le remorqueur a été renfloué avec succès à la suite de cette opération.

Le 28 mai 2016, le remorqueur a été sorti de l'eau.

Demande d'indemnisation

Le 31 mars 2021, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation s'élevant à 5 074,17 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident causé par l'*Ocean Uannaq*.

L'administrateur a déterminé que l'*Ocean Uannaq* a causé des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures le ou vers le 27 mai 2016, et que la demande d'indemnisation de la GCC a été présentée plus de deux ans après l'événement ayant causé ces dommages.

Le 14 octobre 2021, l'administrateur a avisé la GCC que sa demande d'indemnisation n'était pas admissible selon la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, parce que le délai de prescription prévu par la loi avait expiré avant la présentation de sa demande.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 janvier 2022.

***Réjane* (2020)**

Lieu : Rapides du Cheval Blanc, Rivières-des-Prairies (Québec)
Numéro de dossier : 120-891-C1

Incident

Le 10 octobre 2020, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le *Réjane*, un petit remorqueur ayant 600 litres de carburant diesel à son bord, s'était échoué la veille dans les Rapides du Cheval Blanc, à Rivières-des-Prairies, au Québec, après avoir heurté une bouée.

À l'origine, la GCC a eu de la difficulté à identifier le propriétaire du navire. Cependant, ce dernier s'est finalement montré et a commencé à prendre des mesures d'intervention. La GCC a d'abord ordonné de ne pas déplacer le navire avant que les hydrocarbures se trouvant à son bord ne soient enlevés.

Au cours des 33 jours qui ont suivi, la GCC a travaillé avec le propriétaire du navire et d'autres intervenants. Le propriétaire a finalement sorti son navire de l'eau le 10 novembre 2020. Aucun rejet d'hydrocarbures n'a été signalé.

Demande d'indemnisation

Le 13 avril 2021, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation s'élevant à 3 428,93 $ pour les frais découlant de son intervention en réponse à l'incident impliquant le *Réjane*.

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 enquêté sur la demande d'indemnisation et l'a évaluée. Il a conclu que tous les frais réclamés étaient recevables. En raison d'une apparente erreur de calcul commise par la GCC, le montant des frais d'administration qui lui a été accordé était légèrement supérieur à celui qu'elle avait réclamé.

Le 8 août 2021, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 3 441,79 $, plus les intérêts courus prévus par la loi.

La GCC a accepté l'offre le 19 août 2021. Peu de temps après, la somme de 3 530,09 $, y compris 88,30 $ en intérêts courus prévus par la loi, a été versée à la GCC.

Mesures de recouvrement

Le 31 août 2021, des mises en demeure ont été envoyées au propriétaire du *Réjane* et à un courtier d'assurance identifié par la GCC. Aucune réponse n'a été reçue.

Au 31 mars 2022, les efforts pour trouver le propriétaire du *Réjane* se poursuivaient.

Situation

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

Ontario

***SEA-Q-TI* (2021)**

Lieu : Parc Humber Bay, Etobicoke (Ontario)
Numéro de dossier : 120-904-C1

Incident

Le 8 février 2021, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un bateau de plaisance coulait dans les eaux glacées du parc Humber Bay à Toronto. Le navire avait été abandonné et allait bientôt être enlevé à l'aide du financement offert dans le cadre du Programme de protection de la navigation de Transports Canada. Une forte odeur de carburant a été signalée.

Le 10 février 2021, deux membres du personnel de la GCC se sont rendus au parc Humber Bay, où ils ont trouvé le bateau pris dans les glaces. Ils n'ont pas pu monter à bord pour évaluer le contenu de ses réservoirs. Les autorités municipales de Toronto ont placé des matelas absorbants autour du bateau et l'ont amarré à un mur sous la direction de la GCC.

La GCC a engagé un entrepreneur pour pomper et renflouer le bateau et le sortir de l'eau. Ces travaux ont pris fin le 13 février 2021.

Demande d'indemnisation

Le 8 novembre 2021, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation s'élevant à 35 614,93 $ pour les frais découlant de son opération d'intervention.

Le bureau de l'administrateur a identifié le bateau en cause comme étant le *SEA-Q-TI*, d'après des lettres échangées avec le propriétaire du bateau qui étaient incluses dans la demande d'indemnisation de la GCC.

Au 31 mars 2022, l'administrateur poursuivait son enquête et son évaluation de la demande d'indemnisation.

Situation

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

***Tecumseh* (2019)**

Lieu : Rivière Détroit, Windsor (Ontario)
Numéro de dossier : 120-910-C1

Incident

Le 15 décembre 2019, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le *Tecumseh*, un vraquier d'une jauge brute de 18 049, battant pavillon canadien, avait pris feu alors qu'il naviguait dans la rivière Détroit. La GCC a participé à une téléconférence avec les parties concernées, y compris la Garde côtière des États-Unis, Transports Canada et le port de Windsor, durant laquelle il a été décidé de remorquer le *Tecumseh* jusqu'à un terminal maritime situé à Windsor, en Ontario, pour évaluer les dommages causés par l'incendie.

Le 16 décembre 2019, le *Tecumseh* a été amarré au terminal maritime, l'incendie a été éteint et un barrage flottant a été déployé. Environ 33 500 litres d'hydrocarbures ont été enlevés du navire le 20 décembre 2019, et 151 tonnes métriques de carburant ont été enlevées durant les jours suivants.

Les parties ont décidé de laisser le reste des hydrocarbures à bord du *Tecumseh* pour que les génératrices du navire puissent fonctionner durant l'hiver. Les opérations d'intervention ont pris fin le 24 décembre 2019.

Demande d'indemnisation

Le 14 décembre 2021, l'administrateur a reçu de la GCC une demande d'indemnisation s'élevant à 9 752,43 $ pour les frais découlant de son intervention en réponse à l'incident impliquant le *Tecumseh*.

L'administrateur a commencé à enquêter sur la demande d'indemnisation et à l'évaluer, et ces travaux se poursuivaient au 31 mars 2022. Des renseignements additionnels ont été demandés à la GCC en janvier 2022, et une réponse a été reçue le mois suivant.

Situation

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

Nom inconnu (bateau de plaisance à Toronto) (2021)

Lieu : Parc Bluffer's, Toronto (Ontario)
Numéro de dossier : 120-902-C1

Incident

Le 13 avril 2021, les autorités municipales ont alerté la Garde côtière canadienne (GCC) qu'un bateau de plaisance abandonné s'était échoué au parc Bluffer's de Toronto et qu'il prenait l'eau. Le moteur du bateau n'était que partiellement intact et il risquait d'être endommagé par le vent, les vagues et le rivage rocheux ou de se détacher. Le lendemain, les autorités municipales ont évalué l'état du bateau et ont trouvé une brèche d'environ trois pouces dans la coque. Ils ont amarré le bateau à des rochers non loin, mais ils ont été incapables d'accéder à l'intérieur du bateau à cause des risques pour la sécurité que posaient des substances dangereuses et nocives se trouvant à bord.

Le bateau a changé de propriétaire plusieurs fois au cours des années qui ont précédé le naufrage. La GCC a communiqué avec deux anciens propriétaires, dont l'un a fourni un acte de vente qui semblait montrer que la propriété du bateau avait été transmise à une autre personne. Après avoir tenté sans succès de communiquer avec cette personne, la GCC a pris en charge l'opération d'intervention et elle a engagé un entrepreneur pour sortir le bateau de l'eau et le déconstruire.

Demande d'indemnisation

Le 13 octobre 2021, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation s'élevant à 9 982,18 $ pour les frais découlant de son opération d'intervention.

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 enquêté sur la demande d'indemnisation et l'a évaluée. Il a conclu qu'une grande partie des frais réclamés ne pouvaient être acceptés, car la preuve ne montrait pas que les mesures d'intervention prises par la GCC étaient proportionnées à la menace de pollution par les hydrocarbures que posait le bateau. Le 16 février 2022, une offre d'indemnité au montant de 2 294,64 $, plus les intérêts courus, a été faite à la GCC.

La GCC a accepté l'offre le 15 mars 2022. Peu de temps après, un paiement au montant de 2 356,33 $, y compris des intérêts de 61,69 $ prévus par la loi, a été versé à la GCC.

Mesures de recouvrement

Au 31 mars 2022, le bureau de l'administrateur poursuivait ses recherches pour trouver le propriétaire du bateau.

Situation

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

Colombie-Britannique

***Alaska Plaza* et *Sea Lander* (2020)**

Lieu : Port McNeill (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier **:** 120-888-I-G

Incident

Le 24 décembre 2020, l'*Alaska Plaza*, un chaland d'environ 80 pieds immatriculé aux États-Unis, a chaviré et coulé à Port McNeill. Le même jour, un plus petit chaland, le *Sea Lander*, a rompu ses amarres et s'est échoué sur le brise-lames du port. Des hydrocarbures ont été observés dans le secteur.

Le 25 décembre 2020, la Western Canada Marine Response Corporation a été engagée et a déployé un barrage flottant.

Le 28 décembre 2020, la Garde côtière canadienne (GCC) a engagé une entreprise de sauvetage pour renflouer l'*Alaska Plaza*, et le *Sea Lander* a été récupéré et enlevé de l'endroit où il se trouvait.

À la suite de retards dus au mauvais temps, l'*Alaska Plaza* a été renfloué le 8 janvier 2021, mais les mauvaises conditions météorologiques ont fait chavirer et couler le chaland encore une fois, ce qui a causé un autre rejet d'hydrocarbures. Du matériel absorbant a été déployé et, le 10 janvier 2021, il a été déterminé que la quantité de polluants récupérables qui s'échappait du chaland était minime.

Mesures prises par l'administrateur

Le 1er mars 2021, l'administrateur a ouvert un dossier sur les incidents causés par l'*Alaska Plaza* et le *Sea Lander* et a commencé à faire enquête.

Demande d'indemnisation

Au 31 mars 2022, aucune demande d'indemnisation n'avait été présentée à l'administrateur.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

***Alhena* (2018)**

Lieu : Alert Bay (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-875-C1

Incident

Le 1er novembre 2018, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un navire de pêche d'environ 37 pieds, identifié comme étant l'*Alhena*, était en train de couler au quai de Namgis, à Alert Bay, en Colombie-Britannique. La GCC a dépêché un agent de Port Hardy sur les lieux en réponse à l'incident.

La GCC a engagé un entrepreneur local pour qu'il enlève le carburant et les hydrocarbures de l'*Alhena*. Pendant ce temps, et après que l'entrepreneur ait enlevé environ 200 litres de liquides de l'*Alhena*, le propriétaire du navire est arrivé sur les lieux. Le propriétaire a indiqué qu'il voulait effectuer ce travail lui-même, et la GCC lui a donné l'ordre de le faire.

Le propriétaire de l'*Alhena* a pompé l'eau du navire, mais il n'a pas enlevé les hydrocarbures promptement. La GCC a pris des mesures pour sortir le navire de l'eau et le faire inspecter. La GCC a conclu qu'il fallait déconstruire le navire. L'*Alhena* a été transporté à un site d'enfouissement pour y être déconstruit, après un retard de trois mois attribuable aux conditions du sol au site d'enfouissement.

Demande d'indemnisation

Le 30 octobre 2020, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation s'élevant à 12 654,91 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident causé par l'*Alhena*.

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 enquêté sur la demande d'indemnisation et l'a évaluée. Il a conclu de façon générale que les premières mesures d'intervention prises par la GCC étaient raisonnables.

Dans son exposé de l'incident, la GCC a indiqué qu'il avait été déterminé que l'*Alhena* était saturé d'hydrocarbures, ce qui a nécessité sa déconstruction. Cependant, la preuve fournie était insuffisante pour permettre de conclure que cela était bien le cas.

Le 6 janvier 2021, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 5 440,03 $, plus les intérêts courus prévus par la loi.

La GCC a accepté l'offre le 26 janvier 2021. La somme de 5 896,89 $, y compris des intérêts de 456,86 $, lui a été versée par prélèvement sur la Caisse peu de temps après.

Mesures de recouvrement

Le bureau de l'administrateur a envoyé une mise en demeure au propriétaire de l'*Alhena*. Aucune réponse n'a été reçue.

En octobre 2021, l'avocat interne de l'administrateur a intenté une action en justice contre le propriétaire de l'*Alhena* devant la Cour fédérale. Les tentatives de signifier l'acte de procédure au défendeur par courrier recommandé ont été infructueuses.

Le 31 mars 2022, des assignations ont été délivrées en vertu de la *Loi sur les enquêtes* à l'Insurance Corporation of British Columbia et à une entreprise de télécommunications dans le but de trouver le défendeur.

Au 31 mars 2022, l'administrateur poursuivait ses efforts de recouvrement.

Situation

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

***Anapaya* (2017)**

Lieu : *Dog Patch*, 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 *Dog Patch*, 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 assignation 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

Lorsque l'administrateur a été subrogé, l'adresse du présumé propriétaire de l'*Anapaya* était inconnue. Des efforts ont été faits pour trouver cette information, notamment par la délivrance d'une assignation à une entreprise de réseautage social.

Le 7 juillet 2020, le bureau de l'administrateur a pris contact avec le présumé propriétaire de l'*Anapaya*. Ce dernier a nié que le navire lui appartenait au moment où l'incident est survenu. Il a identifié une autre personne comme étant le propriétaire de l'*Anapaya*. Des efforts ont été entrepris pour trouver cette autre personne.

Le 19 octobre 2020, l'administrateur a intenté une action en justice devant la Cour fédérale contre plusieurs personnes à qui l'*Anapaya* pouvait appartenir.

L'administrateur a déployé tous les efforts raisonnables pour trouver le présumé propriétaire de l'*Anapaya*. Ces efforts ont été infructueux. Par conséquent, l'acte de procédure n'a pas pu être signifié au présumé propriétaire comme l'exigent les règles de la cour applicables. L'action en justice a été abandonnée.

Situation

Le dossier a été fermé le 9 septembre 2021.

***Atanook* (2018)**

Lieu : Port de Ganges, île Salt Spring (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-872-C1

Incident

Le 5 octobre 2018, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un voilier à coque en ferro-ciment d'environ 42 pieds, identifié comme étant l'*Atanook*, était en train de couler dans le port de Ganges, sur l'île Salt Spring, en Colombie-Britannique.

La GCC a dépêché une équipe d'intervention environnementale sur les lieux pour évaluer l'incident. Avec l'aide d'entrepreneurs, les membres de l'équipe d'intervention environnementale ont placé des pompes à bord de l'*Atanook* pour l'empêcher de chavirer.

La GCC a déterminé qu'il fallait remorquer l'*Atanook* à un chantier maritime et le sortir de l'eau. Elle a finalement réussi à prendre contact avec le propriétaire du voilier. Ce dernier a refusé de prendre des mesures quelconques à l'égard de l'*Atanook*.

L'*Atanook* a fait l'objet d'une inspection maritime. Par la suite, la GCC a engagé un entrepreneur pour faire déconstruire le voilier.

Demande d'indemnisation

Le 5 octobre 2020, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation s'élevant à 19 017,43 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident causé par l'*Atanook*.

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 enquêté sur la demande d'indemnisation et l'a évaluée. Il a conclu de façon générale que les premières mesures d'intervention prises par la GCC étaient raisonnables, étant donné la menace de pollution que posait l'*Atanook* et la quantité inconnue d'hydrocarbures se trouvant à son bord.

La déconstruction d'un navire peut être considérée comme une mesure prise en réponse à la pollution par les hydrocarbures lorsque le navire en cause représente lui-même une menace de pollution par les hydrocarbures. Une telle situation se produit le plus souvent lorsqu'un navire en bois est devenu saturé d'hydrocarbures. Dans le cas de l'*Atanook*, la preuve était insuffisante pour montrer que le voilier lui-même constituait une menace de pollution par les hydrocarbures.

Les registres fournis par la GCC indiquent que les bordages de l'*Atanook* étaient imprégnés d'hydrocarbures. Cependant, prise en contexte, cette information n'était pas déterminante. L'*Atanook* était un voilier qui n'a jamais contenu de grandes quantités d'hydrocarbures. De plus, il avait une coque construite en ferro-ciment et non en bois. Cela signifie qu'il y avait peu de bois qui aurait pu être imprégné d'une quantité minime d'hydrocarbures. La seule note à ce sujet

dans le registre de la GCC a été jugée insuffisante pour conclure que l'*Atanook* lui-même aurait pu causer de la pollution par les hydrocarbures s'il avait été remis à l'eau.

Le 24 décembre 2020, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 4 905,93 $, plus les intérêts courus prévus par la loi.

La GCC a accepté l'offre le 26 janvier 2021. La somme de 5 330,30 $, y compris des intérêts de 424,37 $, lui a été versée par prélèvement sur la Caisse peu de temps après.

Mesures de recouvrement

Le bureau de l'administrateur a envoyé une mise en demeure au propriétaire de l'*Atanook*. Il s'est avéré que le propriétaire n'habitait pas à l'adresse figurant dans le registre d'immatriculation de Transports Canada. Cependant, l'occupant du domicile a pu s'occuper de faire suivre la mise en demeure au propriétaire du voilier.

Le 6 octobre 2021, l'avocat interne de l'administrateur a intenté une action en justice contre le propriétaire de l'*Atanook* devant la Cour fédérale. Par la suite, la déclaration a été signifiée au défendeur, mais ce dernier n'a pas déposé ni signifié une défense dans le délai prévu par les *Règles des Cours fédérales*.

Au 31 mars 2022, les efforts pour trouver le propriétaire de l'*Atanook* se poursuivaient.

Situation

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

Atrevida No. 1 (2018)

Lieu : Maple Bay (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-835-C1

Incident

Le 20 décembre 2018, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un ancien traversier de 60 pieds, appelé l'*Atrevida No. 1*, s'était échoué près de la pointe Arbutus, à Maple Bay, en Colombie-Britannique.

La GCC a dépêché une équipe d'intervention environnementale sur les lieux. Celle-ci a constaté que le navire était échoué sur un rivage rocheux et qu'il gîtait dangereusement. Le personnel de la GCC a observé une irisation d'hydrocarbures à la surface de l'eau, mais les conditions météorologiques étaient trop mauvaises pour lui permettre d'intervenir immédiatement.

Le lendemain, des entrepreneurs engagés par la GCC ont commencé à tenter de renflouer l'*Atrevida No. 1*. Leurs efforts ont réussi. Une fois le navire remis à flot, son propriétaire a communiqué avec la GCC et a indiqué qu'il allait assumer la responsabilité. Cependant, le propriétaire n'a pas fourni un plan de déconstruction du navire. La GCC a donc engagé des entrepreneurs qui ont déconstruit l'*Atrevida No. 1* sur place.

Demande d'indemnisation

Le 23 décembre 2020, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation s'élevant à 223 719,10 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident causé par l'*Atrevida No. 1*.

Le 10 mars 2021, l'administrateur a informé la GCC que la demande d'indemnisation n'était pas admissible selon la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, car le délai de prescription applicable avait expiré avant la réception de la demande d'indemnisation. L'administrateur a déterminé que l'incident en question avait causé des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, mais que la demande d'indemnisation avait été faite plus de deux ans après l'événement ayant causé ces dommages.

Le 29 novembre 2021, le bureau de l'administrateur a communiqué avec la GCC pour l'informer qu'elle pourrait quand même obtenir de la Caisse une indemnisation pour les frais découlant de son opération d'intervention, si elle intentait une action en justice contre le propriétaire de l'*Atrevida No. 1*. Aucune réponse n'a été reçue.

Situation

Le dossier a été fermé le 20 mai 2021.

***Aura Lee* (2018)**

Lieu : Cowichan Bay (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-880-C1

Incident

Le 13 décembre 2018, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un ancien navire de pêche d'environ 35 pieds, identifié comme étant l'*Aura Lee*, était en train de couler à Cowichan Bay, en Colombie-Britannique. La cause du naufrage était inconnue, et on croyait qu'un autre navire plus petit qui était amarré à l'*Aura Lee* a été entraîné au fond de l'eau lorsque celui-ci a coulé.

La GCC a dépêché une équipe d'intervention sur les lieux de l'incident. Lorsque cette équipe est arrivée, l'*Aura Lee* avait complètement coulé. Une irisation d'hydrocarbures a été observée à la surface de l'eau. La GCC a engagé un entrepreneur pour renflouer le navire. Le 17 décembre 2018, les travaux de renflouement du navire se sont terminés avec succès. L'autre navire qu'on croyait amarré à l'*Aura Lee*, une vedette de 16 pieds, n'a pu être trouvé.

L'*Aura Lee* a été sorti de l'eau et ensuite déconstruit.

Demande d'indemnisation

Le 8 décembre 2020, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation s'élevant à 42 176,45 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident causé par l'*Aura Lee*.

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 enquêté sur la demande d'indemnisation et l'a évaluée. Il a conclu de façon générale que les premières mesures d'intervention prises par la GCC étaient raisonnables, étant donné le rejet d'hydrocarbures et la quantité inconnue de polluants se trouvant à bord de l'*Aura Lee*. Par conséquent, les frais engagés pour déployer du matériel absorbant, renflouer le navire et le sortir de l'eau ont été approuvés.

Selon la preuve, l'administrateur a conclu que l'*Aura Lee* lui-même constituait une menace de pollution par les hydrocarbures. La déconstruction du navire a donc été considérée comme une mesure raisonnable prise en réponse à une menace de pollution par les hydrocarbures, et les frais de déconstruction ont été approuvés.

Le 31 mars 2021, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 33 908,13 $, plus les intérêts courus prévus par la loi.

Mesures de recouvrement

Après avoir épuisé tous les moyens d'identifier le propriétaire de l'*Aura Lee*, l'administrateur a

fermé le dossier le 18 novembre 2021.

Situation

Le dossier a été fermé le 18 novembre 2021.

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* (LRMM).

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.

Dossiers connexes

120-665-C1 – *Spudnik* (même propriétaire)
120-856-I-G – *Spudnik* (même propriétaire)
120-833-C1 – Incident de Darrell Bay (même propriétaire)
120-885-C1 – Nom inconnu (chaland ponté) (même propriétaire)

***Big Kahuna* (2017)**

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

Incident

Le29 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 assignations 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 la Caisse ainsi que les assignations délivrées par l'administrateur en vertu de la *Loi sur les enquêtes* ont permis d'identifier le présumé propriétaire du *Big Kahuna*, mais aucune adresse actuelle n'a été trouvée. D'autres recherches ont révélé que le propriétaire était accusé de divers actes criminels à Port Alberni.

Le 24 novembre 2020, l'avocat interne de l'administrateur a intenté une action en justice devant la Cour fédérale contre le propriétaire du *Big Kahuna*.

Après avoir épuisé tous les moyens d'enquête sur le propriétaire du navire, l'administrateur a déterminé qu'aucune autre mesure raisonnable ne pouvait être prise pour recouvrer les frais. L'action en justice a été abandonnée.

Situation

Le dossier a été fermé le 9 septembre 2021.

***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 en 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'hydrocarbures irrécupérables et ils ont déployé un barrage flottant 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 inspecté 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, les membrures de la salle des machines imprégnées d'hydrocarbures, et le 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 était 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'était pas 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.

Le19 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 assignation en vertu de la *Loi sur les enquêtes*, dans le but de trouver le propriétaire du *Blue Pacific No. 1*. Une réponse à l'assignation 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. Des discussions ont eu lieu en vue de parvenir à un règlement, mais elles n'ont pas abouti.

Étant donné que le défendeur n'a pas déposé ni signifié une défense, des affidavits ont été préparés à l'appui d'une requête en vue d'obtenir un jugement par défaut en mars 2020.

Le 25 septembre 2020, la requête de l'administrateur en vue d'obtenir un jugement par défaut a été déposée par l'avocat externe.

Le 30 septembre 2020, la Cour fédérale a rendu un jugement contre le propriétaire du *Blue Pacific No. 1*, lui ordonnant de payer la somme de 127 841,12 $, plus les intérêts.

Les avocats internes de l'administrateur ont communiqué avec le propriétaire, qui a prétendu être sans ressources. Ce dernier a fourni des documents financiers pour montrer qu'il était démuni. Des discussions ont alors été entamées afin de déterminer quel montant, s'il en est, le propriétaire serait capable de payer pour régler la réclamation de l'administrateur. Ces discussions étaient en cours à la fin de l'année financière.

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 d'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.

L'administrateur a chargé l'avocat externe de présenter une requête en vue d'obtenir un jugement par défaut contre le défendeur, qui n'avait pas déposé ni signifié une défense. Cela a été fait le 31 juillet 2020.

Le 10 août 2020, la Cour fédérale a rendu un jugement par défaut en faveur de l'administrateur au montant de 25 344,78 $, plus les intérêts antérieurs et postérieurs au jugement.

Par l'intermédiaire de l'avocat externe, l'administrateur a déposé une requête en attribution des dépens. Le 9 octobre 2020, l'administrateur a obtenu un jugement lui accordant une créance exécutoire contre des biens immeubles appartenant au débiteur judiciaire.

Situation

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

***Incident de Darrell Bay* (2018)**

Lieu : Squamish (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-833-C1

Incident

Le 12 décembre 2018, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que plusieurs navires étaient allés à la dérive durant une tempête et qu'ils posaient un risque de pollution par les hydrocarbures à Darrell Bay, près de Squamish, en Colombie-Britannique. Une équipe d'intervention environnementale de la GCC a été dépêchée sur les lieux pour évaluer la situation.

La GCC a déterminé que les navires impliqués dans l'incident de Darrell Bay comprenaient les suivants :

- l'ancien navire de pêche *Zena*,
- le navire à moteur *Sea Angel II*,
- l'ancien navire de pêche *La Rata Bastarda*,
- un voilier sans nom (identifié dans certains documents comme étant le *Tantis*),
- un bateau de plaisance sans nom de 18 pieds, et
- l'ancien remorqueur *J.S. Polhemus*.

Les navires se trouvaient dans des circonstances différentes. Le *La Rata Bastarda* était mal amarré à un pilotis en mauvais état; le voilier sans nom, bien qu'il ait été amarré à un quai, avait coulé; le bateau de plaisance avait partiellement coulé et il était coincé sous une rampe d'accès à un traversier; et le *J.S. Polhemus* avait coulé et rejetait des polluants. La GCC était préoccupée par le *Sea Angel II* et le *La Rata Bastarda*, mais elle n'a fourni aucun détail sur les risques que posaient ces navires.

Des efforts ont été faits pour déployer un barrage flottant autour du *J.S. Polhemus*, afin de contenir la pollution par les hydrocarbures qui s'échappait du navire coulé. Ces efforts ont échoué à cause du relief sous-marin. Une équipe de plongeurs engagée par la GCC a inspecté le *J.S. Polhemus* où il gisait à une profondeur d'environ 100 pieds. Cependant, avant qu'une décision ne soit prise à propos du renflouement du navire, le *J.S. Polhemus* a été entraîné par les courants, il est tombé d'un plateau sous-marin et il a sombré jusqu'à une profondeur de 300 pieds. La GCC a finalement décidé qu'en raison de la quantité minime d'hydrocarbures se trouvant à bord du navire, il n'était pas pratique de prendre d'autres mesures pour contenir les hydrocarbures qui continuaient de s'en échapper.

Séparément, la GCC a pris des mesures pour faire enlever quelques-uns des autres navires impliqués dans l'incident et s'en débarrasser. Un barrage flottant a été déployé autour du *Zena*, car des hydrocarbures semblaient s'en échapper. Le *Zena*, le *Tantis* et le bateau de plaisance ont été déconstruits sur les lieux de l'incident. Le *Sea Angel II* et le *La Rata Bastarda* ont été enlevés de l'endroit par des entrepreneurs et ils ont été déconstruits par la suite.

L'intervention de la GCC a été compliquée par le fait que la même tempête avait causé un certain nombre d'autres incidents. De plus, le propriétaire présumé des navires impliqués dans

l'incident de Darrell Bay s'est montré peu coopératif.

Demande d'indemnisation

Le 17 décembre 2020, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation s'élevant à 202 213,22 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident de Darrell Bay.

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 10 mai 2021, une lettre d'offre a été émise. Il a été conclu que de grandes parties de la demande d'indemnisation se rapportaient à des mesures prises relativement à des navires qui, selon les documents fournis, ne constituaient pas une menace de pollution par les hydrocarbures. Les parties de la demande d'indemnisation jugées recevables s'élevaient à 43 721,14 $, et une offre d'indemnité à ce montant a été faite à la GCC, plus les intérêts prévus par la loi.

Peu de temps après, l'offre a été acceptée et payée, y compris les intérêts.

Mesures de recouvrement

Selon les documents fournis par la GCC, tous les navires impliqués dans l'incident appartiennent à une seule personne, qui est connue de la Caisse dans d'autres dossiers.

Le 20 décembre 2021, l'administrateur a intenté une action en justice devant la Cour fédérale contre le propriétaire des navires. À la fin de l'année financière, les efforts pour signifier l'acte de procédure au défendeur se poursuivaient.

Situation

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

Dossier connexe

Nom inconnu (chaland ponté), numéro de dossier : 120-885-C1 (même propriétaire).

***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 voilier 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 voilier 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 de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation s'élevant à 25 579,91 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident causé par le *Delphinus*.

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

L'administrateur a enquêté sur la demande d'indemnisation et l'a évaluée. Les frais réclamés pour la déconstruction du voilier représentaient la majeure partie de la demande d'indemnisation. Le voilier avait une coque en ferro-ciment, un matériau qui résiste normalement à la contamination par les hydrocarbures, et les documents à l'appui de la demande d'indemnisation ne montraient pas comment la déconstruction du voilier constituait une mesure prise pour prévenir la pollution par les hydrocarbures. Par conséquent, les éléments de la demande d'indemnisation liés à la déconstruction du voilier ont été rejetés.

Les autres éléments de la demande d'indemnisation, à savoir les frais réclamés pour remorquer le voilier et le sortir de l'eau afin de l'inspecter, ont été jugés admissibles.

Le 31 juillet 2020, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 4 378,08 $, plus les intérêts prévus par la loi.

La GCC a accepté l'offre le 25 septembre 2020. La somme de 4 819,28 $, y compris les intérêts prévus par la loi, a été versée à la GCC par prélèvement sur la Caisse le 30 septembre 2020.

Mesures de recouvrement

Après avoir fait enquête, le bureau de l'administrateur a constaté que le *Delphinus* n'a jamais été immatriculé au Canada. Cependant, durant les années 1980, le navire a eu un permis d'embarcation de plaisance montrant qu'il appartenait à deux personnes. Une lettre a été envoyée à la dernière adresse connue de ces personnes, mais aucune réponse n'a été reçue.

D'autres recherches ont été faites, mais aucun indice utile sur l'identité du propriétaire du navire n'a été trouvé.

Après avoir pris toutes les mesures raisonnables pour identifier et trouver le propriétaire du navire, l'administrateur a décidé de fermer le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 18 novembre 2021.

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

Lieu : Port de Steveston (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 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 dossier : 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).

***Foss 153* (2020)**

Lieu : Baie Dinan, Haida Gwaii (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-862-I-G

Incident

Le 22 avril 2020, une soupape d'alimentation de carburant diesel à une génératrice se trouvant sur le chaland d'habitation *Foss 153* a fait défaut et a causé un déversement de carburant diesel dans les eaux de la baie Dinan, à Haida Gwaii, en Colombie-Britannique. De la pollution a été observée sur les rives de la baie. Le propriétaire du chaland est intervenu en réponse à l'incident.

Le 23 avril 2020, Transports Canada a fait un survol de l'endroit et a estimé que 1 970 litres avaient été déversés. On a signalé plus tard que le déversement ait pu atteindre jusqu'à 4 500 litres.

Un centre virtuel de commandement unifié a été établi, dont ont fait partie le propriétaire du chaland, la Garde côtière canadienne (GCC), le ministère de l'Environnement et de la Stratégie sur le changement climatique de la Colombie-Britannique, ainsi que la Nation Haida.

Le propriétaire du chaland a engagé des entrepreneurs qui ont effectué des analyses d'impact et prélevé des échantillons dans l'environnement. Du matériel absorbant a aussi été déployé. L'intervention du centre de commandement unifié a pris fin le 30 avril 2020, et les mesures de surveillance de l'environnement se sont poursuivies par la suite.

Mesures prises par l'administrateur

Le 6 mai 2020, le bureau de l'administrateur a communiqué avec la GCC afin d'obtenir des renseignements additionnels sur l'incident causé par le *Foss 153*.

La GCC a répondu le 21 mai 2020 et a indiqué qu'elle avait l'intention de présenter une demande d'indemnisation relativement à son intervention.

Demande d'indemnisation

Au 31 mars 2022, aucune demande d'indemnisation n'avait été présentée à l'administrateur.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

***Friday While* (2019)**

Lieu : Port de Tsehum, Sidney (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-881-C1

Incident

Le 9 janvier 2019, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un bateau de plaisance en fibre de verre d'environ 30 pieds, identifié comme étant le *Friday While*, avait coulé près de la marina Van Isle, dans le port de Tsehum, à Sidney, en Colombie-Britannique.

La GCC a dépêché une équipe d'intervention sur les lieux. Elle a constaté que le bateau avait presque entièrement coulé et que seule une petite partie dépassait de la surface de l'eau. Une petite irisation d'hydrocarbures irrécupérables a été observée. Des mesures de lutte contre la pollution ont été prises.

La quantité d'hydrocarbures à bord du bateau coulé était inconnue. Afin de prévenir de futurs rejets possibles d'hydrocarbures, la GCC a déterminé qu'il fallait renflouer le *Friday While* et le sortir de l'environnement marin. Un entrepreneur a été engagé à cette fin.

Une fois que le bateau a été sorti de l'eau, la GCC l'a fait déconstruire au motif que le bateau lui-même posait un risque de pollution par les hydrocarbures.

Demande d'indemnisation

Le 31 décembre 2020, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation s'élevant à 27 442,55 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident causé par le *Friday While*.

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 enquêté sur la demande d'indemnisation et l'a évaluée. Il a conclu de façon générale que les premières mesures d'intervention prises par la GCC étaient raisonnables, étant donné le naufrage du *Friday While* et la quantité inconnue d'hydrocarbures qui se trouvait à bord. Par conséquent, les frais réclamés pour le déploiement du personnel de la GCC afin d'inspecter le bateau et le sortir de l'eau ont été approuvés. Le calcul des frais pour l'usage du bateau de la GCC ayant servi à l'intervention n'a pas été accepté, mais un plus petit montant a été approuvé pour l'usage de ce bateau.

Les frais réclamés pour les heures de travail du personnel de la GCC ont généralement été acceptés, mais quelques réductions y ont été faites parce que la GCC a déployé d'autres membres de son personnel le deuxième jour de l'intervention et que cette décision n'était pas justifiée par la preuve.

La preuve n'a pas permis d'établir que le *Friday While* posait réellement une menace de pollution par les hydrocarbures après avoir été sorti de l'eau. Les frais réclamés pour la

déconstruction du bateau ont donc été rejetés.

Le 3 mars 2021, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 10 531,22 $, plus les intérêts courus prévus par la loi.

La GCC a accepté l'offre le 16 avril 2021. Peu de temps après, un paiement au montant de 11 329,39 $, y compris les intérêts courus de 798,17 $ prévus par la loi, a été versé à la GCC.

Mesures de recouvrement

Le bureau de l'administrateur a tenté de prendre contact avec la personne à qui le *Friday While* appartenait apparemment au moment de l'incident.

Un certain nombre d'adresses où cet individu habitait peut-être ont été trouvées, mais d'autres recherches ont révélé qu'il était probablement décédé. Plusieurs lettres ont été envoyées pour tenter de prendre contact avec un représentant de la succession de l'individu. Aucune réponse n'a été reçue.

Au 31 mars 2022, les efforts pour prendre contact avec la succession du propriétaire apparent du *Friday While* se poursuivaient.

Situation

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

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 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 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.

En mars 2021, l'avocat de l'administrateur a communiqué encore une fois avec les avocats du club de protection et d'indemnisation pour s'informer de la situation. On lui a répondu que les discussions avec le ministère de l'Environnement de la Colombie-Britannique et la GCC n'avaient pas progressé.

Demande d'indemnisation

Au 31 mars 2022, aucune demande d'indemnisation n'avait été présentée à l'administrateur.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

***Go-Getter* (2019)**

Lieu : Port Hardy (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-906-C1

Incident

Le 2 décembre 2019, le personnel de la Garde côtière canadienne (GCC) à Port Hardy a constaté que le *Go-Getter*, un petit navire de pêche, donnait de la gîte le long d'un quai. Il a observé que de l'eau s'était accumulée dans la cale et qu'une irisation d'hydrocarbures s'était répandue autour du navire. Une pompe électrique a été mise en place pour vider l'eau du navire.

Le personnel de la GCC a déterminé qu'il y avait une petite quantité de carburant et d'huile à moteur à bord du *Go-Getter* et que l'eau dans la cale du navire était huileuse. La GCC a décidé qu'il fallait sortir le navire de l'eau. Elle a communiqué avec le propriétaire, mais ce dernier n'était pas en mesure d'intervenir.

Le 3 décembre 2019, la GCC a engagé un entrepreneur pour sortir le *Go-Getter* de l'eau. Cela a été fait le lendemain, et le navire a été remorqué par voie terrestre jusqu'à une installation d'entreposage. On a constaté que la coque du navire était très endommagée.

Le 11 décembre 2019, la GCC a émis au propriétaire du navire un avis lui exigeant de payer les frais qu'elle avait engagés jusqu'à cette date, avant de l'autoriser à reprendre possession de son navire. Le propriétaire a informé la GCC qu'il était incapable de payer.

Le 13 décembre 2019, la GCC a fait inspecter le navire. En fin de compte, la GCC a décidé de déconstruire le navire, et ces travaux ont pris fin en janvier 2020.

Demande d'indemnisation

Le 24 novembre 2021, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation s'élevant à 12 623,68 $ pour les frais découlant de son intervention en réponse à l'incident impliquant le *Go-Getter*.

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 enquêté sur la demande d'indemnisation et l'a évaluée. Il a conclu que la preuve ne montrait pas qu'une grande partie des frais réclamés par la GCC, y compris les frais liés à l'enlèvement et à la déconstruction du *Go-Getter*, avaient été engagés afin de prévenir la pollution par les hydrocarbures.

Le 18 février 2022, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 2 123,68 $, plus les intérêts courus prévus par la loi.

Au 31 mars 2022, 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.

***Halary No. 1* (2018)**

Lieu : Campbell River (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-873-C1

Incident

Le 11 octobre 2018, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le *Halary No. 1*, un ancien navire de pêche d'environ 35 pieds, avait coulé à quai dans le port Discovery, à Campbell River, en Colombie-Britannique.

Des membres du personnel de la station locale de bateau de sauvetage de la GCC ont été dépêchés sur les lieux, où ils ont observé des hydrocarbures qui s'échappaient du navire coulé et remontaient à la surface. Ils ont déployé du matériel absorbant, avec l'aide du directeur du port. Le propriétaire du navire, qui était également sur les lieux, a estimé qu'il y avait jusqu'à 200 gallons de carburant à bord. Le propriétaire a indiqué qu'il était incapable de fournir une aide financière ou autre à la GCC.

L'équipe d'intervention environnementale de la GCC, agissant à distance depuis Victoria, a déterminé qu'il fallait renflouer le navire coulé afin de réduire le risque de pollution par les hydrocarbures. Un entrepreneur local a été engagé à cette fin, et les travaux ont débuté immédiatement. On a fait appel à des plongeurs d'un autre entrepreneur pour aider à l'opération de renflouement, et le *Halary No. 1* a été remis à flot dans l'après-midi du 11 octobre 2018. Étant donné qu'aucun expert maritime n'était disponible, il a été décidé de sortir le navire de l'eau immédiatement.

L'entrepreneur de la GCC a sorti le *Halary No. 1* de l'eau dans la matinée du 12 octobre 2018, et le navire a été transporté à un lieu d'entreposage appartenant à un autre entrepreneur. Le matériel absorbant souillé a été mis au rebut.

Le 23 octobre 2018, la GCC a fait inspecter le *Halary No. 1*, qui avait été placé sur des blocs. L'expert maritime a constaté que la cale de l'espace machines du navire était légèrement souillée d'hydrocarbures, et il a noté qu'il était probable que les réservoirs de carburant et la machinerie contenaient encore des hydrocarbures. Il a conclu que le navire était en mauvais état et n'avait aucune valeur.

Le 30 octobre 2018, la CCG a chargé le propriétaire du lieu d'entreposage de déconstruire le *Halary No. 1* et de s'en débarrasser. Ces travaux ont pris fin le 22 décembre 2018.

Demande d'indemnisation

Le 9 octobre 2020, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation s'élevant à 25 413,44 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident causé par le *Halary 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 enquêté sur la demande d'indemnisation et l'a évaluée. Il a conclu de façon générale que les mesures prises par la GCC pour renflouer le *Halary No. 1* et le sortir de l'eau étaient raisonnables, étant donné la menace réelle de pollution par les hydrocarbures que constituait le navire. Cependant, pour ce qui est des frais de déconstruction du navire, l'administrateur a conclu que la preuve fournie par la GCC était insuffisante pour justifier son processus décisionnel. Par conséquent, cette partie de la demande d'indemnisation a été rejetée.

Le 28 janvier 2021, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 17 021,27 $, plus les intérêts courus prévus par la loi.

La GCC a accepté l'offre le 12 mars 2021. La somme de 18 551,74 $, y compris les intérêts, lui a été versée par prélèvement sur la Caisse le 17 mars 2021.

Mesures de recouvrement

Le 25 janvier 2021, l'avocat interne de l'administrateur a obtenu de Transports Canada la transcription de l'immatriculation du *Halary No. 1*. La transcription montrait que le propriétaire inscrit du navire n'était pas la même personne désignée par la GCC comme étant le propriétaire du *Halary No. 1*.

Le même jour, l'avocat de l'administrateur a envoyé une lettre au propriétaire inscrit du navire pour lui demander des renseignements. Le propriétaire inscrit a répondu qu'il avait vendu le navire à la personne désignée par la GCC plusieurs années avant le naufrage. Bien qu'il ne possédait aucun document attestant la prétendue vente, le propriétaire inscrit a finalement fourni une facture obtenue du port de Discovery, qui semblait montrer que le *Halary No. 1* appartenait en fait au prétendu acheteur au moment du naufrage.

Le 9 mars 2021, l'avocat de l'administrateur a obtenu d'autres documents montrant que le *Halary No. 1* appartenait au prétendu acheteur.

Le 10 mars 2021, dans le but d'obtenir l'adresse actuelle du présumé propriétaire du *Halary No. 1*, l'administrateur a délivré des assignations en vertu de la *Loi sur les enquêtes* à BC Hydro et à l'Insurance Corporation of British Columbia. Des réponses ont été reçues peu de temps après.

Le 19 mars 2021, l'avocat de l'administrateur a envoyé une mise en demeure à la personne dont l'adresse avait été obtenue par voie d'assignation.

Au cours des recherches sur le présumé propriétaire du navire, on a appris que ce dernier était en très mauvaise santé et qu'il était hospitalisé depuis un certain temps.

En raison du coût élevé et de la complexité d'une procédure judiciaire contre une personne gravement malade, et parce qu'il n'y avait aucune preuve que le présumé propriétaire du *Halary No. 1* avait des ressources financières considérables, il a été déterminé que toutes les mesures raisonnables pour recouvrer les frais dans ce dossier avaient été prises.

Situation

Le dossier a été fermé le 21 octobre 2021.

***Knot* (2021)**

Lieu : Bras Todd (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-901-I-G

Incident

Le ou vers le 26 septembre 2021, la Garde côtière canadienne (GCC) est intervenue en réponse à un incident impliquant un ancien navire de pêche appelé *Knot*. D'après l'information que possède l'administrateur, le navire était abandonné au mouillage depuis un certain temps. Le navire a pris l'eau et a coulé complètement ou partiellement, ce qui nécessité l'intervention de la GCC.

Mesures prises par l'administrateur

Le navire ne semble pas être immatriculé. Son propriétaire actuel est inconnu et le navire semble avoir été utilisé à des fins illicites pendant un certain temps avant son naufrage. Il n'est donc pas possible de prendre des mesures pour obtenir une garantie en ce moment.

Demande d'indemnisation

Au 31 mars 2022, aucune demande d'indemnisation n'avait été présentée à l'administrateur.

***Lady Candy* (2022)**

Lieu : Bella Coola (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-914-I-G

Incident

Le ou vers le 1er janvier 2022, la Garde côtière canadienne (GCC) est intervenue en réponse à un incident impliquant le navire de pêche appelé *Lady Candy*. D'après l'information que possède l'administrateur, le navire a coulé alors qu'il était amarré à un quai. Par la suite, le navire a été renfloué et remorqué. Il semble qu'un rejet d'hydrocarbures se soit produit durant l'incident.

Mesures prises par l'administrateur

À la suite de l'incident, l'administrateur a enquêté sur la propriété du navire. Selon l'information disponible, il a été déterminé qu'il n'était pas possible d'obtenir une garantie à l'égard du navire.

Demande d'indemnisation

Au 31 mars 2022, aucune demande d'indemnisation n'avait été présentée à l'administrateur.

***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 été versée le 18 avril 2019.

Mesures de recouvrement

Le 8 juillet 2019, l'administrateur a engagé un avocat 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 interne de l'administrateur a envoyé une mise en demeure au propriétaire inscrit du *Laurier II*. Aucune réponse n'a été reçue.

Le 8 juillet 2020, l'avocat interne de l'administrateur a intenté une action devant la Cour fédérale contre la société propriétaire inscrite du *Laurier II*. La déclaration de l'administrateur a été signifiée en personne au défendeur le 17 août 2020.

Le 4 septembre 2020, l'avocat du défendeur a déposé et signifié une défense.

Le 18 février 2021, l'affidavit des documents de l'administrateur a été envoyé à l'avocat du défendeur. À la fin de l'année financière, aucune réponse n'avait été reçue.

Au 31 mars 2022, l'administrateur poursuivait ses efforts de recouvrement dans ce dossier.

Situation

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

***Maverick IV* (2018)**

Lieu : Cowichan Bay (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-871-C1

Incident

Le 5 octobre 2018, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un bateau de plaisance d'environ 55 pieds, identifié comme étant le *Maverick IV*, était en train de couler à Cowichan Bay, en Colombie-Britannique. Le personnel de la marina locale a placé plusieurs petites pompes à bord du bateau. Il n'a pas été possible de prendre contact avec le propriétaire du bateau.

La GCC a dépêché du personnel de la station de bateau de sauvetage de Ganges pour évaluer la situation. Elle a aussi dépêché du personnel d'intervention environnementale de Victoria, qui était équipé d'un bateau de lutte contre la pollution. De plus, un entrepreneur local a été engagé. L'entrepreneur a été le premier à arriver sur les lieux. Il a signalé que le *Maverick IV* s'était détaché du quai et qu'il flottait encore un peu. Il y avait une légère irisation d'hydrocarbures à la surface de l'eau. L'entrepreneur a remorqué le bateau jusqu'en eau moins profonde et l'a poussé sur le rivage. Le personnel de la station de bateau de sauvetage de Ganges a déployé du matériel absorbant autour du bateau.

Lorsque le personnel d'intervention environnementale est arrivé sur les lieux, il a déployé d'autre matériel absorbant et il a relevé le personnel de la station de bateau de sauvetage. Il a été déterminé que le *Maverick IV* constituait encore une menace de pollution par les hydrocarbures, et l'entrepreneur a été engagé pour le renflouer et le sortir de l'eau.

Le 6 octobre 2018, le *Maverick IV* a été renfloué à marée basse, sous la surveillance du personnel d'intervention environnementale. Par la suite, des pompes ont été placées à bord du bateau, et l'entrepreneur de la GCC l'a remorqué jusqu'aux installations d'un autre entrepreneur à Sidney, où le bateau a été sorti de l'eau. Le personnel d'intervention environnementale, à bord de son bateau de lutte contre la pollution, a fait escorte pendant une bonne partie du remorquage.

Bien que l'exposé de l'incident fourni par la GCC ne soit pas allé plus loin, les factures qui accompagnaient la demande d'indemnisation montrent que des entrepreneurs engagés par la GCC ont ensuite inspecté et déconstruit le *Maverick IV*. Le rapport d'inspection a indiqué que les réservoirs de carburant et les machines du bateau étaient vraisemblablement pleins d'hydrocarbures et d'eau. L'inspecteur n'a pu examiner une grande partie de l'intérieur du bateau parce qu'il était couvert d'ordures, mais, d'après les bordages inférieurs de la coque qui fuyaient, il a conclu qu'il y avait de l'eau mélangée aux hydrocarbures dans la cale.

Demande d'indemnisation

Le 24 septembre 2020, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation s'élevant à 52 522,45 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident causé par le *Maverick IV*.

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 enquêté sur la demande d'indemnisation et l'a évaluée. Il a conclu, de façon générale, que les premières mesures d'intervention prises par la GCC étaient raisonnables, étant donné le rejet d'hydrocarbures et la quantité inconnue de polluants se trouvant à bord du *Maverick IV*. Par conséquent, les frais réclamés pour le déploiement de matériel absorbant et pour le renflouement et l'enlèvement du bateau ont été approuvés. Cependant, en raison du manque de preuve montrant que le bateau était saturé d'hydrocarbures et en l'absence de toute explication du processus décisionnel de la GCC, les frais réclamés pour la déconstruction du bateau ont été rejetés en majeure partie. Certains frais réclamés pour l'élimination du bateau ont été acceptés, dans la mesure où il a pu être clairement établi que ces frais étaient liés à la pollution par les hydrocarbures.

Le 17 décembre 2020, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 18 905,55 $, plus les intérêts courus prévus par la loi.

La GCC a accepté l'offre le 26 janvier 2021. Peu de temps après, la somme de 20 439,56 $, y compris 1 534,01 $ en intérêts, a été versée à la GCC par prélèvement sur la Caisse.

Mesures de recouvrement

Le 28 septembre 2020, l'avocat interne de l'administrateur a obtenu de Transports Canada la transcription de l'immatriculation du *Maverick IV*.

Le même jour, l'avocat a communiqué avec le gestionnaire de la marina où l'incident du *Maverick IV* s'était produit. Le gestionnaire de la marina a répondu le 30 septembre 2020 et a fourni le nom et les coordonnées d'une personne qu'il présumait être le propriétaire du bateau. Cependant, cette personne n'était pas le propriétaire inscrit du bateau.

Les 7 et 8 octobre 2020, l'administrateur a délivré des assignations à BC Hydro en vertu de la *Loi sur les enquêtes*, dans le but de trouver l'adresse du propriétaire inscrit du *Maverick IV* et celle de la personne identifiée par le gestionnaire de la marina. Des réponses ont été reçues peu de temps après. Une adresse a été obtenue pour le propriétaire inscrit du bateau, mais pas pour l'autre personne.

Le 15 octobre 2020, l'avocat a envoyé une lettre au propriétaire inscrit du *Maverick IV* pour lui demander des renseignements.

Le 29 octobre 2020, l'avocat a écrit à la GCC pour lui demander d'autres détails sur une personne non nommée que la GCC avait identifiée dans les documents à l'appui de sa demande d'indemnisation comme pouvant être le propriétaire du *Maverick IV*. Le 8 novembre 2020, la GCC a répondu que la personne à qui son personnel avait parlé s'était avérée ne pas être le propriétaire, et que le propriétaire inscrit du bateau était décédé lorsque l'incident est survenu. L'avocat a demandé à la GCC de lui fournir d'autres détails sur son interaction avec la personne non nommée, et d'expliquer comment elle a conclu que cette personne n'était pas le propriétaire.

Le 11 novembre 2020, l'avocat a reçu un courriel du propriétaire inscrit du *Maverick IV* qui, en

fait, n'était pas décédé. Le propriétaire inscrit a dit qu'il avait vendu le bateau presque dix ans avant le naufrage. Il n'a pu fournir aucun document attestant la vente du bateau, mais il a donné le signalement du présumé acheteur et il a dit reconnaître le nom fourni par le gestionnaire de la marina.

Le 27 novembre 2020, l'administrateur a délivré une assignation à l'Insurance Corporation of British Columbia en vertu de la *Loi sur les enquêtes*, dans le but de trouver la personne identifiée par le gestionnaire de la marina et par le propriétaire inscrit du *Maverick IV*. Une réponse a été reçue le 8 décembre 2020.

Le 12 avril 2021, l'avocat a envoyé une mise en demeure au présumé propriétaire du *Maverick IV*. Cet individu a répondu peu de temps après et a fourni des pièces de correspondance qu'il avait échangées avec le propriétaire inscrit. Bien qu'il ait conclu une convention d'achat du bateau en 2021, qu'il l'ait payé en partie et qu'il en ait pris possession, l'individu a prétendu que le *Maverick IV* ne lui appartenait pas lorsqu'il a coulé. Une liste de questions supplémentaires a été envoyée à l'individu, mais aucune réponse n'a été reçue.

Le 30 septembre 2021, l'avocat interne de l'administrateur a intenté une action devant la Cour fédérale contre le présumé propritéaire du *Maverick IV*. Les premières tentatives pour lui signifier l'acte de procédure ont été infructueuses, car il semblait avoir déménagé depuis avril 2021. D'autres assignations ont été délivrées en vertu de la *Loi sur les enquêtes*, et une adresse actuelle aux fins de signification a été trouvée. En fin de compte, l'acte de procédure a été signifié au défendeur juste après l'expiration du délai prévu par les *Règles des Cours fédérales*. Par conséquent, le 23 décembre 2021, une requête a été présentée à la cour pour proroger ce délai rétrospectivement. Au début de janvier 2022, le défendeur a engagé un avocat.

Au 31 mars 2022, l'administrateur attendait la décision de la cour concernant sa requête en prorogation du délai de signification.

Situation

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

***Miss Terri* (2018)**

Lieu : Havre Discovery, Campbell River (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-869-C1

Incident

Le 23 février 2018, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un navire de pêche d'environ 67 pieds, identifié comme étant le *Miss Terri*, prenait l'eau à un débit élevé dans le havre Discovery, à Campbell River, en Colombie-Britannique.

La GCC a dépêché une équipe sur les lieux de l'incident. Elle a installé des pompes supplémentaires pour vider l'eau du *Miss Terri* et elle a donné pour instructions à son propriétaire de prendre d'autres mesures en réponse à la menace de pollution par les hydrocarbures.

Le 11 septembre 2018, une équipe d'intervention environnementale de la GCC qui inspectait un autre navire dans le havre Discovery a constaté que le *Miss Terri* était partiellement enfoncé dans l'eau. Elle a communiqué avec le propriétaire du *Miss Terri*, mais ce dernier a indiqué qu'il ne pouvait pas répondre à la situation immédiatement parce qu'il était en mer à bord d'un autre navire.

Le 18 septembre 2018, le directeur du havre Discovery a communiqué avec la GCC pour l'aviser que les pompes du *Miss Terri* fonctionnaient sans arrêt. La GCC a déployé une équipe d'intervention environnementale et a engagé un entrepreneur pour remorquer le *Miss Terri* à un autre endroit où il pouvait être surveillé de façon constante.

La GCC a fait des efforts pour que le propriétaire du *Miss Terri* assume la responsabilité de son navire. Le propriétaire n'a pas pris les mesures appropriées. Au lieu de cela, il a menacé d'intenter une action en justice contre le personnel de la GCC qui s'occupait de l'intervention en réponse à l'incident.

La GCC a donné pour instructions à son entrepreneur de commencer à déconstruire le *Miss Terri*. Les travaux de déconstruction ont débuté le 29 novembre 2018 et ils ont pris fin le 14 décembre 2018.

Demande d'indemnisation

Le 4 septembre 2020, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation s'élevant à 88 576,24 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident causé par le *Miss Terri*.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation avait peut-être été présentée après l'expiration du délai prescrit à la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

L'administrateur a enquêté sur la demande d'indemnisation et l'a évaluée. Le 23 février 2020, l'administrateur a envoyé à la GCC une lettre dans laquelle il lui a fait une offre d'indemnité préalable. Dans son offre préalable, l'administrateur a noté qu'il se pouvait que l'incident ait causé des rejets d'hydrocarbures, mais que la preuve portait raisonnablement à conclure que certains de ces rejets aient pu se produire plus de deux ans avant que la GCC ne présente sa demande d'indemnisation à l'administrateur. Si une demande d'indemnisation est présentée plus de deux après un événement ayant causé des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, elle peut ne pas être admissible.

La GCC a répondu à la lettre de l'administrateur le 30 mars 2021.

Le 17 mai 2021, la demande d'indemnisation a été refusée au motif qu'elle n'avait pas été présentée dans le délai de deux ans suivant un rejet ayant causé des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. La GCC a contesté le refus de sa demande d'indemnisation par la voie d'une demande de contrôle judiciaire et d'un appel. Il est prévu que ces contestations seront instruites en juillet 2022.

Situation

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

***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, 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 2012.

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. Cependant, étant donné que la réponse prévue pourrait nécessiter d'autres contacts personnels avec les demandeurs individuels, elle a été retardée en raison de la pandémie de la COVID-19.

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.

Le litige n'a pas progressé durant la pandémie de la COVID-19.

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, le bureau 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 recherche des actifs du propriétaire. Les résultats de cette recherche ont été reçus le 21 août 2019.

Le 8 mai 2020, le bureau de l'administrateur a intenté une action devant la Cour fédérale contre le propriétaire du *Nika*.

Le 4 juin 2020, l'avocat a envoyé une mise en demeure au propriétaire par courrier recommandé, à laquelle était jointe une copie de la déclaration de l'administrateur. Aucune réponse n'a été reçue.

L'avocat de l'administrateur a retenu les services d'un huissier local, qui a signifié personnellement la déclaration de l'administrateur au propriétaire du *Nika* le 6 août 2020.

Aucune défense n'a été déposée ou signifiée à l'administrateur. Le 5 mars 2021, l'avocat a donc déposé à la Cour fédérale des prétentions écrites afin d'obtenir un jugement par défaut contre le propriétaire du *Nika*.

Le 9 mars 2021, la Cour fédérale a rendu un jugement par défaut en faveur de l'administrateur au montant de 25 674,45 $. Ce montant comprenait les intérêts prévus par la loi calculés jusqu'à

la date du jugement. Des intérêts postérieurs au jugement ont aussi été accordés à l'administrateur.

Au 31 mars 2022, les efforts en vue de recouvrer le montant du jugement auprès du propriétaire du *Nika* se poursuivaient.

Situation

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

***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

Le 11 novembre 2020, l'administrateur a communiqué au demandeur une décision préliminaire, selon laquelle la demande d'indemnisation n'était pas admissible au motif que le *Pacific Fibre Barge No. 1* avait été converti en une structure avant la date de l'incident. L'administrateur ne peut verser une indemnité s'il conclut qu'un incident n'a pas été causé par un navire.

Le 15 décembre 2020, le demandeur a fourni des commentaires en réponse à la décision préliminaire de l'administrateur. Dans ses commentaires, le demandeur a souligné qu'au moment où il a engagé des frais, il n'avait pas encore été déterminé si le *Pacific Fibre Barge No. 1* était un navire et qu'il était donc approprié d'engager des frais jusqu'à ce que cette question soit résolue.

Le 8 mars 2021, la demande d'indemnisation a été rejetée au motif que le *Pacific Fibre Barge No. 1* n'était pas un navire au moment de l'incident et que les frais engagés en réponse à l'incident étaient donc inadmissibles.

Situation

L’administrateur a fermé le dossier le 20 mai 2021.

***Pacific Poet* (2021)**

Lieu : Marina d'Oak Bay (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-911-I-G

Incident

Le ou vers le 24 décembre 2021, la Garde côtière canadienne (GCC) est intervenue en réponse à un incident impliquant au bateau de plaisance appelé *Pacific Poet*. D'après l'information que possède l'administrateur, le bateau a commencé à prendre l'eau alors qu'il se trouvait à la marina d'Oak Bay, en Colombie-Britannique. Des mesures ont dû être prises pour empêcher le bateau de couler. Une fois que le bateau a été stabilisé, il a été remorqueé et sorti de l'eau.

Mesures prises par l'administrateur

Le bateau n'est pas immatriculé. Des renseignements sur le présumé propriétaire du bateau ont été obtenus d'une tierce partie. D'après l'information disponible, il semble qu'il ne soit pas possible actuellement d'obtenir une garantie au cas où des demandes d'indemnisation seraient présentées à l'administrateur.

Demande d'indemnisation

Au 31 mars 2022, aucune demande d'indemnisation n'avait été présentée à l'administrateur.

***Red Fir No. 9* (2019)**

Lieu : Baie English, Vancouver (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-900-C1

Incident

Le 25 octobre 2019, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le *Red Fir No. 9*, un navire à moteur de 47 pieds, coulait dans la baie English à Vancouver. Trois agents de la GCC se sont rendus sur les lieux pour vider l'eau du navire et le maintenir à flot. Ils ont observé des hydrocarbures à la surface de l'eau qui s'était accumulée dans le compartiment moteur du navire.

Le 30 octobre 2019, la GCC a ordonné au propriétaire du navire d'enlever tous les hydrocarbures qui restaient dans la cale afin d'éviter d'autres rejets d'hydrocarbures, et elle lui a demandé de fournir une preuve que cela avait été fait. Le propriétaire n'a pas founi la preuve demandée et, par la suite, il a déplacé le *Red Fir No. 9* à un endroit inconnu.

Le 9 novembre 2019, pendant qu'ils répondaient à un autre incident sans rapport survenu à False Creek, dont les eaux se jettent dans la baie English, des agents de la GCC ont aperçu le *Red Fir No. 9* et ont constaté qu'il était entouré d'une irisation d'hydrocarbures. Ils ont pris contact à nouveau avec le propriétaire, mais ce dernier a dit qu'il était absent et qu'il serait de retour le 11 novembre.

Le 12 novembre 2019, le propriétaire a informé la GCC que la cale du *Red Fir No. 9* avait été nettoyée, mais il n'a pas fourni la preuve photographique demandée par la GCC.

Le 15 novembre 2019, des agents de la GCC se sont rendus encore une fois sur les lieux, où ils ont constaté que le *Red Fir No. 9* rejetait des hydrocarbures irrécupérables dans l'environnement marin. Ils ont fourni au représentant du propriétaire du matériel de lutte contre la pollution et lui ont ordonné d'agir. Lorsqu'ils sont retournés sur les lieux le 19 novembre, les agents de la GCC ont constaté que le navire était dans le même état et que le matériel n'avait pas été utilisé.

Les agents de la GCC ont utilisé le matériel absorbant qui se trouvait sur place pour récupérer les hydrocarbures du compartiment moteur, et ils ont engagé un entrepreneur pour remorquer le navire jusqu'à une marina, où il a été sorti de l'eau. Le navire a été examiné par un expert maritime qui a conclu que le *Red Fir No. 9* n'avait aucune réelle valeur marchande. La GCC a ordonné que le navire soit détenu et a exigé que le propriétaire paie les frais pour le déconstruire.

En janvier 2020, le propriétaire a intenté devant la cour des petites créances une action contre la GCC en opposition de la détention de son navire, et lui en a donné signification. Cette procédure judiciaire a retardé le plan de déconstruction du navire. Durant ce temps, la GCC a enlevé les hydrocarbures accessibles du navire.

En novembre 2020, la GCC a décidé de procéder à la déconstruction du navire, malgré la procédure judiciaire en instance. Les travaux de déconstruction ont pris fin le 18 janvier 2021.

Demande d'indemnisation

Le 6 octobre 2021, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation s'élevant à 37 526,55 $ pour les frais découlant de son intervention en réponse à l'incident impliquant le *Red Fir No. 9*.

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 enquêté sur la demande d'indemnisation et l'a évaluée. Il a conclu que les frais d'entreposage à long terme et de déconstruction du navire réclamés par la GCC n'ont pas été engagés pour la prise de mesures raisonnables visant à limiter la pollution par les hydrocarbures. Le 31 janvier 2022, une offre d'indemnité au montant de 15 058,53 $, plus les intérêts courus, a été faite à la GCC.

La GCC a accepté l'offre le 25 mars 2022. Peu de temps après, un paiement au montant de 16 253,34 $, y compris les intérêts de 1 194,81 $ prévus par la loi, a été versé à la GCC.

Mesures de recouvrement

Au 31 mars 2022, l'administrateur poursuivait ses efforts pour trouver le propriétaire du navire.

Situation

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

***Rolano* (2019)**

Lieu : Île Cortes (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-882-C1

Incident

Le 10 février 2019, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un navire à moteur en bois de 70 pieds, identifié comme étant le *Rolano*, s'était échoué à l'extrémité ouest du havre Gorge, sur l'île Cortes, en Colombie-Britannique. À l'origine, on a signalé qu'il y avait des barils et des seaux d'hydrocarbures sur le pont du navire, et que ses réservoirs contenaient jusqu'à 10 000 litres de carburant. Aucune nappe d'hydrocarbures n'a été observée.

Le 11 février 2019, la GCC a engagé la Western Canada Marine Response Corporation (WCMRC) pour qu'elle se rende sur place et déploie un barrage flottant autour du *Rolano*. La WCMRC a confirmé la présence de contenants d'hydrocarbures sur le pont du navire.

Plus tard le même jour, une équipe de la GCC est arrivée sur les lieux pour inspecter le *Rolano*. Elle a confirmé que le navire était échoué sur un rivage rocheux. Il a été décidé d'engager un entrepreneur pour déplacer le navire à la prochaine marée haute, avant de le remorquer jusqu'à Campbell River pour évaluer son état de façon plus complète.

Le lendemain, le *Rolano* a été déplacé et remis à flot avec succès, et il a été remorqué jusqu'à Campbell River. Le 14 février 2019, le navire a été pris en remorque pour l'amener à Ladysmith, où il est arrivé deux jours plus tard.

Le 11 mars 2019, la GCC a fait inspecter le *Rolano* par un expert maritime, alors que le navire se trouvait encore dans l'eau. Par la suite, la GCC a déterminé que le navire devait être déconstruit. Ces travaux ont débuté le 26 août 2019 et ont pris fin le 18 octobre 2019.

Demande d'indemnisation

Le 2 février 2021, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation s'élevant à 248 265,04 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident causé par le *Rolano*.

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 enquêté sur la demande d'indemnisation et l'a évaluée. À cette fin, il a notamment échangé des lettres avec la GCC.

En fin de compte, l'administrateur a conclu que les premières mesures d'intervention prises par la GCC étaient raisonnables compte tenu de la grosseur du *Rolano*, de la quantité possible d'hydrocarbures se trouvant à bord, et de la situation du navire. Par conséquent, les frais engagés pour renflouer le navire et le remorquer à Campbell River ont été acceptés, en plus des frais engagés pour enlever les hydrocarbures accessibles. En raison de la grosseur et de la

complexité du navire, l'administrateur a alloué une période de 21 jours pour évaluer l'état du navire, ce qui aurait permis à la GCC de déterminer si celui-ci posait encore une menace de pollution par les hydrocarbures. La majeure partie des frais engagés par la GCC durant cette période ont été acceptés.

D'après la preuve, l'administrateur a déterminé que le *Rolano* ne posait plus une menace de pollution par les hydrocarbures une fois que les hydrocarbures accessibles ont été enlevés du navire à Campbell River. Par conséquent, les frais engagés par la GCC après la période d'évaluation de 21 jours n'ont pas été acceptés.

Le 28 septembre 2021, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 71 058,05 $, plus les intérêts courus prévus par la loi.

La GCC a accepté l'offre le 25 novembre 2021. La somme de 77 627,43 $, y compris des intérêts de 6 569,38 $, a été versée à la GCC par prélèvement sur la Caisse le 30 novembre 2021.

Mesures de recouvrement

Au cours de l'enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation menées par l'administrateur, il a été constaté que la société de la Colombie-Britannique qui était le propriétaire inscrit du *Rolano* avait été dissoute avant l'incident en cause, parce qu'elle n'avait pas déposé ses rapports annuels. Par conséquent, aux termes de la *Business Corporations Act* de la Colombie-Britannique, il a été déterminé que le navire appartenait vraisemblablement à la province de la Colombie-Britannique au moment de l'incident, et que celle-ci était donc la partie responsable en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Le 7 février 2022, l'avocat interne de l'administrateur a intenté une action devant la Cour fédérale contre la province de la Colombie-Britannique.

Au 31 mars 2022, les efforts pour signifier la déclaration de l'administrateur à la province étaient en cours.

Situation

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

***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 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 une entreprise locale de services publics une assignation en vertu de la *Loi sur les enquêtes*, dans le but de trouver le propriétaire du *Salerosa*. Une réponse à l'assignation a été reçue le 11 février 2020.

Le 5 février 2020, l'avocat interne de l'administrateur a intenté une action devant la Cour fédérale contre le propriétaire du *Salerosa*. Le 29 juin 2020, la déclaration de l'administrateur a été signifiée au défendeur.

Le 2 février 2021, la Cour fédérale a délivré un avis d'examen de l'état de l'instance. En réponse à cet avis, le 17 février 2021, l'avocat interne de l'administrateur a présenté des observations écrites et a proposé un échéancier pour faire avancer l'instance.

Le 17 mars 2021, la Cour fédérale a rendu une ordonnance dans laquelle elle a donné au défendeur jusqu'au 20 avril 2021 pour déposer une défense. Aucune défense n'a été déposée.

Le 7 mai 2021, la Cour fédérale a rendu un jugement par défaut en faveur de l'administrateur lui accordant le montant complet de la réclamation.

L'administrateur a déterminé plus tard que le défendeur était décédé après avoir reçu signification de l'action en justice. Les efforts pour trouver un représentant de sa succession n'ont pas encore abouti.

Situation

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

***Salish Guardian* (2019)**

Lieu : Île Goat, port de Ganges (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-898-C1

Incident

Le 24 juillet 2019, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le *Salish Guardian*, un bateau de plaisance en fibre de verre d'une longueur d'environ 15 mètres, s'était échoué sur l'île Goat, dans le port de Ganges, en Colombie-Britannique. Il avait subi des dommages considérables et il rejetait des hydrocarbures. On savait que son réservoir de carburant avait une capacité de 3 000 litres.

Des membres du personnel de la GCC se sont rendus sur les lieux et ont déployé du matériel absorbant. Étant donné que la GCC n'a pas pu identifier le propriétaire du bateau, elle a engagé un entrepreneur pour le renflouer et le sortir de l'eau. Par la suite, le propriétaire a été identifié, mais il est devenu évident qu'il n'avait pas les moyens de prendre des mesures d'intervention adéquates. Dans la soirée du 24 juillet 2019, une tentative a été faite pour renflouer le bateau, mais elle a échoué en raison de la fatigue de l'équipage et de la marée basse.

Le 25 juillet 2019, une deuxième tentative a été faite pour renflouer le bateau, et les hydrocarbures accessibles ont été enlevés. On a découvert que le bateau avait un trou du côté bâbord, et des réparations temporaires ont dû être faites pour pouvoir le remorquer en toute sécurité jusqu'à Sidney, où il a été sorti de l'eau plus tard dans la soirée.

La GCC a fait inspecter le bateau. Elle a finalement décidé de le faire déconstruire, après avoir tenté plusieurs fois de communiquer avec le propriétaire. Les travaux de déconstruction ont pris fin le 4 octobre 2019.

Demande d'indemnisation

Le 21 juillet 2021, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation s'élevant à 98 810,32 $ pour les frais découlant de son intervention en réponse à l'incident du *Salish Guardian*.

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 enquêté sur la demande d'indemnisation et l'a évaluée. En grande partie parce que les documents fournis à l'appui de certains frais relatifs aux services des entrepreneurs étaient très limités, l'administrateur a rejeté de grandes portions de la demande d'indemnisation, y compris les frais réclamés pour sortir le *Salish Guardian* de l'eau, le faire inspecter et le déconstruire. De plus, les frais réclamés pour les heures de travail supplémentaires du personnel de la GCC et pour l'équipement ont été grandement réduits.

Le 29 novembre 2021, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 38 662,05 $, plus les intérêts courus prévus par la loi.

La GCC a accepté l'offre le 22 décembre 2021. Peu de temps après, la somme de 41 823,42 $, y compris 3 161,37 $ en intérêts courus prévus par la loi, a été versée à la GCC.

Mesures de recouvrement

Une mise en demeure a été envoyée au propriétaire inscrit du *Salish Guardian* le 22 février 2022. Aucune réponse n'a été reçue.

Au 31 mars 2022, les efforts pour trouver le propriétaire du *Salish Guardian* se poursuivaient.

Situation

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

***San Jolyne III* (2018)**

Lieu : Île Dusenbury (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-874-C1

Incident

Le19 octobre 2018, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée de la présence d'une nappe d'hydrocarbures entre l'île Dusenbury et la péninsule Francis en Colombie-Britannique. La GCC a fait enquête. Le 21 octobre 2018, la GCC a déterminé que la nappe d'hydrocarbures provenait d'un navire coulé, qui a été identifié comme étant le *San Jolyne III*, un navire de pêche de 45 pieds.

Le propriétaire du *San Jolyne III* a mené une opération pour renflouer le navire, sous la surveillance de la GCC. Le propriétaire a finalement réussi à renflouer le navire lui-même. La GCC lui a ordonné de ne pas déplacer le *San Jolyne III* avant que certaines mesures ne soient prises. Cependant, le *San Jolyne III* a coulé une deuxième fois.

La GCC a engagé des entrepreneurs pour renflouer à nouveau le *San Jolyne III*. L'opération a réussi et, par la suite, la GCC a fait déconstruire le navire.

Demande d'indemnisation

Le 16 octobre 2020, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation s'élevant à 181 475,67 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident causé par le *San Jolyne III*.

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 enquêté sur la demande d'indemnisation et l'a évaluée. À cette fin, il a demandé des documents additionnels à la GCC. Le propriétaire du *San Jolyne III* a aussi été contacté. Le 18 août 2021, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 127 118,46 $, plus les intérêts prévus par la loi.

La GCC a accepté l'offre le 24 août 2021. La somme de 138 452,17 $, y compris les intérêts prévus par la loi, a été versée à la GCC par prélèvement sur la Caisse le 27 août 2021.

Mesures de recouvrement

Des assignations ont été délivrées en vertu de la *Loi sur les enquêtes* à BC Hydro et à une entreprise de télécomunications dans le but de trouver l'adresse du propriétaire du *San Jolyne III*.

Le 15 octobre 2021, l'avocat interne de l'administrateur a intenté une action en justice devant la Cour fédérale contre le propriétaire du navire. Un contact a été établi avec le défendeur en décembre 2021, mais l'acte de procédure lui a été signifié juste après l'expiration du délai prévu

par les *Règles des Cours fédérales*.

Le 4 mars 2022, une requête a été déposée en vue de proroger le délai de signification de l'acte de procédure au défendeur. La Cour fédérale a accueilli la requête le 29 mars.

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 assignation en vertu de la *Loi sur les enquêtes*, dans le but de trouver le propriétaire du *SC 170*. Une réponse à l'assignation a été reçue le 29 octobre 2019.

Le 30 octobre 2019, l'avocat 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. Des discussions avec cette personne se sont poursuivies pendant plusieurs mois, mais en fin de compte, elles n'ont pas abouti.

Le 7 août 2020, le bureau de l'administrateur a intenté une action devant la Cour fédérale contre le propriétaire du *SC 170*. Le 19 janvier 2021, la déclaration de l'administrateur a été signifiée personnellement au défendeur.

Le 26 février 2021, la Cour fédérale a délivré un avis d'examen de l'état de l'instance. En réponse à cet avis, le 5 mars 2021, l'avocat de l'administrateur a présenté des observations écrites et a proposé un échéancier pour faire avancer l'instance.

Le 30 juin 2021, l'administrateur a obtenu un jugement par défaut lui accordant le montant complet de la réclamation. Le 3 août 2021, l'administrateur a reçu du propriétaire un paiement représentant le montant complet du jugement, plus les intérêts.

Situation

Le dossier a été fermé le 26 août 2021.

***Scotia River* (2019)**

Lieu : Lax Kw'alaams (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-903-C1

Incident

Le 10 novembre 2019, le navire à moteur *Scotia River* a coulé à la marina de Lax Kw'alaams et a rejeté du carburant diesel et du liquide hydraulique dans l'eau. Des membres du personnel de la Garde côtière canadienne (GCC) se sont rendus sur les lieux le lendemain matin et, avec l'aide de premiers répondants locaux, ils ont déployé un barrage flottant et des matelas absorbants autour du navire.

Quelques jours plus tard, la GCC a communiqué avec le présumé propriétaire du *Scotia River*, qui a prétendu l'avoir vendu à un habitant de l'Alberta. La GCC lui a demandé de fournir l'acte de vente, et l'individu a répondu qu'il allait le chercher. Le navire a continué de rejeter du carburant diesel et du liquide à transmission dans l'eau, mais il est demeuré stable à l'intérieur de la zone du barrage flottant.

Au cours des deux semaines suivantes, le personnel de la GCC a déployé d'autre matériel absorbant autour du *Scotia River* et a récupéré du matériel souillé à trois reprises. Entre-temps, la GCC a engagé un entrepreneur pour renflouer le *Scotia River* et le sortir de l'eau. Cette opération s'est déroulée le 26 novembre 2019.

Une fois que le navire a été remis à flot, l'entrepreneur a déployé une équipe de plongeurs pour trouver la source de l'infiltration d'eau. Plusieurs points d'infiltration ont été trouvés et obturés, mais l'eau a continué de pénétrer à l'intérieur du navire par des endroits inconnus. La GCC a commencé à enlever les hydrocarbures récupérables se trouvant dans la zone du barrage flottant.

L'opération s'est poursuivie le lendemain. La GCC a récupéré le reste des hydrocarbures se trouvant dans la zone du barrage flottant, et le *Scotia River* a été placé sur le chaland de l'entrepreneur pour être remorqué. L'opération de remorquage a été brièvement retardée à cause du mauvais temps.

Le *Scotia River* a été remorqué jusqu'à la marina de l'entrepreneur tôt dans la matinée du 28 novembre 2019, et il a été déchargé le lendemain. Le navire a été examiné par un expert maritime le 2 décembre 2019. L'expert maritime a conclu que le navire n'avait aucune valeur résiduelle.

La GCC a enlevé les débris se trouvant à l'intérieur du navire, elle a placé d'autre matériel absorbant dans la cale, elle a vidé les réservoirs accessibles et, le 12 décembre 2019, elle a transporté le *Scotia River* à une installation de recyclage pour qu'il soit détruit. Quelques jours plus tard, le personnel de la GCC est retourné à l'installation de recyclage pour surveiller l'enlèvement du reste des hydrocarbures. Un autre entrepreneur s'est chargé de l'élimination des déchets récupérés.

Demande d'indemnisation

Le 3 novembre 2021, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation s'élevant à 101 618,52 $ pour les frais découlant de l'intervention en réponse à l'incident impliquant le *Scotia River*.

L'administrateur a commencé à enquêter sur la demande d'indemnisation de la GCC et à l'évaluer. Au 31 mars 2022, ces travaux se poursuivaient.

Situation

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

Dossier connexe

Mistann (2011), Prince Rupert (Colombie-Britannique) numéro de dossier : 120-608-C1 (L'administrateur a saisi le *Scotia River*, dont le propriétaire était alors le même que celui du *Mistann*, et il l'a vendu par voie judiciaire pour aider à recouvrer les frais auprès du propriétaire du *Mistann*.)

***Sea Lion VI* (2021)**

Lieu : Maple Bay (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-912-I-G

Incident

Le ou vers le 1er janvier 2022, la Garde côtière canadienne (GCC) est intervenue en réponse à un incident impliquant le remorqueur appelé *Sea Lion VI*. D'après l'information que possède l'administrateur, le remorqueur a été mis à la ferraille en raison du danger pour l'environnement qu'il présentait après avoir été abandonné pendant plusieurs années.

Mesures prises par l'administrateur

À la suite de l'incident, l'administrateur a enquêté sur la propriété du remorqueur. D'après l'information disponible, il a été déterminé qu'il n'était pas possible d'obtenir une garantie à l'égard du remorqueur.

Demande d'indemnisation

Au 31 mars 2022, aucune demande d'indemnisation n'avait été présentée à l'administrateur.

***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 partiellement 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 enquêté sur la demande d'indemnisation et l'a évaluée. 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. 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 assignation en vertu de la *Loi sur les enquêtes*, dans le but de trouver le propriétaire du *Sea-Que*. Une réponse à l'assignation a été reçue le 24 mai 2019.

Le 4 juin 2019, le bureau 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 de cette recherche ont été reçus le 15 août 2019.

Le 16 août 2019, le bureau de l'administrateur a envoyé une deuxième mise en demeure au propriétaire du *Sea-Que*. Encore une fois, aucune réponse n'a pas été reçue.

Le 30 août 2019, l'administrateur a retenu les services d'un avocat externe pour intenter une action devant la Cour fédérale contre le propriétaire du *Sea-Que*. Cela a été fait le 16 septembre 2019.

Le 28 septembre 2019, la déclaration de l'administrateur a été signifiée personnellement au défendeur.

Étant donné que le défendeur n'a pas déposé ni signifié une défense, une requête en vue d'obtenir un jugement par défaut a été préparée et déposée en décembre 2020. Le 1er avril 2021, la Cour fédérale a rejeté la requête sous réserve du droit de présenter des observations additionnelles, au motif que la preuve présentée pour montrer que le *Sea-Que* appartenait au défendeur était insuffisante.

L'avocat interne de l'administrateur a obtenu une preuve par affidavit supplémentaire concernant la propriété du navire, et une deuxième requête en vue d'obtenir un jugement par défaut a été déposée. Le 16 juin 2021, la Cour fédérale a rendu en faveur de l'administrateur un jugement lui accordant la somme de 21 295,97 $, plus les intérêts postérieurs au jugement.

Au 31 mars 2022, l'administrateur envisageait de prendre des mesures pour faire exécuter le jugement ou recouvrer autrement la somme qui lui a été accordée par jugement.

Situation

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

***Seal Rock* (2019)**

Lieu : Île Saturna (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-887-C1

Incident

Le 4 avril 2019, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le *Seal Rock*, un navire de 43 pieds qui avait été utilisé dans le passé pour les services forestiers, était à risque de couler au large de l'île Saturna, en Colombie-Britannique.

La GCC a dépêché une équipe qui s'est rendue sur les lieux. Le personnel de la GCC a enlevé environ 800 litres d'hydrocarbures du *Seal Rock* et elle a fait des réparations temporaires au navire pour l'empêcher de couler.

La GCC a demandé au propriétaire du navire d'élaborer un plan d'intervention en réponse à la menace de pollution que posait le navire. Le plan fourni par le propriétaire a été jugé insatisfaisant. La GCC a fait remorquer le navire jusqu'au chantier d'un entrepreneur, où il a été déconstruit.

Demande d'indemnisation

Le 15 mars 2021, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation s'élevant à 51 805,59 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident causé par le *Seal Rock*.

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 enquêté sur la demande d'indemnisation et l'a évaluée. Il a été jugé nécessaire de réduire considérablement les frais réclamés, car la GCC n'a pas fourni une preuve suffisante montrant que le *Seal Rock* constituait encore une menace de pollution par les hydrocarbures après avoir été sorti de l'eau.

Le 25 juin 2021, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 13 390,66 $, plus les intérêts prévus par la loi.

La GCC a accepté l'offre le 30 juillet 2021. Peu de temps après, la somme de 14 260,86 $, y compris les intérêts prévus par la loi, a été versée à la GCC par prélèvement sur la Caisse.

Mesures de recouvrement

Dans le but de trouver la personne identifiée par la GCC comme étant le propriétaire du *Seal Rock*, une assignation a été délivrée en vertu de la *Loi sur les enquêtes* à l'Insurance Corporation of British Columbia. Une mise en demeure a été envoyée à l'adresse obtenue à la suite de l'assignation, mais aucune réponse n'a été reçue.

Au 31 mars 2022, les efforts pour trouver le propriétaire du *Seal Rock* se poursuivaient.

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.

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 2022, l'administrateur continuait de surveiller la situation financière des débiteurs judiciaires.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

Dossiers connexes

120-689-C1 – *King Arthur* et *SL 104* (même propriétaire)
120-856-I-G – *Spudnik* (même navire)
120-833-C1 – Darrell Bay Incident (même propriétaire)
120-885-C1 – Nom inconnu (chaland ponté) (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.

Mesures prises par l'administrateur

Le 10 janvier 2020, l'administrateur a ouvert un dossier séparé sur cette affaire.

Demande d'indemnisation

L'administrateur n'a pas encore reçu une demande d'indemnisation pour les mesures que la GCC a prises relativement au *Spudnik* à compter de janvier 2020.

Situation

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

Dossiers connexes

120-665-C1 – *Spudnik* (même navire, demande d'indemnisation pour les mesures prises en 2014)
120-689-C1 – *King Arthur* and *SL104* (même propriétaire)
120-833-C1 – Incident de Darrell Bay (même propriétaire)
120-885-C1 – Nom inconnu (chaland ponté) (même propriétaire)

***Theresa N* (2018)**

Lieu : Bamfield (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-867-C1

Incident

Le 8 septembre 2018, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un bateau de pêche d'environ 40 pieds, identifié d'abord comme étant le *Teresa Anne* (mais identifié plus tard comme étant le *Theresa N*), était en mauvais état et risquait de couler dans une marina située à Bamfield, en Colombie-Britannique.

La GCC a d'abord dépêché une équipe à bord d'un bateau de sauvetage pour inspecter le lieu de l'incident. Cette équipe, avec l'aide de l'exploitant de la marina, a pris des mesures initiales pour s'occuper du *Theresa N* et le garder à flot. Elle a aussi communiqué avec le propriétaire du bateau et lui a demandé d'intervenir en réponse à la situation. Cependant, le propriétaire ne s'est pas conformé aux directives qui lui ont été données par la GCC.

Le 19 septembre 2018, la GCC a dépêché une équipe d'intervention environnementale sur les lieux, accompagnée d'un expert maritime. Lorsqu'ils sont arrivés à Bamfield, ils ont découvert que le *Theresa N* n'était plus là. Le propriétaire du bateau l'avait déplacé plus au nord le long de la côte et l'avait amarré à un quai situé dans l'anse Grappler (Colombie-Britannique). Après avoir repéré le bateau, le personnel de la GCC a eu affaire à une personne agressive et il n'a pas été en mesure d'effectuer une inspection convenable.

Peu de temps après avoir quitté l'anse Grappler, la GCC a été avisée que le *Theresa N* avait coulé.

La GCC est retournée sur les lieux et a confirmé que le *Theresa N* avait coulé et qu'il rejetait des hydrocarbures. Le bateau semblait aussi avoir causé des dommages au quai lorsqu'il a coulé. La GCC a déployé un barrage flottant pour contenir la pollution et elle a engagé des entrepreneurs pour renflouer le bateau et le sortir de l'eau.

Le *Theresa N* a été renfloué avec succès avec l'aide de plongeurs et de sacs de levage gonflables. Le bateau a ensuite été remorqué au chantier d'un entrepreneur local pour être sorti de l'eau et déconstruit.

Demande d'indemnisation

Le 24 juillet 2020, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et Océans, une demande d'indemnisation s'élevant à 28 656,55 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident causé par le *Theresa N*.

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 enquêté sur la demande d'indemnisation et l'a évaluée. Il a déterminé que les mesures prises par la GCC étaient raisonnables et qu'elles visaient à répondre à des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ou à une menace de tels dommages.

Le 22 octobre 2020, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 28 656,55 $, plus les intérêts courus prévus par la loi.

La GCC a accepté l'offre le 16 décembre 2020. La somme de 31 130,13 $, y compris des intérêts de 2 473,58 $, lui a été versée par prélèvement sur la Caisse peu de temps après.

Mesures de recouvrement

En janvier 2021, l'avocat interne de l'administrateur a envoyé une mise en demeure à une case postale associée au propriétaire inscrit du *Theresa N*. Aucune réponse n'a été reçue.

En juin 2021, deux assignations ont été délivrées en vertu de la *Loi sur les enquêtes* dans le but de trouver le propriétaire du navire. Une adresse domiciliaire où habitait peut-être le propriétaire a été obtenue.

Le 7 septembre 2021, l'avocat interne de l'administrateur a intenté une action devant la Cour fédérale contre le propriétaire inscrit du *Theresa N.* En octobre et en novembre 2021, on a tenté sans succès de signifier l'acte de procédure en personne au défendeur.

En janvier et février 2022, deux autres assignations ont été délivrées à Postes Canada et à BC Hydro en vertu de la *Loi sur les enquêtes*. Une autre adresse domiciliaire où habitait peut-être le défendeur a été obtenue, et une copie de la déclaration a été envoyée par courrier recommandé à cette adresse. Le défendeur a accusé réception de la déclaration envoyée par Postes Canada le 9 février 2022, et il a appelé l'avocat de l'administrateur le lendemain.

Étant donné que les documents ont été signifiés au défendeur après l'expiration du délai prévu par les *Règles des Cours fédérales*, l'avocat a présenté à la cour une requête en prorogation du délai. La Cour fédérale a accueilli la requête le 29 mars 2022.

Au 31 mars 2022, des discussions étaient en cours avec le défendeur en vue de parvenir à un règlement.

Situation

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

***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 tiré 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 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 vérifier si les bonnes pièces justificatives avaient été jointes à la demande d'indemnisation. La GCC a répondu aux demandes de renseignements de l'administrateur, mais elle a refusé de fournir les rapports de situation.

L'administrateur a enquêté sur la demande d'indemnisation et l'a évaluée. Il a conclu que la preuve présentée par la GCC ne montrait pas que le *Tinker II* constituait encore une menace de pollution par les hydrocarbures après avoir été sorti de l'eau. Par conséquent, les frais des services contractuels réclamés dans la demande d'indemnisation ont été réduits considérablement.

Le 8 avril 2020, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 3 892,56 $, plus les intérêts courus.

La GCC a accepté l'offre le 29 avril 2020. La somme de 4 224,01 $, y compris les intérêts, a été versée à la GCC par prélèvement sur la Caisse le 5 mai 2020.

Mesures de recouvrement

Durant le processus d'évaluation et d'enquête, l'administrateur a obtenu de la GCC le nom et le numéro de téléphone du propriétaire apparent du *Tinker II*. Des recherches faites en ligne ont permis de trouver deux adresses domiciliaires où cette personne habitait peut-être. Le 16 juillet 2020, des mises en demeure ont été envoyées à ces deux adresses. Aucune réponse n'a été reçue.

Le 20 janvier 2021, l'avocat interne de l'administrateur a intenté une action devant la Cour fédérale contre le propriétaire du *Tinker II*.

Tous les moyens raisonnables pour trouver le propriétaire apparent du *Tinker II* ont été épuisés sans succès. L'action intentée devant la Cour fédérale a été abandonnée et l'affaire a été close le 9 septembre 2021.

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 enquêté sur la demande d'indemnisation et l'a évaluée. 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. La somme de 28 685,91 $, y compris les intérêts, a été versée à la GCC par prélèvement sur la Caisse le 16 septembre 2019.

Mesures de recouvrement

Le 16 octobre 2019, l'avocat 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 assignation en vertu de la *Loi sur les enquêtes*, dans le but d'obtenir les coordonnées actuelles de cette autre personne. Une réponse à l'assignation a été obtenue le 4 novembre 2019.

Le 2 mars 2020, l'avocat 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. D'autres détails et documents ont été obtenus le 27 avril 2020.

Le 8 mai 2020, l'administrateur a délivré une assignation à BC Hydro en vertu de la *Loi sur les enquêtes*, dans le but de trouver le propriétaire inscrit du *Tymac No. 20*. Une réponse a été reçue le 19 mai 2020. Celle-ci montrait que le plus récent compte de BC Hydro que possédait le propriétaire inscrit avait été fermé en 2011. L'équipe juridique interne de l'administrateur a fait d'autres recherches pour tenter de trouver le propriétaire inscrit, mais sans succès.

Le 16 juillet 2020, l'avocat a envoyé une lettre à l'autre propriétaire possible du *Tymac No. 20* pour lui demander des renseignements. À la suite de discussions avec cette personne, il est devenu évident que le propriétaire inscrit n'habitait plus au Canada. On ne savait pas exactement où il se trouvait, mais on croyait qu'il était en Europe. Les premières tentatives pour communiquer avec le propriétaire inscrit du *Tymac No. 20* par courriel ont été infructueuses.

Le 9 septembre 2020, l'avocat interne de l'administrateur a intenté une action devant la Cour fédérale contre le propriétaire inscrit du *Tymac No. 20*.

Le 11 novembre 2020, l'avocat a réussi à prendre contact par courriel avec le défendeur et lui a transmis une copie de la déclaration de l'administrateur.

Étant donné que l'adresse domiciliaire du défendeur n'a pu être trouvée, l'avocat de l'administrateur a déposé une requête en vue d'obtenir une ordonnance autorisant la signification substitutive de la déclaration. L'ordonnance demandée a été accordée le 30 avril 2021, et la déclaration a été signifiée au défendeur par courriel.

Étant donné que le défendeur n'a pas déposé ni signifié une défense dans le délai prévu, l'avocat de l'administrateur a présenté une requête pour obtenir un jugement par défaut. Le 20 juillet 2021, la Cour fédérale a rendu un jugement accordant à l'administrateur la somme de 30 384,14 $, plus les intérêts postérieurs au jugement.

Au 31 mars 2022, l'administrateur envisageait de prendre des mesures pour faire exécuter le jugement ou recouvrer autrement la somme qui lui a été accordée par jugement.

Situation

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

Nom inconnu (chaland) (2020)

Lieu : Port de French Creek, Parksville (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier **:** 120-879-I-G

Incident

Le 23 novembre 2020, deux navires non identifiés, c'est-à-dire un bateau de pêche et un chaland transportant un camion-citerne à carburant, sont entrés en collision dans le port de French Creek, Parksville, Colombie-Britannique. La collision a causé le rejet d'environ 200 litres de carburant diesel.

La Garde côtière canadienne (GCC) est intervenue et a déployé du matériel absorbant. Dans la soirée du 23 novembre 2020, tous les hydrocarbures récupérables avaient été éliminés.

Mesures prises par l'administrateur

Le 24 novembre 2020, le bureau de l'administrateur a communiqué avec la GCC afin d'obtenir d'autres renseignements sur l'incident. Au 31 mars 2021, aucune réponse n'avait été reçue de la GCC.

Demande d'indemnisation

À la fin de l'année financière, aucune demande d'indemnisation n'avait été présentée à l'administrateur.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

Navire non identifié (cotre gréé à voile noir) (2018)

Lieu : Comox (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-853-C1

Incident

Le17 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, en Colombie-Britannique. 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.

Il y avait plusieurs récipients pouvant contenir des hydrocarbures 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 des 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 frais des 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 a demandé à la GCC d'autres renseignements à propos de son intervention. Une réponse a été envoyée en mars 2020, mais rien n'a été reçu avant juin 2020 en raison d'un problème de courriel.

L'administrateur a enquêté sur la demande d'indemnisation et l'a évaluée. Il a finalement conclu que la preuve ne montrait pas que le navire posait encore une menace de pollution par les hydrocarbures après avoir été échoué pendant plus d'une semaine dans des conditions défavorables. Par conséquent, la majeure partie des frais réclamés pour les travaux de l'entrepreneur ont été rejetés.

Le 31 juillet 2020, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 3 164,17 $, plus les intérêts courus.

La GCC a accepté l'offre le 25 septembre 2020. Peu de temps après, la somme de 3 491,62 $, y compris les intérêts, a été versée à la GCC par prélèvement sur la Caisse.

Mesures de recouvrement

Le 17 novembre 2020, le bureau de l'administrateur a envoyé une mise en demeure au propriétaire du navire à une adresse de courriel fournie par la GCC. Aucune réponse n'a été reçue.

Le 15 janvier 2021, l'avocat interne de l'administrateur a intenté une action devant la Cour fédérale contre le propriétaire du navire.

Le 26 janvier 2021, l'administrateur a délivré une assignation à l'Insurance Corporation of British Columbia en vertu de la *Loi sur les enquêtes*, dans le but de trouver le défendeur. Une réponse a été reçue le 3 février 2021, indiquant que la plus récente adresse de la personne en question était un bureau de poste situé sur l'île Quadra.

Le 25 février 2021, l'avocat a envoyé au défendeur une mise en demeure et une copie de la déclaration de l'administrateur par courrier recommandé.

Le 13 mars 2021, le défendeur a répondu par courriel. Le 16 mars 2021, un accord de règlement comprenant un calendrier de paiements a été conclu. Bien que le défendeur avait des ressources très limitées, il a accepté de payer à l'administrateur la somme de 2 000,00 $ en versements échelonnés sur une période de trois mois.

Tous les versements prévus ont été reçus à temps et, le 13 juillet 2021, l'administrateur s'est désisté de l'action qu'il avait intentée devant la Cour fédérale.

Situation

L'administrateur a fermé le dossier le 29 juillet 2021, après avoir réussi à recouvrer la somme due auprès du propriétaire du navire en cause.

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 était très enfoncé dans l'eau. 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 frais des 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

Le bureau de l'administrateur a envoyé à la GCC un certain nombre de demandes de renseignements afin de mieux comprendre l'incident et ce que la GCC réclamait exactement dans sa demande d'indemnisation.

L'administrateur a enquêté sur la demande d'indemnisation et l'a évaluée. Il a conclu, de façon générale, que les mesures d'intervention prises par la GCC étaient raisonnables, étant donné la menace réelle de pollution par les hydrocarbures que constituait le navire. Des réductions ont été faites aux frais d'inspection du navire et à certains frais de personnel, y compris les heures de travail supplémentaires.

Le 27 avril 2020, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 23 505,95 $, plus les intérêts courus.

La GCC a accepté l'offre le 16 juin 2020. Peu de temps après, la somme de 26 640,92 $, y compris les intérêts, a été versée à la GCC par prélèvement sur la Caisse.

Mesures de recouvrement

Le 29 octobre 2019, l'administrateur a délivré une assignation à une entreprise de télécommunications en vertu de la *Loi sur les enquêtes*, dans le but de trouver l'adresse actuelle de la personne identifiée par la GCC comme étant le propriétaire du navire en cause. Une réponse à l'assignation a été reçue peu de temps après.

Le bureau de l'administrateur a obtenu des adresses de courriel pouvant appartenir au propriétaire du navire. Le 26 août 2020, des mises en demeure ont été envoyées à ces adresses de courriel et à l'adresse domiciliaire obtenue en réponse à l'assignation. La mise en demeure envoyée à l'adresse domiciliaire a été retournée avec la mention « non distribuable ». Cependant, le 27 août 2020, le propriétaire a répondu par courriel et a indiqué qu'il avait changé d'adresse domiciliaire.

Le bureau de l'administrateur a entamé des discussions avec le propriétaire, mais celles-ci n'ont pas abouti. La dernière communication avec le propriétaire a eu lieu en novembre 2020.

Le 23 novembre 2020, l'avocat interne de l'administrateur a intenté une action devant la Cour fédérale contre le propriétaire du navire.

Trois autres assignations ont été délivrées, mais les résultats ont été peu concluants. Par la suite, plusieurs tentatives ont été faites pour signifier la déclaration de l'administrateur au défendeur, mais sans succès. De toute évidence, le défendeur avait changé d'adresse domiciliaire encore une fois.

L'avocat de l'administrateur a finalement présenté une requête à la Cour fédérale en vue d'obtenir une ordonnance pour autoriser la signification substitutive de la déclaration au défendeur par courriel et par la poste à une case postale qu'on savait qu'il utilisait. La Cour fédérale a rendu l'ordonnance demandée le 19 avril 2021, et la déclaration a été signifiée au défendeur.

Étant donné que le défendeur n'a pas déposé ni signifié une défense dans le délai prévu, l'avocat de l'administrateur a présenté une requête pour obtenir un jugement par défaut. Le 17 juin 2021, la Cour fédérale a rendu un jugement accordant à l'administrateur la somme de 26 348,27 $, plus les intérêts postérieurs au jugement.

À la fin de l'année financière, l'administrateur était en voie de prendre des mesures pour faire exécuter le jugement ou recouvrer autrement la somme qui lui a été accordée par jugement.

Situation

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

Nom inconnu (chaland ponté) (2019)

Lieu : Port Mellon (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-885-C1

Incident

Le 7 mars 2019, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un chaland ponté à coque en acier, mesurant 160 pieds par 40 pieds, donnait de la gîte à proximité de Port Mellon, en Colombie-Britannique. Le nom du chaland était inconnu. La GCC est intervenue.

La GCC a déterminé que le chaland constituait une sérieuse menace pour l'environnement. Il y avait un certain nombre de contenants de produits chimiques potentiellement dangereux sur le pont du chaland, y compris le produit Brill Sheen, du chlorure de brome, et un adhésif en vinyle corrosif. Il y avait aussi sur le pont du chaland une excavatrice dont les réservoirs de carburant et les systèmes hydrauliques contenaient probablement des hydrocarbures.

Le propriétaire présumé du chaland était bien connu de la GCC. Ses navires avaient fait l'objet de plusieurs demandes d'indemnisation faites par la GCC à l'administrateur de la Caisse.

La GCC a engagé des entrepreneurs pour enlever les substances dangereuses et redresser le chaland. Dans la soirée du 7 mars 2019, l'excavatrice a été enlevée. Les 9 et 10 mars, les efforts se sont poursuivis pour évaluer et enlever les autres produits chimiques et pour redresser le chaland.

Le 11 mars 2019, le chaland a été transféré au Programme des navires préoccupants de la GCC, et le volet d'intervention environnementale a pris fin.

Demande d'indemnisation

Le 26 février 2021, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation s'élevant à 396 954,40 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident causé par le chaland ponté sans nom.

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

Mesures de recouvrement

Le 20 décembre 2021, l'administrateur a intenté une action en justice devant la Cour fédérale contre le propriétaire. À la fin de l'année financière, les efforts pour signifier l'acte de procédure au défendeur se poursuivaient.

Évaluation et offre

Après avoir enquêté sur la demande d'indemnisation et l'avoir évaluée, l'administrateur a conclu que la majeure partie de l'opération d'intervention de la GCC ne visait pas à limiter la pollution par les hydrocarbures. Par conséquent, seuls les frais engagés pour les mesures d'intervention initiales et pour enlever l'excavatrice du chaland ont été acceptés. Le 20 octobre 2021, une offre

d'indemnité au montant de 57 102,91 $, plus les intérêts, a été faite à la GCC.

La GCC a accepté l'offre le même jour et, peu de temps après, un paiement au montant de 62 613,93 $, y compris des intérêts de 5 511,02 $, a été versé à la GCC.

Situation

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

Dossier connexe

Incident de Darrell Bay, numéro de dossier : 120-833-C1 (même propriétaire)

Nom inconnu (remorqueur de billes) (2021)

Lieu : Chenal Trevor (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-913-I-G

Incident

Le ou vers le 7 décembre 2021, la Garde côtière canadienne (GCC) est intervenue en réponse à un incident impliquant un remorqueur de billes dont le nom est inconnu. D'après l'information que possède l'administrateur, le remorqueur a coulé dans le chenal Trevor, en Colombie-Britannique. Par la suite, le remorqueur a été renfloué et sorti de l'eau.

Mesures prises par l'administrateur

Le remorqueur n'est pas immatriculé et, au 31 mars 2022, aucun renseignement sur le propriétaire possible n'avait été trouvé.

Demande d'indemnisation

Au 31 mars 2022, aucune demande d'indemnisation n'avait été présentée à l'administrateur.

***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* (LRMM).

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

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, à la suite d'un certain nombre de conférences de gestion de l'instance, la Cour fédérale a ordonné la tenue d'un procès sommaire. Après un certain nombre de retards dus à la pandémie de la COVID-19, un procès sommaire a eu lieu. Le 26 octobre 2021, la Cour fédérale a rendu en faveur de l'administrateur un jugement lui accordant le plein montant réclamé.

L'administrateur continue de surveiller la capacité du débiteur de payer la somme due en vertu du jugement.

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* (LRMM).

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

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, à la suite d'un certain nombre de conférences de gestion de l'instance, la Cour fédérale a ordonné la tenue d'un procès sommaire. Après un certain nombre de retards dus à la pandémie de la COVID-19, un procès sommaire a eu lieu. Le 26 octobre 2021, la Cour fédérale a rendu en faveur de l'administrateur un jugement lui accordant le plein montant réclamé.

L'administrateur continue de surveiller la capacité du débiteur de payer la somme due en vertu du jugement.

Situation

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

Dossier connexe

120-716-C1 – *Viking I* (même incident, différent demandeur)

***Western Breeze* (2019)**

Lieu : Port de Steveston (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-897-C1

Incident

Le 10 juillet 2019, l'administration du port de Steveston a avisé la Garde côtière canadienne (GCC) que le *Western Breeze*, un navire de pêche en bois d'une longueur d'environ 18 mètres, prenait l'eau à Paramount Pond, près de Steveston, en Colombie-Britannique. Étant donné qu'il était attaché à un autre navire, le *Western Breeze* a été déplacé à un autre endroit, où il a coulé complètement par la suite.

La GCC a parlé à un représentant de la société propriétaire du navire, qui a indiqué qu'il n'y avait pas de carburant à bord, mais qu'il restait de l'huile hydraulique. La société propriétaire a engagé un entrepreneur pour intervenir en réponse à la pollution par les hydrocarbures et pour ensuite renflouer le navire et le sortir de l'eau.

Une équipe d'intervention environnementale de la GCC s'est rendue sur les lieux et a déterminé que les mesures prises par la société propriétaire du navire étaient insuffisantes pour contenir et récupérer les hydrocarbures qui remontaient à la surface de l'eau. Le personnel d'intervention environnementale de la GCC a prêté assistance à l'entrepreneur de la société propriétaire.

Le 11 juillet 2019, le personnel d'intervention environnementale de la GCC est retourné sur les lieux et a jugé encore une fois que les mesures prises par la société propriétaire pour limiter la pollution par les hydrocarbures étaient inadéquates. Plusieurs autorités gouvernementales, y compris la GCC, ont tenu une conférence téléphonique. Ces autorités ont décidé de rejeter le plan de sauvetage proposé par l'entrepreneur de la société propriétaire du navire. Les autorités ont donné à l'entrepreneur quelques heures pour présenter un nouveau plan, mais ce dernier ne l'a pas fait. En fin de compte, la GCC a renvoyé l'entrepreneur de la société propriétaire et a engagé elle-même un autre entrepreneur pour renflouer le *Western Breeze* et le sortir de l'eau.

Le 12 juillet 2019, l'entrepreneur de la GCC a effectué une inspection sous-marine du *Western Breeze*.

Dans la matinée du 13 juillet 2019, un samedi, l'entrepreneur de la GCC a commencé son opération de sauvetage. En raison de complications survenues durant les travaux de renflouement, le navire a coulé une deuxième fois. En fin de compte, le navire a été renfloué et remorqué à l'île Shelter, où il a été sorti de l'eau.

La GCC a fait inspecter le *Western Breeze* avant de le rendre à la société propriétaire.

Demande d'indemnisation

Le 6 juillet 2021, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation s'élevant à 147 492,93 $ pour les frais découlant de son intervention en réponse à l'incident impliquant le *Western Breeze*.

L'administrateur a commencé à enquêter sur la demande d'indemnisation et à l'évaluer. Ces

travaux se poursuivaient au 31 mars 2022. Au cours de l'enquête et de l'évaluation, le bureau de l'administrateur a communiqué avec plusieurs parties pour obtenir des renseignements et des documents additionnels. Ces parties comprenaient le représentant de la société propriétaire du *Western Breeze*, les entrepreneurs ayant participé à l'opération d'intervention, l'administration du port de Steveston, ainsi que la GCC.

Situation

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

***Western Chief* (2019)**

Lieu : Miners Bay (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-895-C1

Incident

Le 24 juin 2019, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le *Western Chief*, un navire de pêche d'environ 82 pieds de longueur, prenait l'eau. Un entrepreneur engagé par le propriétaire du navire le remorquait de Sidney à Vancouver, en Colombie-Britannique. Lorsque l'entrepreneur a découvert l'infiltration d'eau, il a amarré le navire à Miners Bay, sur l'île Mayne, et il a quitté les lieux. Un représentant du propriétaire du navire a indiqué qu'il n'y avait pas de carburant à bord, mais qu'il y avait une quantité indéterminée d'huile hydraulique.

Des membres du personnel de recherche et sauvetage de la GCC, qui se trouvaient non loin, se sont rendus sur les lieux pour évaluer l'état du *Western Chief*. À leur arrivée, ils ont constaté que le navire avait une perforation sous la ligne de flottaison et qu'il gîtait dangereusement. Un entrepreneur a été engagé pour placer des pompes à bord du navire, et la situation s'est graduellement stabilisée.

Étant donné que l'équipe de recherche et sauvetage pouvait être appelée à tout moment, quatre membres du personnel d'intervention environnementale de la GCC se sont rendus à Miners Bay par bateau. Le personnel d'intervention environnementale a relevé l'entrepreneur, il a installé sa propre pompe à bord du navire, et il a déployé du matériel absorbant autour du navire pour contenir tout rejet d'hydrocarbures. La GCC a engagé des plongeurs pour faire des réparations temporaires à la coque du navire, et ces travaux ont été achevés aux premières heures du 25 juin 2019. Le personnel d'intervention environnementale a quitté les lieux, et un représentant du propriétaire est resté à bord du navire pendant la nuit.

Dans la matinée du 25 juin 2019, le personnel d'intervention environnementale est retourné sur les lieux pour réévaluer l'état du *Western Chief*. Il a constaté que l'eau de cale du navire était huileuse et il a déterminé – étant donné la nature temporaire des travaux de réparation de la coque – que celui-ci continuerait de poser une menace de pollution par les hydrocarbures jusqu'à ce qu'il puisse être sorti de l'eau.

Le propriétaire du *Western Chief* a pris des dispositions pour faire sortir le navire de l'eau près de Vancouver, et le personnel d'intervention environnementale a fait escorte au remorquage jusqu'à ce qu'il soit satisfait que le navire n'était pas à risque de prendre l'eau.

Le 26 juin 2019, la GCC a appris que le *Western Chief* n'avait pas encore été sorti de l'eau. Le représentant du propriétaire a indiqué que des marées défavorables avaient causé un retard, et que le navire serait sorti de l'eau le 2 juillet 2019. En raison d'autres retards dus à des marées défavorables, le navire n'a finalement été sorti de l'eau que le 8 juillet 2019. Pendant toute cette période, la GCC est restée en contact avec le représentant du propriétaire.

Demande d'indemnisation

Le 14 juin 2021, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation s'élevant à 22 528,61 $ pour les frais découlant de son intervention en réponse à l'incident impliquant le *Western Chief*.

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 enquêté sur la demande d'indemnisation et l'a évaluée. Il a conclu que l'opération d'intervention de la GCC et les frais qu'elle a engagés à cette fin étaient généralement raisonnables. La seule réduction apportée au montant réclamé se rapportait aux frais d'utilisation d'un navire de la GCC qui avait été mal classé.

Le 28 octobre 2021, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 16 498,07 $, plus les intérêts courus prévus par la loi.

La GCC a accepté l'offre le 2 novembre 2021. Peu de temps après, la somme de 17 819,72 $, y compris les intérêts, a été versée à la GCC par prélèvement sur la Caisse.

Mesures de recouvrement

Le 19 octobre 2021, l'administrateur a délivré des assignations en vertu de la *Loi sur les enquêtes* à BC Hydro, à l'Insurance Corpporation of British Columbia et à une entreprise de télécomunications, dans le but de trouver l'adresse actuelle du représentant de la société propriétaire du *Western Chief*. Les réponses aux assignations ont permis d'obtenir une adresse municipale et une adresse de courriel.

Le 8 novembre 2021, l'avocat interne de l'administrateur a envoyé des mises en demeure par la poste et par courriel au représentant du propriétaire.

Le 16 novembre 2021, l'avocat a pris contact avec le représentant du propriétaire. Au 31 mars 2022, les discussions se poursuivaient en vue de parvenir à un règlement.

Situation

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

***West Island 395* (2018)**

Lieu : Haida Gwaii (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-822-C1

Incident

Le 8 septembre 2018, le *West Island 395*, un chaland de pêche récréative et de logement, a rompu ses amarres dans la baie Alliford, il est parti à la dérive, et il s'est échoué sur l'île Lina. Au moment de l'incident, on a estimé que le chaland avait à son bord 18 000 litres d'essence et 15 000 litres de carburant diesel. Lorsque le chaland s'est échoué, sa coque a été endommagée, et on a signalé que l'un de ses réservoirs d'essence internes fuyait. Le chaland a été évacué en raison du danger d'inflammabilité.

Le 9 septembre 2018, la Garde côtière canadienne (GCC) a établi une zone d'urgence et d'exclusion des navires autour du *West Island 395*. Les navires de la GCC qui se trouvaient non loin ont été déployés ou mis en attente.

Le 10 septembre 2018, des membres du personnel de la GCC et du ministère de l'Environnement et de la Stratégie sur les changements climatiques de la Colombie-Britannique (MESCCCB) sont arrivés sur les lieux. Ils ont aidé à établir un poste de commandement d'intervention et ont formé un commandement unifié de concert avec le propriétaire du *West Island 395*, ses entrepreneurs, la Nation Haida, Environnement et Changement climatique Canada et Transports Canada.

Le 11 septembre 2018, une légère irisation d'hydrocarbures a été observée pour la première fois près du chaland. Un barrage flottant a été déployé en réponse à cette pollution.

Les jours suivants, les entrepreneurs du propriétaire ont ventilé la coque du chaland afin de réduire au minimum le risque d'incendie ou d'explosion. De la mousse ignifuge a aussi été déployée par mesure de précaution. Un autre entrepreneur a commencé à prélever des échantillons de l'environnement autour du lieu de l'échouement, avec l'aide du MESCCCB et d'autres personnes.

Le 16 septembre 2018, un chaland allégeur est arrivé sur les lieux pour commencer à décharger l'essence, le carburant diesel et l'eau contaminée du *West Island 395*. Cette opération a pris fin le 24 septembre 2018, après quoi le commandement unifié a commencé à être démobilisé.

Le 9 octobre 2018, les sauveteurs du propriétaire ont remis à flot le *West Island 395*, et le chaland a été remorqué jusqu'à Vancouver.

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 considérer la demande d'indemnisation en vertu de l'article 101 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM). L'administrateur a engagé un architecte naval pour qu'il examine la preuve technique dans ce dossier. Aucun règlement n'a été conclu.

Après la fin des discussions pour parvenir à un règlement, l'avocat du propriétaire a déposé ce qui semblait être un appel de la décision de l'administrateur de ne pas régler la demande d'indemnisation. À la suite de discussions entre les avocats, l'administrateur en est venu à comprendre que Haico voulait que sa demande d'indemnisation soit considérée comme étant présentée en vertu du paragraphe 103(1) de la LRMM. L'administrateur a confirmé qu'il considérerait la demande d'indemnisation comme ayant été présentée en vertu du paragraphe 103(1) et qu'il rendrait une décision. Le propriétaire a alors accepté d'abandonner son appel.

Le 16 mars 2021, l'avocat de Haico a fourni des arguments sur la question de savoir si un propriétaire de navire peut faire une demande d'indemnisation en vertu du paragraphe 103(1).

Quatre mois plus tard, en juillet 2021, Haico a présenté une demande de contrôle judiciaire pour exiger qu'une décision soit rendue sur sa demande d'indemnisation en vertu du paragraphe 103(1).

Le 4 août 2021, avant qu'une mesure quelconque ne soit prise à l'égard de la demande de contrôle judiciaire, l'administrateur a rendu une décision sur la demande d'indemnisation de Haico et l'a rejetée au motif que Haico, en tant que propriétaire du seul navire impliqué dans l'incident, ne pouvait pas subir les dommages décrits au paragraphe 103(1).

Haico a interjeté appel devant la Cour fédérale du Canada. L'instruction de l'appel doit avoir lieu en juillet 2022.

Situation

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

Dossiers connexes

West Island 395, numéro de dossier : 120-822-C1-1 (même incident)
West Island 395, numéro de dossier : 120-822-C1-2 (même incident)

***West Island 395* (2018)**

Lieu : Haida Gwaii (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-822-C1-2

Incident

Le 8 septembre 2018, le *West Island 395*, un chaland de pêche récréative et de logement, a rompu ses amarres dans la baie Alliford, il est parti à la dérive, et il s'est échoué sur l'île Lina. Au moment de l'incident, on a estimé que le chaland avait à son bord 18 000 litres d'essence et 15 000 litres de carburant diesel. Lorsque le chaland s'est échoué, sa coque a été endommagée, et on a signalé que l'un de ses réservoirs d'essence internes fuyait. Le chaland a été évacué en raison du danger d'inflammabilité.

Le 9 septembre 2018, la Garde côtière canadienne (GCC) a établi une zone d'urgence et d'exclusion des navires autour du *West Island 395*. Les navires de la GCC qui se trouvaient non loin ont été déployés ou mis en attente.

Le 10 septembre 2018, des membres du personnel de la GCC et du ministère de l'Environnement et de la Stratégie sur les changements climatiques de la Colombie-Britannique (MESCCCB) sont arrivés sur les lieux. Ils ont aidé à établir un poste de commandement d'intervention et ont formé un commandement unifié de concert avec le propriétaire du *West Island 395*, ses entrepreneurs, la Nation Haida, Environnement et Changement climatique Canada et Transports Canada.

Le 11 septembre 2018, une légère irisation d'hydrocarbures a été observée pour la première fois près du chaland. Un barrage flottant a été déployé en réponse à cette pollution.

Les jours suivants, les entrepreneurs du propriétaire ont ventilé la coque du chaland afin de réduire au minimum le risque d'incendie ou d'explosion. De la mousse ignifuge a aussi été déployée par mesure de précaution. Un autre entrepreneur a commencé à prélever des échantillons de l'environnement autour du lieu de l'échouement, avec l'aide du MESCCCB et d'autres personnes.

Le 16 septembre 2018, un chaland allégeur est arrivé sur les lieux pour commencer à décharger l'essence, le carburant diesel et l'eau contaminée du *West Island 395*. Cette opération a pris fin le 24 septembre 2018, après quoi le commandement unifié a commencé à être démobilisé.

Le 9 octobre 2018, les sauveteurs du propriétaire ont remis à flot le *West Island 395*, et le chaland a été remorqué jusqu'à Vancouver.

Mesures prises par l'administrateur

En septembre 2018, l'administrateur a communiqué avec la GCC et le MESCCCB afin d'obtenir une estimation de leurs frais d'intervention. La GCC a fourni deux estimations partielles en septembre 2018.

L'administrateur a retenu les services d'un avocat externe pour entamer des discussions avec l'avocat du propriétaire du chaland en vue d'obtenir une garantie financière. L'avocat du

propriétaire a indiqué que ce dernier avait aussi l'intention de présenter à l'administrateur une demande d'indemnisation pour ses propres frais d'intervention.

Le 4 juillet 2019, l'avocat du propriétaire du *West Island 395* a remis à l'administrateur une lettre d'engagement au montant de 800 000,00 $ à titre de garantie pour les demandes d'indemnisation découlant de l'incident d'échouement survenu en septembre 2018.

Demande d'indemnisation

Le 1er septembre 2020, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation s'élevant à 64 697,02 $ pour les frais d'intervention engagés en réponse à l'incident causé par le *West Island 395*.

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 un examen préliminaire de la demande d'indemnisation, l'administrateur a constaté que la GCC n'avait pas fourni un exposé de l'incident ni des copies de ses registres du personnel. L'absence de copies des registres du personnel était particulièrement problématique, car tous les frais réclamés dans la demande d'indemnisation étaient liés au personnel. Le 9 septembre 2020, l'administrateur a demandé d'autres documents à la GCC.

Le 18 septembre 2020, la GCC a informé l'administrateur qu'un exposé de l'incident était en cours de préparation.

Le 28 septembre 2020, la GCC a fourni à l'administrateur des documents de son plan d'action d'intervention portant sur la majeure partie des mesures qu'elle avait prises. Un exposé de l'incident a été remis à l'administrateur le 12 novembre 2020, mais aucun registre du personnel n'a été fourni.

L'administrateur a enquêté sur la demande d'indemnisation et l'a évaluée. Il a conclu qu'une preuve insuffisante avait été fournie concernant l'attribution des tâches au personnel de la GCC. Par conséquent, les frais réclamés à ce titre ont été grandement réduits.

Le 25 février 2021, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 36 521,88 $, plus les intérêts courus. L'offre a été acceptée et payée peu de temps après.

Mesures de recouvrement

En septembre 2021, l'administrateur a intenté une action subrogatoire contre le propriétaire du navire polluant. Au 31 mars 2022, cette action était en suspens en attendant l'instruction d'un appel connexe.

Situation

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

Dossiers connexes

West Island 395, numéro de dossier : 120-822-C1 (même incident)
West Island 395, numéro de dossier : 120-822-C1-1 (même incident)

***West Island 395* (2018)**

Lieu : Haida Gwaii (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-822-C1-1

Incident

Le 8 septembre 2018, le *West Island 395*, un chaland de pêche récréative et de logement, a rompu ses amarres dans la baie Alliford, il est parti à la dérive, et il s'est échoué sur l'île Lina. Au moment de l'incident, on a estimé que le chaland avait à son bord 18 000 litres d'essence et 15 000 litres de carburant diesel. Lorsque le chaland s'est échoué, sa coque a été endommagée, et on a signalé que l'un de ses réservoirs d'essence internes fuyait. Le chaland a été évacué en raison du danger d'inflammabilité.

Le 9 septembre 2018, la Garde côtière canadienne (GCC) a établi une zone d'urgence et d'exclusion des navires autour du *West Island 395*. Les navires de la GCC qui se trouvaient non loin ont été déployés ou mis en attente.

Le 10 septembre 2018, des membres du personnel de la GCC et du ministère de l'Environnement et de la Stratégie sur les changements climatiques de la Colombie-Britannique (MESCCCB) sont arrivés sur les lieux. Ils ont aidé à établir un poste de commandement d'intervention et ont formé un commandement unifié de concert avec le propriétaire du *West Island 395*, ses entrepreneurs, la Nation Haida, Environnement et Changement climatique Canada et Transports Canada.

Le 11 septembre 2018, une légère irisation d'hydrocarbures a été observée pour la première fois près du chaland. Un barrage flottant a été déployé en réponse à cette pollution.

Les jours suivants, les entrepreneurs du propriétaire ont ventilé la coque du chaland afin de réduire au minimum le risque d'incendie ou d'explosion. De la mousse ignifuge a aussi été déployée par mesure de précaution. Un autre entrepreneur a commencé à prélever des échantillons de l'environnement autour du lieu de l'échouement, avec l'aide du MESCCCB et d'autres personnes.

Le 16 septembre 2018, un chaland allégeur est arrivé sur les lieux pour commencer à décharger l'essence, le carburant diesel et l'eau contaminée du *West Island 395*. Cette opération a pris fin le 24 septembre 2018, après quoi le commandement unifié a commencé à être démobilisé.

Le 9 octobre 2018, les sauveteurs du propriétaire ont remis à flot le *West Island 395*, et le chaland a été remorqué jusqu'à Vancouver.

Mesures prises par l'administrateur

En septembre 2018, l'administrateur a communiqué avec la GCC et le MESCCCB afin d'obtenir une estimation de leurs frais d'intervention. La GCC a fourni deux estimations partielles en septembre 2018.

L'administrateur a retenu les services d'un avocat externe pour entamer des discussions avec l'avocat du propriétaire du chaland en vue d'obtenir une garantie financière. L'avocat du

propriétaire a indiqué que ce dernier avait aussi l'intention de présenter à l'administrateur une demande d'indemnisation pour ses propres frais d'intervention.

Le 4 juillet 2019, l'avocat du propriétaire du *West Island 395* a remis à l'administrateur une lettre d'engagement au montant de 800 000,00 $ à titre de garantie pour les demandes d'indemnisation découlant de l'incident d'échouement survenu en septembre 2018.

Demande d'indemnisation

Le 29 juillet 2020, l'administrateur a reçu du MESCCCB une demande d'indemnisation s'élevant à 114 463,99 $ pour les frais d'intervention engagés en réponse à l'incident causé par le *West Island 395*.

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 enquêté sur la demande d'indemnisation, l'a évaluée et a conclu, de façon générale, que l'intervention du MESCCCB en réponse à l'incident causé par le *West Island 395* était raisonnable, étant donné la menace de pollution que constituait le chaland. Certaines questions ont été soulevées à savoir si les analyses effectuées par le MESCCCB étaient une répétition inutile des analyses faites par le propriétaire du chaland. Les explications fournies par le MESCCCB à propos de ses travaux ont été jugées suffisantes pour approuver cette partie de sa demande d'indemnisation.

Certains éléments de la demande d'indemnisation du MESCCCB, y compris les heures de travail du personnel, les heures de travail supplémentaires et les frais de déplacement, ont été rejetés partiellement à cause d'un manque de pièces justificatives. Les frais d'administration réclamés au taux de 25 % ont été rejetés en majeure partie. Bien que ce taux ait été basé sur une loi et des règlements provinciaux, le MESCCCB n'a fourni aucune preuve montrant qu'elle avait engagé des frais généraux élevés qui n'étaient pas inclus dans les autres parties de sa demande d'indemnisation. Enfin, des frais de TPS non justifiés réclamés par le MESCCCB ont aussi été rejetés.

Le 31 mars 2021, l'administrateur a fait une offre d'indemnité au MESCCCB au montant de 72 996,90 $, plus les intérêts courus. L'offre a été acceptée et payée peu de temps après.

Mesures de recouvrement

En septembre 2021, l'administrateur a intenté une action subrogatoire contre le propriétaire du navire polluant. Au 31 mars 2022, cette action était en suspens en attendant l'instruction d'un appel connexe.

Situation

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

Dossiers connexes

West Island 395, numéro de dossier : 120-822-C1 (même incident)
West Island 395, numéro de dossier : 120-822-C1-2 (même incident)

***White Orca* (2017)**

Lieu : Ladysmith (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-816-C1

Incident

Le15 novembre 2017, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un bateau de plaisance de 50 pieds avait coulé dans le secteur appelé *Dog Patch*, 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 enquêté sur la demande d'indemnisation et l'a évaluée. 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. La somme de 52 824,08 $, y compris les intérêts, a été versée à la GCC par prélèvement sur la Caisse le 14 février 2020.

Mesures de recouvrement

En février 2020, le bureau de l'administrateur a fait des recherches qui ont permis de trouver de nouveaux renseignements sur le propriétaire inscrit du bateau. Une lettre a été envoyée au propriétaire inscrit pour lui demander de l'information. Aucune réponse n'a été reçue.

Le 16 novembre 2020, l'avocat interne de l'administrateur a intenté une action devant la Cour fédérale contre la société propriétaire du *White Orca*. La déclaration de l'administrateur a été signifiée à un directeur de la société propriétaire, qui a indiqué qu'il allait déposer une défense.

Le 3 septembre 2021, l'administrateur a obtenu un jugement par défaut lui accordant le montant complet de la réclamation.

L'administrateur a retenu les services d'un avocat local pour faire exécuter le jugement rendu contre le propriétaire.

Situation

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

***Zac* (2019)**

Lieu : Port Alberni (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-892-C1

Incident

Le 27 mai 2019, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le *Zac*, un navire de pêche en bois d'une longueur d'environ 11 mètres, avait coulé à Port Alberni, en Colombie-Britannique. Des hydrocarbures s'échappaient du navire coulé. L'administration portuaire locale a déployé du matériel absorbant, et des membres du personnel de la GCC se sont rendus sur les lieux.

Le propriétaire du navire a informé la GCC qu'il était incapable de prendre des mesures d'intervention adéquates. La GCC a donc pris en charge l'intervention et elle a engagé un entrepreneur pour renflouer le navire et le sortir de l'eau. Ces travaux ont été accomplis avec succès le 28 mai 2019. Le navire a été inspecté et il a ensuite été déconstruit par l'un des entrepreneurs de la GCC au motif que ses bordages étaient saturés d'hydrocarbures.

Demande d'indemnisation

Le 22 avril 2021, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation s'élevant à 43 758,69 $ pour les frais découlant de son intervention en réponse à l'incident impliquant le *Zac*.

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 enquêté sur la demande d'indemnisation et l'a évaluée. En général, les frais réclamés par la GCC ont été acceptés, et seules des réductions mineures ont été apportées à l'égard des frais d'inspection du navire et en raison de retards inexpliqués durant l'opération de sauvetage.

Le 8 août 2021, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 40 277,24 $, plus les intérêts courus prévus par la loi.

La GCC a accepté l'offre le 18 août 2021. Peu de temps après, la somme de 43 410,71 $, y compris 3 133,47 $ en intérêts courus prévus par la loi, a été versée à la GCC.

Mesures de recouvrement

Le 31 août 2021, une mise en demeure a été envoyée à la dernière adresse connue du propriétaire du *Zac*. Aucune réponse n'a été reçue.

Au 31 mars 2022, les efforts pour trouver le propriétaire du *Zac* se poursuivaient.

Situation

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

***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 2022, 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 a conclu que la demande d'indemnisation de la GCC était généralement recevable. La majeure partie des frais réclamés par la GCC ont été approuvés sans réduction. Cependant, la preuve ne montrait pas que le *Zodiac Light* était une épave souillée d'hydrocarbures et qu'il était ainsi justifié de le déconstruire comme mesure de prévention de la pollution par les hydrocarbures. Les frais de déconstruction du navire ont donc été jugés inadmissibles.

Le 1er juin 2020, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 133 879,10 $, plus les intérêts courus.

La GCC a accepté l'offre le 6 juillet 2020. La somme de 147 436,68 $, y compris les intérêts, a été versée à la GCC par prélèvement sur la Caisse le 7 juillet 2020.

Mesures de recouvrement

Le bureau de l'administrateur a fait une recherche des actifs du propriétaire du navire et a tenté de le trouver. Après avoir découvert une adresse, le bureau de l'administrateur a envoyé une mise en demeure. L'avocat du propriétaire du navire a répondu et des discussions ont été entamées en vue de parvenir à un règlement.

Le 10 février 2021, afin de protéger le droit de réclamation de l'administrateur, l'avocat interne a intenté une action devant la Cour fédérale du Canada. Le défendeur a déposé une défense. Les discussions se poursuivent en vue de parvenir à un règlement.

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 enquêté sur la demande d'indemnisation et l'a évaluée. Le bureau de l'administrateur 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. La somme de 15 195,61 $, y compris les intérêts prévus par la loi, a été versée au CNH par prélèvement sur la Caisse le 19 mai 2020.

Mesures de recouvrement

Le bureau de l'administrateur a fait une recherche des actifs du propriétaire du navire et a tenté de le trouver. Après avoir découvert une adresse, une mise en demeure a été envoyée. L'avocat du propriétaire du navire a répondu et des discussions ont été entamées en vue de parvenir à un règlement.

Le 10 février 2021, afin de protéger le droit de réclamation de l'administrateur, l'avocat interne a intenté une action devant la Cour fédérale du Canada. Le défendeur a déposé une défense. Les discussions se poursuivent en vue de parvenir à un règlement.

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 2022, 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 a 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 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, l'administrateur a retenu les services d'un avocat et a décidé de surveiller la situation et de ne prendre aucune autre mesure à ce moment.

En octobre 2017, l'avocat 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 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 a reçu et réglé cinq réclamations relatives à l'incident, et l'avocat de l'administrateur a reçu des copies des diverses quittances.

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. En avril 2020, l'avocat de l'assureur a indiqué qu'il avait décidé de ne pas modifier la lettre d'engagement après tout, et qu'il préférait plutôt attendre jusqu'à la fin du délai de prescription, qui devait expirer le 2 septembre 2021.

Le délai pour présenter une demande d'indemnisation à l'administrateur relativement à cet incident a expiré en septembre 2021. Pour cette raison, l'action intentée par l'administrateur a été rejetée. Le dossier restera ouvert, car il est encore possible qu'une réclamation soit déposée contre le propriétaire.

Demande d'indemnisation

Au 31 mars 2022, 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 2021-2022

Processus des petites demandes d'indemnisation

INCIDENT Nom du navire Date de l'incident Lieu Type de navire Déversement d'hydrocarbures (s'il y a lieu, et type d'hydrocarbures, si connu)	DEMANDE D'INDEMNISATION Montant demandé Date de la demande Nom du demandeur	DÉCISION (montant offert (%) par rapport au montant demandé	DATE DE L'AVIS DE PAIEMENT	DATE DE L'AVIS DE TROP-PAYÉ	SITUATION DU DOSSIER À LA FIN DE L'ANNÉE
Ontario					
The Left Hand 2021-08-13 Humber Park Bateau de plaisance Aucun déversement	15 000,00 $ 2021-09-07 Tow Marine Assistance Ltd	(demande retirée)	–	–	Fermé
Colombie-Britannique					
Autumn Winds 2021-07-15 Passage Discovery Navire de pêche commerciale Aucun déversement	9 266,96 $ 2021-12-09 Nanwakolas Council Society	9 266,96 $ (100 %)	2022-02-04	–	Ouvert
Nom inconnu 2020-01-03 Sicamous Habitation flottante (bateau de plaisance) Déversement de diesel	6 941,10 $ 2020-12-02 MPO/GCC	4 402,99 $ (63 %)	2021-02-01	2021-06-17	Ouvert

Processus des demandes d'indemnisation générales et rapports d'incidents

INCIDENT Nom du navire Date de l'incident Lieu Type de navire Déversement d'hydrocarbures (s'il y a lieu, et type d'hydrocarbures, si connu)	DEMANDE D'INDEMNISATION Montant demandé Date de la demande Nom du demandeur	DÉCISION Montant offert (%) par rapport au montant demandé Date de la décision	RECOUVREMENT Montant recouvré Date du recouvrement	SITUATION DU DOSSIER À LA FIN DE L'ANNÉE
Terre-Neuve-et-Labrador				
Alaskaborg 2022-02-10 Au large de la côte sud Navire de charge Déversement de mazout lourd	–	–	–	Ouvert
Baffin Sound 2015-06-23 St. Anthony	22 185,86 $ 2015-12-09 MPO/GCC	22 185,86 $ (100 %) 2016-02-25	–	Ouvert

Note : L'icône désigne une épave ou un navire abandonné ou délabré.

INCIDENT Nom du navire Date de l'incident Lieu Type de navire Déversement d'hydrocarbures (s'il y a lieu, et type d'hydrocarbures, si connu)	DEMANDE D'INDEMNISATION Montant demandé Date de la demande Nom du demandeur	DÉCISION Montant offert (%) par rapport au montant demandé Date de la décision	RECOUVREMENT Montant recouvré Date du recouvrement	SITUATION DU DOSSIER À LA FIN DE L'ANNÉE
Navire de pêche Aucun déversement				
BBC Oregon 2019-06-30 Bay Bulls Navire de charge Aucun déversement	–	–	–	Ouvert
Beverley Gaie 2018-10-03 Summerside Bateau de plaisance converti Aucun déversement	151 648,78 $ 2019-07-12 MPO/GCC	9 614,71 $ (6,34 %) 2019-10-31	8 000,00 $ 2022-03-11	Fermé
Comanche 2022-03-10 Baie de Placentia Vraquier Aucun déversement	–	–	–	Ouvert
Danielle and Mark 2020-02-10 Old Bonaventure Navire de pêche Aucun déversement	47 073,08 $ 2021-06-03 MPO/GCC	30 397,23 $ (64,6 %) 2021-09-21	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
Executioner 2021-12-09 St. John's Navire de pêche Aucun déversement	–	–	–	Ouvert
Françoise 2017-09-21 Clarenville Navire de pêche Aucun déversement	381 296,28 $ 2019-09-12 MPO/GCC	73 908,57 $ (19,38 %) 2020-06-10	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
Jennifer Holly 2019-04-01 Main Brook Navire de pêche Déversement de carburant d'huile de base et d'huile hydraulique	76 171,64 $ 2019-10-28 MPO/GCC	72 939,19 % (95,76 %) 2020-03-06	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
Lady Elizabeth I 2018-03-08 Woody Point Navire à passagers/de charge Aucun déversement	8 489,01 $ 2019-12-13 MPO/GCC	1 620,37 $ (19,09 %) 2020-03-11	2 147,82 $ 2021-05-19	Fermé
Lady Miranda 2018-08-17 Cow Head Navire de pêche Aucun déversement	7 569,90 $ 2020-05-25 MPO/GCC	7 569,90 $ (100 %) 2020-06-25	8 639,92 $ 2022-03-11	Ouvert

Note : L'icône désigne une épave ou un navire abandonné ou délabré.

INCIDENT Nom du navire Date de l'incident Lieu Type de navire Déversement d'hydrocarbures (s'il y a lieu, et type d'hydrocarbures, si connu)	DEMANDE D'INDEMNISATION Montant demandé Date de la demande Nom du demandeur	DÉCISION Montant offert (%) par rapport au montant demandé Date de la décision	RECOUVREMENT Montant recouvré Date du recouvrement	SITUATION DU DOSSIER À LA FIN DE L'ANNÉE
Lucas & Rebecca 2017-07-01 Baie des Îles Navire de pêche Aucun déversement	17 744,67 $ 2017-11-03 MPO/GCC	17 744,64 $ (100 %) 2017-12-13	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
Marcel Angie II 2018-12-11 Grand Bank Navire de pêche Aucun déversement	20 267,57 $ 2020-11-03 MPO/GCC	14 622,14 $ (76 %) 2021-03-02	16 088,71 $ 2021-11-03	Fermé
Megan C 2019-01-28 Port aux Basques Navire de pêche Aucun déversement	11 784,58 $ 2019-05-01 MPO/GCC	8 170,82 $ (69,33 %) 2019-06-12	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
MSC Kim 2022-03-09 Port au Port Navire de charge Aucun déversement	–	–	–	Ouvert
Déversement d'origine inconnue 2020-06-08 Postville Déversement de kérosène	32 650,70 $ 2021-12-01	En cours d'évaluation	–	Ouvert
Noble Mariner 2018-04-25 Nipper's Harbour Navire de pêche Déversement de diesel	41 687,99 $ 2019-05-30 MPO/GCC	36 601,67 $ (87,80 %) 2019-07-11	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
Northern Ranger 2019-06-01 Lewisporte Navire à passagers (traversier) Déversement	–	–	–	Ouvert
Omni St. Laurent 2019-09-23 Stephenville Remorqueur Déversement de diesel	–	–	–	Ouvert
Sikuk 2017-09-21 Clarenville Navire de pêche Aucun déversement	195 109,00 $ 2019-03-01 MPO/GCC	79 826,14 $ (40,91 %) 2020-06-10	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert

Note : L'icône désigne une épave ou un navire abandonné ou délabré.

INCIDENT Nom du navire Date de l'incident Lieu Type de navire Déversement d'hydrocarbures (s'il y a lieu, et type d'hydrocarbures, si connu)	DEMANDE D'INDEMNISATION Montant demandé Date de la demande Nom du demandeur	DÉCISION Montant offert (%) par rapport au montant demandé Date de la décision	RECOUVREMENT Montant recouvré Date du recouvrement	SITUATION DU DOSSIER À LA FIN DE L'ANNÉE
Stelie II 2016-03-23 Port Saunders Navire de pêche Déversement de diesel	114 897,43 $ 2020-10-08 MPO/GCC	La demande a été rejetée		Ouvert
Sweven 2019-03-12 St. John's Bateau de plaisance Aucun déversement	6 134,57 $ 2021-03-11 MPO/GCC	6 134,57 $ (100 %) 2021-04-23	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
Nom inconnu 2020-01-17 Cupids Bateau de plaisance Déversement de diesel	14 826,38 $ 2021-06-15 MPO/GCC	14 766,79 $ (99,6 %) 2021-09-01	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
Nouvelle-Écosse				
Cormorant 2015-02-27 Bridgewater Ancien navire militaire Déversement d'huile hydraulique	549 581,18 $ 2015-11-02 MPO/GCC	515 267,25 $ (93,76 %) 2016-03-29	375 000,00 $ 2022-01-06	Ouvert
Farley Mowat 2015-06-24 Shelburne Navire de recherche Déversement	47 598,78 $ 2017-06-23 Ville de Shelburne	43 641,94 $ (91,69 %) 2017-07-18	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
Farley Mowat 2015-06-24 Shelburne Navire de recherche Déversement	814 815,05 $ 2016-01-18 MPO/GCC	813 316,15 $ (99,82 %) 2016-06-29	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
Hydra Mariner 2021-01-16 Halifax Bateau de plaisance Déversement inconnu	–	–	–	Ouvert
Miss Mall Bay 2019-04-03 Lunenburg Navire de pêche Aucun déversement	183 859,32 $ 2021-04-01 MPO/GCC	35 824,08 $ (19 %) 2021-11-05	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
Miss Tricia Lynn 2019-05-19 Chéticamp Navire de pêche Aucun déversement	10 815,75 $ 2021-05-18 MPO/GCC	10 803,86 $ (99,9 %) 2021-07-27	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert

Note : L'icône désigne une épave ou un navire abandonné ou délabré.

INCIDENT Nom du navire Date de l'incident Lieu Type de navire Déversement d'hydrocarbures (s'il y a lieu, et type d'hydrocarbures, si connu)	DEMANDE D'INDEMNISATION Montant demandé Date de la demande Nom du demandeur	DÉCISION Montant offert (%) par rapport au montant demandé Date de la décision	RECOUVREMENT Montant recouvré Date du recouvrement	SITUATION DU DOSSIER À LA FIN DE L'ANNÉE
Primo 2021-02-09 Lunenburg Navire de pêche Aucun déversement	–	–	–	Ouvert
Ryan Atlantic II (anciennement le *Cape Rouge*) 2014-03-10 Bridgewater Ancien navire de pêche Déversement	362 575,38 $ 2014-06-30 MPO/GCC	358 117,79 $ (98,77 %) 2015-03-19	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
Stephanie & Darrel 2007-04-11 Shelburne Navire de pêche Déversement de carburant et de liquide hydraulique	13 627,73 $ 2008-02-09 MPO/GCC	13 627,73 $ (100 %) 2008-05-13	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
Nouveau-Brunswick				
L'Épaulard 2018-11-04 Blacks Harbour Navire de pêche Déversement de diesel	7 821,73 $ 2020-11-03 MPO/GCC	7 674,80 $ (98 %) 2021-01-26	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
SBI Carioca 2017-10-11 Belledune Vraquier Aucun déversement	–	–	–	Ouvert
Québec				
Federal Leda 2019-11-21 Beauharnois Vraquier Aucun déversement	2 956,29 $ 2021-11-20 MPO/GCC	En cours d'évaluation	–	Ouvert
GRT Synergie 2018-05-13 Carleton-sur-Mer Navire de pêche Déversement de diesel	10 449,01 $ 2020-05-12 MPO/GCC	1 297,67 $ (12,42 %) 2020-11-12	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
Kathryn Spirit 2013-09-19 Lac Saint-Louis, Beauharnois Vraquier Aucun déversement	25 731 208,24 $ 2021-05-04 MPO/GCC	–	–	Ouvert
Le Sept Ilien 2018-06-22 Gros Morne, Gaspésie	3 087,54 $ 2020-06-22 MPO/GCC	1 996,69 $ 64,70 % 2020-10-19	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert

Note : L'icône désigne une épave ou un navire abandonné ou délabré.

INCIDENT Nom du navire Date de l'incident Lieu Type de navire Déversement d'hydrocarbures (s'il y a lieu, et type d'hydrocarbures, si connu)	DEMANDE D'INDEMNISATION Montant demandé Date de la demande Nom du demandeur	DÉCISION Montant offert (%) par rapport au montant demandé Date de la décision	RECOUVREMENT Montant recouvré Date du recouvrement	SITUATION DU DOSSIER À LA FIN DE L'ANNÉE
Navire de pêche Aucun déversement				
Ocean Uannaq 2016-04-01 Montréal Remorqueur Déversement	5 074,17 $ 2021-03-31 MPO/GCC	La demande a été rejetée		Fermé
Réjane 2020-10-09 Rapides du Cheval Blanc, Rivière-des-Prairies Remorqueur Aucun déversement	3 428,93 $ 2021-04-13 MPO/GCC	3 441,79 $ (100 %) 2021-08-08	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
Ontario				
SEA-Q-TI 2021-02-08 Parc Humber Bay, Toronto Bateau de plaisance Aucun déversement	35 614,93 $ 2021-11-08	En cours d'évaluation	–	Ouvert
Tecumseh 2019-12-15 Rivière Détroit Vraquier Aucun déversement	9 752,43 $ 2021-12-14 MPO/GCC	En cours d'évaluation	–	Ouvert
Nom inconnu 2021-04-13 Parc Bluffers, Toronto Bateau de plaisance Aucun déversement	9 982,18 $ 2021-10-13 MPO/GCC	2 294,64 $ (23 %) 2022-02-16	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
Colombie-Britannique				
Alaska Plaza* et *Sea Lander 2020-12-24 Port McNeil Chaland Déversement de diesel	–	–	–	Ouvert
Alhena 2018-11-01 Alert Bay Navire de pêche Aucun déversement	12 654,91 $ 2020-10-30 MPO/GCC	5 440,03 $ (42,99 %) 2021-01-06	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
Anapaya 2017-10-21 Ladysmith Voilier en bois Déversement de diesel et d'huile lubrifiante	311 073,37 $ 2019-09-10 MPO/GCC	296 024,24 $ (95,16 %) 2019-12-05	Aucun recouvrement	Fermé

Note : L'icône désigne une épave ou un navire abandonné ou délabré.

INCIDENT Nom du navire Date de l'incident Lieu Type de navire Déversement d'hydrocarbures (s'il y a lieu, et type d'hydrocarbures, si connu)	DEMANDE D'INDEMNISATION Montant demandé Date de la demande Nom du demandeur	DÉCISION Montant offert (%) par rapport au montant demandé Date de la décision	RECOUVREMENT Montant recouvré Date du recouvrement	SITUATION DU DOSSIER À LA FIN DE L'ANNÉE
Atanook 2018-10-07 Port de Ganges Voilier (bateau de plaisance) Aucun déversement	19 017,43 $ 2020-10-05 MPO/GCC	4 905,93 $ (25,80 %) 2020-12-24	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
Atrevida No. 1 2018-12-20 Maple Bay, près de la pointe Arbutus Bateau de plaisance, ancien traversier Déversement de diesel	223 719,10 $ 2020-12-23 MPO/GCC	La demande a été rejetée		Fermé
Aura Lee 2018-12-13 Cowichan Bay Ancien navire de pêche Déversement de diesel	42 176,45 $ 2020-12-08 MPO/GCC	33 908,13 $ (80 %) 2021-03-31	Efforts de recouvrement en cours	Fermé
Chalands *King Arthur* et *SL 104* 2016-04-10 Chenal Mamquam Blind Chaland Aucun déversement	819 134,67 $ 2018-04-04 MPO/GCC	814 012,78 $ (99,37 %) 2018-10-31	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
Big Kahuna 2017-11-29 Port Hardy Bateau de plaisance Aucun déversement	9 016,06 $ 2019-09-30 MPO/GCC	6 811,45 $ (75,55 %) 2019-12-24	Aucun recouvrement	Fermé
Blue Pacific No. 1 2016-12-28 Île Salt Spring Ancien navire de pêche Déversement de mazout	132 339,06 $ 2018-10-09 MPO/GCC	114 129,56 $ (86,24 %) 2019-01-23	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
Central Isle 2016-06-01 French Creek Ancien navire de pêche Aucun déversement	25 035,02 $ 2018-02-20 MPO/GCC	24 108,07 $ (96,30 %) 2018-04-04	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
Incident de Darrell Bay 2018-12-20 Darrell Bay, Squamish Anciens navires de pêche, bateau de	202 213,22 $ 2020-12-17 MPO/GCC	43 721,14 $ (21,6 %) 2021-05-10	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert

Note : L'icône désigne une épave ou un navire abandonné ou délabré.

INCIDENT Nom du navire Date de l'incident Lieu Type de navire Déversement d'hydrocarbures (s'il y a lieu, et type d'hydrocarbures, si connu)	DEMANDE D'INDEMNISATION Montant demandé Date de la demande Nom du demandeur	DÉCISION Montant offert (%) par rapport au montant demandé Date de la décision	RECOUVREMENT Montant recouvré Date du recouvrement	SITUATION DU DOSSIER À LA FIN DE L'ANNÉE
plaisance, ancien remorqueur Déversement de diesel				
Delphinus 2018-02-19 Île Gowlland Voilier Aucun déversement	25 579,91 $ 2020-02-05 MPO/GCC	4 378,08 $ (17,12 %) 2020-07-31	–	Fermé
Elva M II 2016-11-05 Richmond Navire de pêche Déversement	7 649,63 $ 2017-02-09 Administration du port de Steveston	7 649,63 $ (100 %) 2017-02-22	3 266,46 $ 2019-07-01	Ouvert
	46 351,57 $ 2017-02-28 MPO/GCC	46 351,57 $ (100 %) 2017-03-31		Ouvert
Foss 153 2020-04-22 Haida Gwaii Chaland Déversement de diesel	–	–	–	Ouvert
Friday While 2019-01-08 Port de Tsehum Bateau de plaisance Déversement de diesel	27 442,55 $ 2020-12-31 MPO/GCC	10 531,22 $ (38 %) 2021-03-03	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
George H. Ledcor 2018-08-13 Île Deering, Vancouver Remorqueur Aucun déversement	–	–	–	Ouvert
Go-Getter 2019-12-02 Port Hardy Navire de pêche Déversement de diesel	12 623,68 $ 2021-11-24 MPO/GCC	2 123,68 $ (17 %) 2022-02-18	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
Halary No. 1 2018-10-11 Campell River Ancien navire de pêche Déversement de mazout	25 413,14 $ 2020-10-09 MPO/GCC	17 021,27 $ (67 %) 2021-01-28	Efforts de recouvrement en cours	Fermé
Knot 2021-09-26 Bras Todd, South Saanich Déversement de diesel	–	–	–	Ouvert
Lady Candy 2022-01-01				Ouvert

Note : L'icône désigne une épave ou un navire abandonné ou délabré.

INCIDENT Nom du navire Date de l'incident Lieu Type de navire Déversement d'hydrocarbures (s'il y a lieu, et type d'hydrocarbures, si connu)	DEMANDE D'INDEMNISATION Montant demandé Date de la demande Nom du demandeur	DÉCISION Montant offert (%) par rapport au montant demandé Date de la décision	RECOUVREMENT Montant recouvré Date du recouvrement	SITUATION DU DOSSIER À LA FIN DE L'ANNÉE
Bella Coola Navire de pêche	–	–	–	
Laurier II 2014-07-14 Deep Bay Navire à moteur Aucun déversement	384 365,01 $ 2018-01-22 MPO/GCC	265 768,99 $ (69,14 %) 2019-02-07	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
Maverick IV 2018-10-05 Cowichan Bay Bateau de plaisance Aucun déversement	52 522,44 $ 2020-09-24 MPO/GCC	18 905,55 $ (36 %) 2020-12-17	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
Miss Terri 2018-02-23 Campbell River Navire de pêche Aucun déversement	88 576,24 $ 2020-09-04 MPO/GCC	La demande a été rejetée		Ouvert
Mistann 2011-10-14 Prince Rupert Navire de pêche Déversement de diesel	113 787,48 $ 2012-04-26 MPO/GCC	100 462,51 $ (88 %) 2012-09-12	18 080,42 $ 2017-05-05	Ouvert
Nathan E. Stewart 2016-10-13 Passage Seaforth, Bella Bella Remorqueur Déversement de diesel et d'huile lubrifiante	Pas encore établi. 2019-10-11 Conseil tribal de la Nation Heiltsuk	–	–	Ouvert
Nika 2017-05-12 Campbell River Ancien navire de pêche Déversement de diesel	23 646,38 $ 2019-03-26 MPO/GCC	22 720,29 $ (96 %) 2019-05-01	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
Pacific Fibre Barge No. 1 2018-01-31 Port Mellon Chaland Déversement de diesel	121 187,55 $ 2019-12-02 MPO/GCC	La demande a été rejetée		Fermé
Pacific Poet 2021-12-24 Baie Oak Bateau de plaisance Aucun déversement	–	–	–	Ouvert
Red Fir #9 2019-10-25 Base de Kitsilano Baie English Bateau de plaisance, ancien remorqueur Diesel Aucun déversement	37 526,55 $ 2021-10-06 MPO/GCC	15 058,53 $ (40 %) 2022-01-31	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert

Note : L'icône désigne une épave ou un navire abandonné ou délabré.

INCIDENT Nom du navire Date de l'incident Lieu Type de navire Déversement d'hydrocarbures (s'il y a lieu, et type d'hydrocarbures, si connu)	DEMANDE D'INDEMNISATION Montant demandé Date de la demande Nom du demandeur	DÉCISION Montant offert (%) par rapport au montant demandé Date de la décision	RECOUVREMENT Montant recouvré Date du recouvrement	SITUATION DU DOSSIER À LA FIN DE L'ANNÉE
Rolano 2019-02-10 Île Cortes Navire à passagers Aucun déversement	248 265,04 $ 2021-02-02 MPO/GCC	71 058,05 $ (28 %) 2021-09-28	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
Salerosa 2017-02-06 Baie Oak Voilier en ferro-ciment Déversement de diesel	62 673,20 $ 2019-02-01 MPO/GCC	8 254,51 $ (13 %) 2019-04-11	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
Salish Guardian 2019-07-24 Île Goat, Ganges Bateau de plaisance Aucun déversement	98 810,32 $ 2021-07-20 MPO/GCC	38 662,05 $ (39 %) 2021-11-29	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
San Jolyne III 2018-10-19 Île Dusenbury, Pender Harbour Navire de pêche Déversement de mazout	181 475,67 $ 2020-10-16 MPO/GCC	127 118,46 $ (70 %) 2021-08-18	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
SC 170 2017-08-22 Port McNeil Navire de pêche Déversement	11 606,93 $ 2019-06-04 MPO/GCC	8 528,54 $ (73 %) 2019-07-11	9 573,20 $ 2021-07-15	Fermé
Scotia River 2019-11-10 Lax Kw'Alaams Remorqueur Déversement de diesel et de liquide hydraulique	101 618,52 $ 2021-11-03 MPO/GCC	En cours d'évaluation	–	Ouvert
Sea Lion VI 2021-12-24 Maple Bay Remorqueur Aucun déversement	–	–	–	Ouvert
Sea-Que 2016-09-20 Sidney Navire à moteur Aucun déversement	18 730,67 $ 2018-08-02 MPO/GCC	18 730,67 $ (100 %) 2018-09-21	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
Seal Rock 2019-04-04 Île Saturna Bateau de plaisance Aucun déversement	51 805,59 $ 2021-03-15 MPO/GCC	13 390,66 $ (26 %) 2021-06-25	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
Sheena M 2019-10-01 Gibsons	–	–	–	Ouvert

Note : L'icône désigne une épave ou un navire abandonné ou délabré.

INCIDENT Nom du navire Date de l'incident Lieu Type de navire Déversement d'hydrocarbures (s'il y a lieu, et type d'hydrocarbures, si connu)	DEMANDE D'INDEMNISATION Montant demandé Date de la demande Nom du demandeur	DÉCISION Montant offert (%) par rapport au montant demandé Date de la décision	RECOUVREMENT Montant recouvré Date du recouvrement	SITUATION DU DOSSIER À LA FIN DE L'ANNÉE
Remorqueur Déversement de carburant				
Spudnik 2014-11-12 Détroit de Howe Squamish Remorqueur Déversement	149 043,60 $ 2016-04-28 MPO/GCC	131 064,45 $ (88 %) 2016-07-26	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
Spudnik 2020-01-06 Surrey Remorqueur Aucun déversement	–	–	–	Ouvert
Theresa N 2018-09-08 Bamfield Navire de pêche Déversement de diesel	28 656,55 $ 2020-07-24 MPO/GCC	28 656,55 $ (100 %) 2020-10-22	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
Tinker II 2018-01-20 Campbell River Bateau de plaisance Aucun déversement	8 979,14 $ 2020-01-07 MPO/GCC	3 892,56 $ (43 %) 2020-04-08	Aucun recouvrement	Fermé
Tymac No. 20 2017-09-12 Sydney Remorqueur Déversement de diesel	36 177,31 $ 2019-07-09 MPO/GCC	26 786,87 $ (74 %) 2019-08-29	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
Nom inconnu (chaland) 2020-11-23 Parksville Chaland Déversement de diesel	–	–	–	Ouvert
Nom inconnu (cotre gréé à voile noir) 2018-01-17 Comox Bateau de plaisance Aucun déversement	30 993,43 $ 2019-12-17 MPO/GCC	3 164,17 $ (10 %) 2020-07-31	2 000,00 2021-07-06	Fermé
Nom inconnu (chalutier bleu) 2017-11-25 Campbell River Chalutier converti Aucun déversement	26 640,92 $ 2019-09-30 MPO/GCC	23 505,95 $ (88 %) 2020-04-27	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
Nom inconnu (chaland ponté) 2019-03-07 Port Mellon Chaland ponté Aucun déversement	396 954,40 $ 2021-02-26 MPO/GCC	57 102,91 $ (14 %) 2021-10-20	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert

Note : L'icône désigne une épave ou un navire abandonné ou délabré.

INCIDENT Nom du navire Date de l'incident Lieu Type de navire Déversement d'hydrocarbures (s'il y a lieu, et type d'hydrocarbures, si connu)	DEMANDE D'INDEMNISATION Montant demandé Date de la demande Nom du demandeur	DÉCISION Montant offert (%) par rapport au montant demandé Date de la décision	RECOUVREMENT Montant recouvré Date du recouvrement	SITUATION DU DOSSIER À LA FIN DE L'ANNÉE
Nom inconnu (remorqueur de billes) 2021-12-07 Chenal Trevor Navire de service (bateau de travail) Aucun déversement	–	–	–	Ouvert
Viking I 2016-08-10 Nanaimo Navire de pêche Déversement d'hydrocarbures et déversement possible de carburant	31 458,19 $ 2017-05-03 Administration portuaire de Nanaimo	29 432,92 $ (94 %) 2017-08-30	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
	128 246,91 $ 2018-02-20 MPO/GCC	128 246,91 $ (100 %) 2018-04-24		Ouvert
Western Breeze 2019-07-10 Port de Steveston Ancien navire de pêche Déversement de diesel	147 492,93 $ 2021-07-06 MPO/GCC	En cours d'évaluation	–	Ouvert
Western Chief 2019-06-24 Baie Miner's, île Mayne Senneur (navire de pêche) Aucun déversement	22 528,61 $ 2021-06-14 MPO/GCC	16 498,07 $ (73 %) 2021-10-28	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
West Island 395 2018-09-08 Haida Gwaii Chaland de logement Déversement	1 857 314,06 $ 2019-01-14 Haida Tourism Limited Partnership (Haico)	La demande a été rejetée	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
	64 697,02 $ 2020-09-01 MPO/GCC	36 521,88 $ (56 %) 2021-02-25		Ouvert
	114 463,99 $ 2020-07-29 Ministère de l'Environnement et de la Stratégie sur le changement climatique de la C.-B.	72 996,90 $ (64 %) 2021-03-31		Ouvert
White Orca 2017-11-15 Ladysmith Bateau de plaisance Déversement	63 404,86 $ 2019-09-24 MPO/GCC	49 005,97 $ (77 %) 2019-12-20	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
Zac 2019-05-27 Port Alberni Navire de pêche Aucun déversement	43 758,69 $ 2021-04-22 MPO/GCC	40 277,24 $ (92 %) 2021-08-08	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert

Note : L'icône désigne une épave ou un navire abandonné ou délabré.

INCIDENT Nom du navire Date de l'incident Lieu Type de navire Déversement d'hydrocarbures (s'il y a lieu, et type d'hydrocarbures, si connu)	DEMANDE D'INDEMNISATION Montant demandé Date de la demande Nom du demandeur	DÉCISION Montant offert (%) par rapport au montant demandé Date de la décision	RECOUVREMENT Montant recouvré Date du recouvrement	SITUATION DU DOSSIER À LA FIN DE L'ANNÉE
Zidell Marine 277* et *Jake Shearer 2017-11-26 Île Goose Remorqueur et chaland Aucun déversement	–	–	–	Ouvert
Zodiac Light 2018-02-15 Village de Kitamaat Navire de pêche Déversement de diesel	176 462,73 $ 2020-01-15 MPO/GCC	133 879,10 $ (76 %) 2020-06-01	Efforts de recouvrement en cours	Ouvert
	14 028,00 $ 2020-02-12 Conseil de la Nation Haisla	14 028,00 $ (100 %) 2020-03-26		Ouvert
Nunavut				
Akademik Ioffe 2018-08-24 Kugaaruk Navire à passagers Aucun déversement	–	–	–	Ouvert
Territoires du Nord-Ouest				
Investigator 2016-09-02 Pointe Toker Chaland Déversement de mazout	–	–	–	Ouvert

Note : L'icône désigne une épave ou un navire abandonné ou délabré.