Indemnisation Navire et Rail Canada – Fonds Navire

Recueil de tous les sommaires d'incidents

de 1989 à 2024

Canada

Images de la page couverture :
Première rangée :
Rio Orinoco
Deuxième rangée :
Chaulk Determination, *Pitts Carillon*
Troisième rangée :
Santa Emma, Guillemot noir souillé par les hydrocarbures, *HMCS Cormorant*
Quatrième rangée :
MV Miner, *Robertson II*, *Viking I*, *Ryan Atlantic II* (anciennement appelé le *Cape Rouge*)

Toutes les photos de la Garde côtière canadienne, sauf le *Chaulk Determination*, par Jacques Gauthier

Publié par l'administrateur d'Indemnisation Navire et Rail Canada – Fonds Navire
180, rue Kent – pièce 830
Ottawa, Ontario, Canada K1A 0N5
Tél. : (613) 991-1727
Téléc.: (613) 990-5423
Courriel : info@sopf-cidphn.gc.ca

Tous droits réservés © CIDPHN 2025

Le contenu de cette publication est accessible à des fins personnelles ou publiques, mais non commerciales, et peut être reproduit, en tout ou en partie, et par quelque moyen que ce soit, sans frais ni autre permission.

Pour fins de référence, veuillez citer cette publication comme suit : Canada, bureau de l'administrateur d'Indemnisation Navire et Rail Canada – Fonds Navire, *35 ans de décisions : Recueil de tous les résumés d'incidents de l'administrateur de 1989 à 2024, édition de mars 2025 (Ottawa :CIDPHN, 2025).*

Visitez notre site Web : https://ship-rail.gc.ca

Message de l'administrateur

À tous nos intervenants,

Chaque jour, la Caisse indemnise les victimes des petits et moyens incidents qui se produisent régulièrement dans les eaux canadiennes. Lorsqu'il a créé la Caisse le 24 avril 1989, le Canada a réinventé son régime d'indemnisation* tout en protégeant les contribuables. Depuis ce temps, la Caisse a offert une indemnité aux victimes de pollution par les hydrocarbures plus de 500 fois. C'est une histoire qui vaut la peine d'être partagée!

En mai 2020, nous avons publié notre premier recueil de tous les résumés d'incidents, un instrument de recherche couvrant 30 ans de décisions. Depuis, nous avons mis à jour ce recueil initial en y intégrant les développements survenus de 2019 à 2024, y compris les nouvelles demandes d'indemnisation reçues.

Vous pouvez faire une recherche à travers ce document en utilisant :

- n'importe quel **mot-clé** pertinent à votre recherche;
- l'**index des incidents**, à la fin du recueil; et/ou
- la **table des matières**, qui liste les incidents par province, et qui identifie par une série d'icônes les demandeurs autres que la Garde côtière canadienne.

Veuillez noter que ce recueil inclut seulement les incidents à la suite desquels une demande d'indemnisation a été faite à la Caisse, indépendamment du fait que l'administrateur ait payé pour les dommages ou non. Si aucune demande d'indemnisation n'a été reçue par l'administrateur à la suite d'un incident, celui-ci ne figure pas dans le recueil. Il pourra cependant être rapporté dans les *Résumés d'incidents des rapports annuels* publiés sur le site Web de la Caisse.

Comme toujours, nous serions heureux d'obtenir vos commentaires et vos recommandations pour la prochaine édition.

Merci de votre intérêt pour le Fonds.

Administrateur
Indemnisation Navire et Rail Canada – Fonds Navire

*La Caisse a remplacé la Caisse des réclamations de la pollution maritime qui était en place de 1973 à 1989.

Les résumés énumérés dans la table des matières sont inscrits selon l'ordre dans lequel les demandes d'indemnisation ont été présentées à la Caisse.

TABLE DES MATIÈRES

LÉGENDE	
📍	Réclamations d'administrations locales
🏛	Réclamations de gouvernements provinciaux et territoriaux
🍁	Réclamations du gouvernement fédéral, excluant la Garde côtière canadienne
⚓	Réclamations de ports et de terminaux
◆	Réclamations de demandeurs autochtones
🐟	Réclamations des secteurs de la pêche
🛢	Réclamations pour des incidents impliquant des navires-citernes

TERRE-NEUVE-ET-LABRADOR **1**

***South Angela* (1988)** 🛢 2

Déversement – Port de St. John's (1990) 🐟 4
Déversement d'origine inconnue (1990) 5
Déversement d'origine inconnue (1993) 6

Déversement d'origine inconnue (1996) ⚓ 7

***Nevada* (1996)** ⚓ 8
Déversement d'origine inconnue (1997) 9

Déversement d'origine inconnue (1997) ⚓ 11
***Koyo Maru #16* (1997)** 12
Déversement d'origine inconnue (1998) 14
***Sam Won Ho* – Demande d'indemnisation de la GCC (2000)** 15

***Sam Won Ho* – Demande d'indemnisation de Roy Murphy (1999)** 🐟 17
***Sam Won Ho* – Demande d'indemnisation de la GCC (1999)** 19
Déversement d'origine inconnue (2002) 21
***Sekme* et *Treimani* (2003)** 23
Déversement d'origine inconnue (Oiseaux souillés par les hydrocarbures) (2004) 25
Déversement d'origine inconnue (2006) 26
Chaland abandonné (2010) 28
***Connie James* (2011)** 30
***Atlantic Endeavour* (2011)** 32
***Nova Star I* (2012)** 34
***Lakeview Venture* (2013)** 35
***Baffin Sound* (2015)** 37
Déversement d'origine inconnue (2015) 39
***Stelie II* (2016)** 41
***Matterhorn* (2014)** 43
Déversement d'origine inconnue (2016) 45
***Ronda SRTC* (2016)** 46
***Sikuk* (2017)** 48

Les résumés énumérés dans la table des matières sont inscrits selon l'ordre dans lequel les demandes d'indemnisation ont été présentées à la Caisse.

***Françoise* (2017)** 52
***Lucas & Rebecca* (2017)** 56
***Floyd II* (2017)** 59
***Joyce's Journey* (2016)** 61
***Baccalieu Endeavour* (2017)** 63
***Avalon Princess* (2017)** 65
***Eyelander* (2017)** 67
***Jana Desgagnés* (2019)** 69
***Megan C* (2019)** 71
***Mary Shauna* (2017)** 73
***Noble Mariner* (2018)** 74
***Beverley Gaie* (2018)** 76
***Arch's Pride* (2018)** 79
***Jennifer Holly* (2019)** 81
***Northern Star* (2018)** 83
***Lady Elizabeth I* (2018)** 86
***Lady Miranda* (2018)** 89
***Marcel Angie II* (2018)** 91
***Sweven* (2019)** 93
***Danielle and Mark* (2020)** 95
Nom inconnu (bateau de plaisance naufragé) (2020) 97
Déversement d'origine inconnue (Postville) (2020) 99

***Michael Marie III* (2022)** ⚓ 101
***Michael Marie III* (2022)** 103
***Pa Boy* (2020)** 105
***Baffin Sound* (2021)** 107
***Sally Kathryn* (2020)** 109
***Hamilton Banker* (2020)** 110
***G.J. Emma II* (2020)** 111
Nom inconnu (Valleyfield, baie Bonavista) (2021) 113
***Marc Olivier* (2022)** 115

NOUVELLE-ÉCOSSE 117

Déversement d'origine inconnue (1989) 118
Déversement d'origine inconnue (1989) 120
Déversement d'origine inconnue (1990) 121

Déversement d'origine inconnue (1990) 122
Déversement d'origine inconnue (1990) 123

***Amy & Sisters* (1990)** 124

Déversement d'origine inconnue (1992) 126

Déversement d'origine inconnue (1992) ⚓ 128

Les résumés énumérés dans la table des matières sont inscrits selon l'ordre dans lequel les demandes d'indemnisation ont été présentées à la Caisse.

Déversement d'origine inconnue (D.L. Williams) (1993) 129

***Keta V* (déversement d'origine inconnue de Wedgeport) (1993)** 130
***Zim Savannah* (1994)** 131

Déversement d'origine inconnue (1995) 133
***Chiloli* (1995)** 134

Déversement d'origine inconnue, havre d'Halifax (1996) 136
Déversement d'origine inconnue – Demande d'indemnisation de Victoria Co-operative Fisheries Ltd. (1995) 138
***Ossian* (1997)** 140
Déversement d'origine inconnue (1998) 141
***Anne Jolene* (2001)** 142
***Lavallee II* (2002)** 144
***Miss Western Way* (2002)** 146
***Forrest Glen* (2002)** 147
***John Boy* (2003)** 148
***Ronald M* (2004)** 149
***Alicia Dawn* (2004)** 150
***Farley Mowat* (2008)** 151
***Sea Sprite* (2005)** 153
***Stephanie & Darrel* (2007)** 154
***Miner* (anciennement appelé *Canadian Miner*) (2011)** 156
***Cetacean Venture* (2012)** 159
***Dawn Til Dusk* (2013)** 161
***Norwin* (2011)** 163
***Hannah Atlantic* (2014)** 164
***Ryan Atlantic II* (anciennement appelé *Cape Rouge*) (2014)** 166
***Schwalbe* (2015)** 169
***Cormorant* (2015)** 171
***Farley Mowat* (2015) (GCC)** 174
***Farley Mowat* (2015) (Municipalité de Shelburne)** 177
***Lady Young* (2016)** 180
***Kings Endeavour* (2015)** 182
EM-AN-L (2016) 184
***Arca I* (2017)** 186
***Farley Mowat* (2017) (GCC)** 188
***Nordika Desgagnés* (2018)** 190
***Ryan Atlantic II* (2017)** 192
Navire non identifié (2018) 194
Déversement d'origine inconnue (2018) 196
Navire non identifié (2018) 198
***Hydra Mariner* (2021)** 200
***Primo* (2021)** 202
***Miss Mall Bay* (2019)** 204
***Miss Tricia Lynn* (2019)** 207

Les résumés énumérés dans la table des matières sont inscrits selon l'ordre dans lequel les demandes d'indemnisation ont été présentées à la Caisse.

***Kraken* (2022)** 209
***Robert & Marilyn* (2021)** 210
***Northern Tip* (2021)** 212
Nom inconnu (navire de pêche, bras nord-ouest, Halifax) (2022) 213
***Emma Marie* (2022)** 214

NOUVEAU-BRUNSWICK 216

***Camargue* (1989)** 217
***Carapec 1* (1993)** 218
***Tito Tapias* (1994)** 219
***Roxanne Reanne* (2001)** 221
***Santa Emma* (2005)** 222
***Ma Belle* (2011)** 225
***Rene Brazeau* (2011)** 227
Quai de la pointe MacEachern's (2014) 228
***L'Épaulard* (2018)** 230
***Jenkins Pride* (2022)** 232

ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD 234

***Irving Whale* (1970)** 235
Déversement d'origine inconnue (1990) 238
Déversement d'origine inconnue (1991) 239
***Jameson Point* (2009)** 240

QUÉBEC 242

***Carabobo* (1945)** 243

***St. Spyridon / Florence* (1973)** 244
***Lady Era* (1977)** 246
***Czantoria* (1988)** 248
***Duke of Connaught* (1988)** 249
***Lucette C* (1989)** 250
***Sirius III* (1989)** 251

Déversement d'origine inconnue (1989) 252
***Marie Paule* (1990)** 253
***Rio Orinoco* (1990)** 254
***Forum Glory* (1991)** 256
Captain Diamantis* (mai 1991); *Jalatapi* (août 1991); déversement d'origine inconnue (août 1991); *Kristiania

***Fjord* (mai 1992); *Edel SIF* (juillet 1992)** 258
***Ogdensburg* (1991)** 259
Déversement d'origine inconnue (1992) 261
***Irenes Sapphire* (1992)** 262
Déversement d'origine inconnue (1992) 263
Déversement d'origine inconnue (1992) 264

Les résumés énumérés dans la table des matières sont inscrits selon l'ordre dans lequel les demandes d'indemnisation ont été présentées à la Caisse.

***Valery IV* (1993)** 265
Déversement d'origine inconnue – (baril de pétrole) (1993) 266
***Calypso IV* (1994)** 267

***Stella* (1994)** ⚓ 269
***Cogna* (1995)** 270

Déversement d'origine inconnue (1995) ⚓ 271
Déversement d'origine inconnue (1995) 272
Déversement d'origine inconnue (1995) 273
***Haltren No. 1* (1995)** 274

***APJ Shalin* (1995)** ⚓ 276
***Kolomna* (1996)** 277
***Haralambos* (1996)** 279
***Nita 1* (1997)** 281
***Le Barachois* (1997)** 282

Déversement d'origine inconnue (1997) ⚓ 283
Déversement d'origine inconnue (1997) 284

Déversement d'origine inconnue (1997) ⚓ 285
Déversement d'origine inconnue (1997) 286
***Rani Padmini* (1997)** 287
Déversement d'origine inconnue (1998) 288
***Filomena Lembo* (1998)** 289
Déversement d'origine inconnue (1998) 291
Déversement d'origine inconnue (1998) 292
Déversement d'origine inconnue (1998) 293

Déversement d'origine inconnue (M103 –Shell) (1998) ⚓ 295
***Solon of Athens* (1999)** 297

***Gordon C. Leitch* (1999)** ◆ ➢ 298
***Paterson* (1999)** 300
Déversement d'origine inconnue (1999) 302
***Alcor* (1999)** 303
Déversement d'origine inconnue (1999) 305
Déversement d'origine inconnue (*Anangel Splendour*) - Demande d'indemnisation de la GCC (2000) 307
Déversement d'origine inconnue (*Anangel Splendour*) - Demande d'indemnisation de la CMQC (2000) 309

Marina de Tadoussac (*L'Ance L'Eau*) (2001) 📍 311
***Ocean Venture 1* (2001)** 312
***Kung Fu* (2002)** 314
Déversement d'origine inconnue (2002) 315
Déversement d'origine inconnue (2003) 316
Déversement d'origine inconnue (2003) 317
***Horizon* (2004)** 318

Les résumés énumérés dans la table des matières sont inscrits selon l'ordre dans lequel les demandes d'indemnisation ont été présentées à la Caisse.

***Bleuvet* (2004)** 319
***Gagtugwaw* (2005)** 320

Déversement d'origine inconnue – Port de Montréal (2005) ⚓ 322
***Extasia I* (2005)** 323
***SCL Bern* (2006)** 325
***Grande Baie* (2007)** 326
***Le Grand Détour* (2007)** 327
***Richelieu* – Demande d'indemnisation du *J W Shelley* (2010)** 329
***Richelieu* – Demande d'indemnisation de Boralex (2010)** 331
Déversement d'origine inconnue - (aussi appelé *Avataq*) - Demande d'indemnisation de Transport Nanuk Inc. (2010) 332
Déversement d'origine inconnue – (aussi appelé *Avataq*) - Demande d'indemnisation de la GCC (2010) 334
***Centurion* – Demande d'indemnisation de la GCC (2012)** 336
***Centurion* – Demande d'indemnisation de la Société d'intervention maritime de l'Est du Canada (2012)** 338
Déversement d'origine inconnue (2011) 340
Déversement d'origine inconnue (2011) 341

Déversement d'origine inconnue - *Federal Progress* (2013) ⚓ 342
***Tundra* (2012)** 343
***Kathryn Spirit* (2014)** 345
Déversement d'origine inconnue – Demande d'indemnisation de la Ville de Salaberry-de-Valleyfield (2013) 📍 347
***Chaulk Determination* (demande d'indemnisation de la GCC) (2014)** 349
***Bayliner 2655* (2013)** 351
***Tandem I* (2013)** 353
***Grand Charlevoix* (2013)** 355
Déversement d'origine inconnue (2013) 357

***Chaulk Determination* (2015) (Administration portuaire de Trois-Rivières)** ⚓ 359

Déversement d'origine inconnue (2017) ⚓ 361
Déversement d'origine inconnue (2017) 363

Déversement d'origine inconnue, port de Québec (2016) (anciennement l'*Anastasia*) ⚓ 365
***Kavo Manali* (2017)** 367
***BBC Maple Lea* (2015)** 369
***MSC Monica* (2016)** 370
***Alouette Spirit et Wilf Seymour* (2017)** 372
***Sea Gypsy* (2017)** 374
***GRT Synergie* (2018)** 376
***Le Sept-Ilien* (2018)** 378
***Ocean Uannaq* (2016)** 380
***Réjane* (2020)** 381
***Federal Leda* (2019)** 383
***MSC Fabienne* (2020)** 385
***L'Inséparable II* (2021)** 386
***Éclipse des Mers* (2021)** 387

***Norman McLeod* (2018)** 388
***Umiavut* (2018)** 390
Le Plaisancier (2022) (GCC) 392
Déversement d'origine inconnue (port de Québec) (2021) 393
***Celebrity 180* et *Baja* (2018)** 395
***Wilf Seymour* (2018)** 397
***Canary* (2022)** 399
***Patagonman* (2022) (GCC)** 400
***BBC Kwiatkowski* (2022)** 401
***Ale* (2022)** 402
Gaia (2023) 403
Nom inconnu (Trois-Rivières) (2023) 404

ONTARIO 406
Déversement d'origine inconnue (1984) 407
***Eastern Shell* (1991)** 408
Déversement d'origine inconnue (1993) 410
***Princess No. 1* (1994)** 411
***Simcoe Islander* (1995)** 413
***James Norris* (1995)** 414
Yacht à moteur 42E 6903 (1996) 415
Déversement d'origine inconnue (1996) 417
***Jade Star* (1996)** 418

***Rhea* (1997)** 419
***Enerchem Refiner* (1998)** 421
Déversement d'origine inconnue (1998) 422
***Algontario* (1999)** 424
***Miles and Sea* (2002)** 426
Déversement d'origine inconnue (2004) 427

Déversement d'origine inconnue (2008) 429
Déversement d'origine inconnue – Demande d'indemnisation de Lakehead Marine and Industrial Inc. (2008) 431
Déversement d'origine inconnue – Demande d'indemnisation de Seaway Marine Transport (2008) 433

***Big Bobber* (2008)** 435

Déversement d'origine inconnue (2009) 437
Déversement d'origine inconnue (2009) 439
***Portofino 46* (2012)** 441
***Warren L. II* (remorqueur) et *Marlene Wright* (chaland) (2015)** 443
***Warren L. II* (remorqueur) et Marlene Wright (chaland) (2015) (GCC)** 445
***Michipicoten* (2015)** 447
***Pitts Carillon* (2017)** 449
***Pitts Carillon* (2017)** 452

***Dispatch II* (2017)** 454
***Margarethe* (2018)** 456
***The Left Hand* (2021)** 458
Nom inconnu (bateau de plaisance à Toronto) (2021) 459
***SEA-Q-TI* (2021)** 461
***Tecumseh* (2019)** 463
***Wendy K* (2020)** 465
Nom inconnu (habitation flottante, Shiloh Park) (2021) 467
***Lakefront Property* (2022)** 469
***Serendipity Princess* (2022)** 471
***Omni Coastal* (2023)** 472
***Night Runner* (2023)** 473
***Dulce Vida* (2023)** 474

MANITOBA 475
***Lord Selkirk II* (2014)** 476

COLOMBIE-BRITANNIQUE 478
Déversement d'origine inconnue (1989) 479
***Tenyo Maru* (1991)** 481

***Federal Ottawa* (1992)** ⚓ 483
***Norpak 1* (1992)** 484
***Leader* (1994)** 485

***Sky Princess* (1994)** ⚓ 486
***Marwood* (1994)** 488
Déversement d'origine inconnue – Pacific Rim (1996) 489
***Kathy K* (1996)** 491
***Ethel K* (1997)** 493
Déversement d'origine inconnue (1998) 494
***Miss Babs* (1998)** 495
Marina Reed Point (1999) 497

Déversement d'origine inconnue (2000) ⚓ 499
Navire sans nom (2000) 500
Déversement d'origine inconnue *Skaubryn* – Demande d'indemnisation de l'Administration portuaire de Vancouver (2000) ⚓ 501
Déversement d'origine inconnue *Skaubryn* –Demande d'indemnisation de la GCC (2000) 503
Déversement d'origine inconnue *Skaubryn* – Demande d'indemnisation du *Prosperity* (2000) 505
Déversement d'origine inconnue *Skaubryn* – Demande d'indemnisation de *Burrard Clean #17* (2000) 507
Déversement d'origine inconnue *Skaubryn* - Demande d'indemnisation de l'*Island Provider* (2000) 509
Déversement d'origine inconnue *Skaubryn* – Demande d'indemnisation du Trophy *13K112086* (2000) 511
Déversement d'origine inconnue *Skaubryn* – Demande d'indemnisation du *Georgie Girl* (2000) 513
Déversement d'origine inconnue *Skaubryn* – Demande d'indemnisation du *Leedon* (2000) 515
Déversement d'origine inconnue *Skaubryn* – Demande d'indemnisation du *Silver Bullit* (2000) 517

Les résumés énumérés dans la table des matières sont inscrits selon l'ordre dans lequel les demandes d'indemnisation ont été présentées à la Caisse.

Déversement d'origine inconnue *Skaubryn* – Demande d'indemnisation Bateau à moteur de 17 pieds (2000) 519
***Rivers Inlet* (1999)** 521
***Texada* (2000)** 523
***Sandy S* (2001)** 524
***Destiny 1* (2001)** 525
***Egret Plume II* (2001)** 526
***Twinkle* (2001)** 527
***Linbe* (2001)** 528
***BCP Carrier #17* (2001)** 529
***Rivtow Lion* (2001)** 531
***First Lady* (2002)** 533
***Silver Eagle* (2003)** 534
***Northern Light V* (2003)** 536

***Jolie Vie* (2002)** 538

***Sandpiper* - Demande d'indemnisation de l'Administration portuaire de Steveston (2003)** 540
***Sandpiper* - Demande d'indemnisation de la GCC (2003)** 542
***Pender Lady* (2003)** 543
***Gillking* (2003)** 545
***Mary Todd* (2003)** 546
***Black Dragon* (*Heung Ryong*) - Demande d'indemnisation de la GCC (2003)** 547

***Black Dragon* (*Heung Ryong*) – Demande d'indemnisation de la Première Nation Toquaht (2003)** 549

***Black Dragon* (*Heung Ryong*) – Demande d'indemnisation de Parcs Canada (2003)** 551
***Kaien* (2004)** 553
***Beaufort Spirit* (2003)** 554
***Anscomb* – Demande d'indemnisation de la GCC (2004)** 556
***Anscomb* – Demande d'indemnisation du ministère provincial de la Protection des eaux, de l'air et des terres (2004)** 558
***Anna M* (2004)** 560
***Sea Shepherd II* (2004)** 561
***P.H. Phippen* (2004)** 563
***Amanda* (2004)** 565

***Mary Mackin* (2005)** 566
***Tor* (2005)** 568
***Sonny Boy* (2004)** 570
Navire abandonné (2004) 571
***Malaspina Castle* (2005)** 573
***Elvera II* (2005)** 574
***Rover No. 1* (2005)** 575
***Sonny Boy* (2005)** 576

Déversement d'origine inconnue (*Northwind*) (2004) 578

Les résumés énumérés dans la table des matières sont inscrits selon l'ordre dans lequel les demandes d'indemnisation ont été présentées à la Caisse.

***Dominion I* (2005)** ⚓ 580
***Joan W1* (2005)** 582
***Skipjack* (2005)** 583
Navire abandonné (2006) 584
***Queen of the North* (2006)** 585
***André* (2006)** 586
***Blue Dawn* (2006)** 587
***Wishing Star* (2006)** 589
***Westwood Annette* (2006)** 591
***Ocean Tribute* (2006)** 593
***Saxony* (2006)** 595
***Gayle Ann II* (2006)** 597
***Robertson II* (2007)** 598
***Crown Forest 84-12* – Demande d'indemnisation du ministère de l'Environnement de la Colombie-Britannique (2007)** 🏛 599
***Crown Forest 84-12* – Demande d'indemnisation de la GCC (2007)** 602
***Delta I* (2008)** 604
***La Lumiere* (anciennement appelé *Seaspan Chinook*) (2008)** 606
***Winamac* (2007)** 608
***Steveston II* (2008)** 609
***Columbia* (2008)** ⚓ 611
***Barbydine* (2011)** 613
***Gala Babe II* (2008)** 615
***Island Ranger* (2008)** 617
***Ganges I* (2008)** 619
***May's Landing* (2008)** 621
***Patricia Louise* (2008)** 623
***Saxon Viking* (2008)** 625
***Hey Dad* (2009)** 627
***Oceanic* – Demande d'indemnisation de la Western Canada Marine Response Corporation (2009)** 629
***Oceanic* - Demande d'indemnisation de Gary Squires (2009)** 631
***Oceanic* – Demande d'indemnisation de Norman Ellis (2009)** 633
***Oceanic* – Demande d'indemnisation de John Olson (2009)** 635
***Sea Wing II* (2009)** 637
***Meota* (2009)** 639
***Just Magic* (2009)** 641
***Camino Real* (2009)** 643
***Norqueen* (2009)** 645
***Sion* (2009)** 647
***Westville* (2009)** 649
***Beverly K* (2009)** 651
***Rain Dancer* (2009)** 653
***Saida* (2009)** 655
***Jessie Island XI* (2010)** 657
Centre de villégiature Rivers Inlet (2008) 659

Les résumés énumérés dans la table des matières sont inscrits selon l'ordre dans lequel les demandes d'indemnisation ont été présentées à la Caisse.

***Corregidor* (2010)** 660
***Bruce Dawn* (2010)** 662
***Seaspan Barge 156* (2010)** 664
***Lions Gate* (2010)** 666
***Zodiac* (2010)** 668
***Rosemary G* (2010)** 670
***Irene W* (2011)** 672
***Resilience* (2010)** 674
***Burnaby M* (2010)** 676
***Bates Pass* (2010)** 678
***Tempest* (2010)** 680
***Alibi Ike* (2011)** 682
Incendie dans le port de Ladysmith (2011) 684
***Arbutus Isle* (2011)** 686
***Dominion I* (2010)** 688
***Gulf Stream II* (2011)** 690
***Dana* (2011)** 692
***Mistann* (2011)** 693
***Lady Patricia* (2011)** 695
***Kelly Maree* (2011)** 697
***Dominion I* (2012)** 699

***Finella* - Demande d'indemnisation de l'Administration portuaire de Deep Bay (2011)** ⚓ 701
***Finella* - Demande d'indemnisation de la GCC (2011)** 703
***Emerald Tide* (2012)** 705
***Viki Lyne II* (2012)** 707
***Lady Mary III* (2012)** 710

***Silver Harvester* (2010)** ⚓ 712
***Golden Dragon I* (2012)** 713
***Pine Isle* (2013)** 715
***Mikon* (2013)** 717
***Colleen K* (2012)** 719
***Bromada* (2013)** 721
***Porcher G* (2014)** 723
***Elf* (2014)** 725
***Elf* – Demande d'indemnisation du district de Squamish (2014)** 📍 728
***Baltic II* (2014)** 730
***Heather Princess* (2013)** 732
***Maryjack* (2014)** 733
***Windago* (2014)** 735
***Silver King* (2014)** 737
***Crown Forest 84-6* (2014)** 740
***Bertha G* (2012)** 742
***Spudnik* (2014)** 744
***Chilcotin Princess* (2015)** 746
***Marathassa* (2015) (GCC)** 749

Les résumés énumérés dans la table des matières sont inscrits selon l'ordre dans lequel les demandes d'indemnisation ont été présentées à la Caisse.

***Marathassa* (2015) (Administration portuaire de Vancouver Fraser)** ⚓ 752

***Marathassa* (2015)** 📍 755
***Gale Force* (2013)** 758
Déversement d'origine inconnue (2015) 760
Chalands *King Arthur* et *SL 104* (2016) 762
***Pacific Grizzly* (2015)** 764
***Western Chief* (2015)** 765

***Nathan E. Stewart* (2016)** ◆ 766
***Nathan E. Stewart* (2016)** 768
***Sea-Que* (2016)** 771

***Elva M II* (Administration portuaire de Steveston) (2016)** ⚓ 773

***Elva M II* (GCC) (2016)** 775
***Pursepa* (2015)** 777

Déversement d'origine inconnue – (Demande d'indemnisation de la Ville de Vernon) (2016) 📍 779
***Command Performance* (2016)** 781
***South Wind* (2015)** 783
***Kokanee* (2016)** 784

***Viking I* (2016)** ⚓ 786
***Viking I* (2016)** 789
***Feelin' Free* (2017)** 791

***Miss Universe* (2016)** ⚓ 793

Navire non identifié (2017) 795
***Dawn Marie* (2016)** 797
***Sea C Strider* (2015)** 799
***Tempest* (2016)** 801
***Seamee II* (2017)** 803
***Laurier II* (2014)** 805
***Central Isle* (2016)** 808
***Ocean Eagle et ZB 335* (2016)** 810
***Norob* (2016)** 812
***Alaskan* (2016)** 814
***Anapaya* (2017)** 816
***Big Kahuna* (2017)** 818
***Blue Pacific No. 1* (2016)** 820
***Drifter* (2016)** 823
Navire non identifié (voilier en ferro ciment) (2016) 825
***Hi Rose* (2017)** 827
***Jasper* (2017)** 829
***Lady M. II* (2017)** 831
***Melampus* (2017)** 833
***Nika* (2017)** 835
***Salerosa* (2017)** 838
***SC 170* (2017)** 840
***Shimoiget* (2017)** 842

***Pacific Fibre Barge No. 1* (2018)** 844
Nom inconnu (chalutier bleu) (2017) 846
***Tymac No. 20* (2017)** 848
***White Orca* (2017)** 851
***Malecite* (2017)** 853
***West Island 395* (2018)** 855

***West Island 395* (2018)** 🏛 858
***West Island 395* (2018)** 861
***Persephone II* (2017)** 864
***Incident de Darrell Bay* (2018)** 866
Atrevida No. 1 (2018) 868
***Sundowner* (2017)** 869
***Widow Maker* (2017)** 871
Navire non identifié (cotre gréé à voile noir) (2018) 873
***Navire non identifié (navire de pêche récréative blanc)* (2018)** 875
***Tinker II* (2018)** 877
***Zodiac Light* (2018)** 879
***Zodiac Light* (2018)** ◆ 881
***Severn Mist* (2018)** 883
***Delphinus* (2018)** 886
***Vahine Moana* (2018)** 888
***Theresa N* (2018)** 890
***Numas Isle* (2018)** 892
***Miss Terri* (2018)** 895
***Reliant* (2020)** 897
***Maverick IV* (2018)** 898
***Atanook* (2018)** 901
***Halary No. 1* (2018)** 903
***San Jolyne III* (2018)** 906
***Alhena* (2018)** 908
Nom inconnu (habitation flottante) (2020) 910
***Aura Lee* (2018)** 913
***Friday While* (2019)** 915
***Rolano* (2019)** 917
Nom inconnu (chaland ponté) (2019) 919
***Seal Rock* (2019)** 921
***Zac* (2019)** 923
***Western Chief* (2019)** 925
***Western Breeze* (2019)** 927
***Salish Guardian* (2019)** 929
***Red Fir No. 9* (2019)** 931
***Scotia River* (2019)** 933
***Go-Getter* (2019)** 935
***Autumn Winds* (2021)** ◆ 937
***Trailer Princess* (2022)** 939
***Callie Belle* (2020)** 941
***Big T* (2020)** 943

***Santa Rita* (2022)** ◆ 945
***Noelani* (2020)** 946
***Mini Fusion* (2020)** 948
***Moonlight* (2022)** 950
***Lurch* (2020)** 951
***Marquita* (2022)** 953
***Scotch Cap* (2021)** 954
***Hatta III* (2022)** 956
***Schiedyk* (1968)** 957
***Ocean Tribune* (2020)** 958
***Lahaina Lady* (2022)** 960
Nom inconnu (Tofino, navire de pêche ayant une timonerie orange) (2022) 961
***Jolly Roger* (2021)** 963
***Princeton No. 1* (2021)** 965
***Tracy Isle* (2021)** 967
Nom inconnu (baie Mark, voilier) (2022) ◆ 969
***Rnooknoo* (2021)** 970
***Orca G* (2021)** 972
Nom inconnu (yacht de croisière à passerelle supérieure, port de Ladysmith) (2021) 974
***Michelle Marie* (2022)** 976
***Content* (2023)** 978
***Watts-T-Use* (2021)** 979
***Maggie Mae* (2022)** 980
***Stormlander* (2021)** 982

***Astronaut* (2022)** ⚓ 983
Nom inconnu (voilier, chenal Bedford) (2022) 984
***Chinootka* (2021)** 986
***Beldis* (2022)** 988
***Silver Grizzly* (2022)** 990

***Iron Horse* (2023)** ⚓ 992

***Déversement d'origine inconnue (jetée B, Campbell River)* (2023)** ⚓ 993

NUNAVUT 994

Déversement d'origine inconnue (1999) 🍁 995
***Clipper Adventurer* (2010)** 996
***Nanny* (2010)** ▤ 998

GOLFE DU SAINT-LAURENT 1000
***Flare* (1998)** 1001

ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE 1002

Les résumés énumérés dans la table des matières sont inscrits selon l'ordre dans lequel les demandes d'indemnisation ont été présentées à la Caisse.

***Nestucca* (1988)** 1003

***Sunny Blossom* (1999)** 1005

INDEX DES INCIDENTS DE 1989 À 2024 1006

Terre-Neuve-et-Labrador

***South Angela* (1988)**

Lieu : Come-by-Chance, baie Placentia (Terre-Neuve)
Numéro de cas : 120-020-C1

Incident

Le 5 mars 1988, le navire-citerne *South Angela*, immatriculé au Libéria, a déversé dans l'eau une partie de la cargaison de pétrole brut qu'il était en train de décharger à la raffinerie Newfoundland Processing Limited (la raffinerie), située à Come-by-Chance, dans la baie Placentia (Terre-Neuve). Un autre déversement d'hydrocarbures semblable s'est produit le 7 mars 1988. Les quantités déversées ont été estimées à 15 et 500 barils, respectivement. Devant l'inaction du propriétaire du navire, la Garde côtière canadienne (GCC) est intervenue en réponse aux incidents et elle a nettoyé la pollution avec l'aide d'entrepreneurs et d'autres intervenants. Les frais engagés pour les deux incidents se sont élevés à 250 169 $. Pour permettre au navire de prendre la mer, le club de protection et d'indemnisation du propriétaire a déposé les garanties suivantes : 300 000 $ pour la GCC, 4 M$ pour les demandes d'indemnisation potentielles des pêcheurs et 6 M$ pour les demandes d'indemnisation de la raffinerie. Le 10 décembre 1988, le navire a été reconnu coupable d'avoir pollué les eaux de la baie Placentia et a été condamné à payer une amende.

Administrateur partie à l'instance selon la loi

Le propriétaire du navire a assumé la responsabilité du premier déversement, mais il n'a pas été possible de parvenir à un accord de règlement pour les frais engagés par la GCC concernant le déversement le plus important, qui s'élevaient à 234 336,58 $. Le 2 mars 1990, la Couronne a déposé une demande introductive d'instance à la Cour fédérale du Canada contre le *South Angela*, ses propriétaires et la raffinerie. L'administrateur a été nommé partie à l'instance selon la loi. La raffinerie a aussi intenté une action en justice devant la Cour contre le *South Angela* et ses propriétaires, mais les deux affaires ont été regroupées ultérieurement en une seule par une ordonnance de la Cour.

Un avocat a été nommé pour représenter les intérêts de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse), mais il a été convenu avec les autres parties et la Cour qu'aucune comparution n'était nécessaire à moins que des questions ne se posent qui touchent directement la Caisse. La question en litige dans cette affaire était de déterminer qui était responsable du déversement d'hydrocarbures du 7 mars 1988. La raffinerie était d'avis que le déversement avait été causé par la négligence des officiers du navire, tandis que le propriétaire du navire blâmait la raffinerie d'avoir permis un refoulement.

Une conférence préalable au procès a eu lieu en avril 1994 et l'affaire a été instruite à plusieurs reprises en 1995. Le 23 septembre 1996, la Cour a conclu que le *South Angela* et la raffinerie étaient mutuellement responsables du déversement et que les frais du nettoyage du déversement du 7 mars 1988 devaient incomber à parts égales aux parties. Le représentant de la Couronne et les avocats du propriétaire du navire et de la raffinerie ont entrepris ensuite des discussions sur le montant, qui ont mené à la conclusion d'un règlement à l'amiable. Les parties, y compris l'administrateur, ont consenti ensuite au dépôt d'un avis de désistement de l'action.

Les pêcheurs locaux, inquiets pour leur moyen de subsistance, ont également intenté une action en justice contre le *South Angela*, sans toutefois que l'administrateur n'en devienne partie.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2000.

Déversement – Port de St. John’s (1990) ☛

Lieu : Port de St. John’s (Terre-Neuve)
Numéro de cas : 120-046-C1

Incident

Un déversement d'hydrocarbures est survenu dans le port de St. John's dans la matinée du 10 mai 1990. Il a été signalé que les hydrocarbures provenaient des cales du *Professor Baranov*, un navire-usine de pêche de la Russie. Cependant, la preuve n'était pas concluante.

Demande d'indemnisation

Un petit groupe de pêcheurs côtiers ont déposé des demandes d'indemnisation à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. Les pêcheurs prétendaient avoir subi des dommages parce que le déversement d'hydrocarbures avait retardé leurs préparatifs en vue de la saison de la pêche au homard de 1990.

D'autres détails et renseignements ont été demandés aux pêcheurs; cependant, ils ont été incapables de fournir à l'administrateur tout renseignement définitif pouvant lui permettre d'évaluer convenablement leurs demandes d'indemnisation.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 1991.

Déversement d’origine inconnue (1990)

Lieu : Plage de Big Barasway (Terre-Neuve)
Numéro de cas : 120-048-C1

Incident

Le ou vers le 21 septembre 1990, la présence d'hydrocarbures a été signalée et constatée sur la plage de Big Barasway.

Demande d'indemnisation

Le 19 mai 1991, un résident de Burgeo (Terre-Neuve), a fait une demande d'indemnisation à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (la Caisse), en vertu de l'article 720 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, pour des frais et dépenses non spécifiés engagés pour nettoyer la plage de Big Barasway en septembre 1990.

Évaluation et offre

La demande d'indemnisation a fait l'objet d'une enquête. Une analyse chimique des hydrocarbures a révélé qu'il s'agissait d'un combustible lourd, comme du mazout C. Étant donné que ce type de combustible n'était pas utilisé dans la région, les hydrocarbures ont dû être déversés par un navire qui passait, dont l'identité était inconnue.

Une enquête menée par des représentants d'Environnement Canada et la Garde côtière canadienne a révélé que les dommages causés par les hydrocarbures étaient négligeables. Il n'y avait donc pas lieu de prendre des mesures pour récupérer et nettoyer la petite quantité d'hydrocarbures.

Le 25 juillet 1991, pour les raisons susmentionnées, l'administrateur a offert au demandeur la somme de 100,00 $, tout en lui précisant que le montant offert par la Caisse couvrait seulement les frais qu'il avait engagés et non son propre temps. Le demandeur a accepté l'offre dans une lettre datée du 31 juillet 1991.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 1992.

Déversement d’origine inconnue (1993)

Lieu : Come by Chance (Terre-Neuve)
Numéro de cas : 120-078-C1

Incident

Le 31 janvier 1993, pendant que le navire *Rose au Rue* était amarré pour l'hiver au quai communautaire de Come by Chance, dans la baie de Placentia (Terre-Neuve), on a constaté que les câbles d'amarrage immergés du navire étaient couverts d'hydrocarbures noirs et lourds. Le 8 février 1993, un échantillon des hydrocarbures a été prélevé sur l'un des câbles d'amarrage du navire et analysé pour le comparer à un échantillon d'hydrocarbures fourni par Newfoundland Processing Ltd (NPL) et à un échantillon d'hydrocarbures recueilli sur la plage. À la suite de l'analyse et de la comparaison chimique des échantillons, il a été conclu que l'échantillon fourni par NPL était différent des autres échantillons.

Demande d'indemnisation

Le 15 avril 1993, la compagnie Llewellyn Baker and Baker Enterprises Ltd (le demandeur) a fait une demande d'indemnisation à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse), en vertu de l'article 710 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, afin de recouvrer les frais et dépenses engagés relativement aux dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causés au navire *Rose au Rue*, dont le montant total s'élevait à 711,44 $.

Évaluation et offre

L'administrateur a enquêté sur la demande d'indemnisation. Étant donné que l'échantillon d'hydrocarbures fourni par NPL était différent des autres échantillons, la seule autre source possible de mazout lourd dans le secteur, à l'exception de la raffinerie de NPL à Come by Chance, aurait été un navire-citerne à l'arrivée empruntant les couloirs de navigation au sud de la baie de Placentia. Cependant, l'identité d'un tel navire-citerne était inconnue. Par conséquent, dans de telles circonstances, le demandeur n'était pas tenu de convaincre l'administrateur que l'incident avait été causé par un navire.

Le 10 novembre 1993, la Caisse a payé au demandeur la somme de 738 12 $, y compris des intérêts de 26,68 $, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 1994.

Déversement d’origine inconnue (1996) ⚓

Lieu : Come By Chance (Terre-Neuve)
Numéro de cas : 120-126-C1

Incident

Le *Petrobulk Racer*, un navire-citerne battant pavillon libérien, était amarré au quai n° 1 du terminal de la raffinerie de Come By Chance (la raffinerie), à Terre-Neuve. Dans la matinée du 19 avril 1996, par temps brumeux, des hydrocarbures ont été observés autour de la poupe du navire. L'équipe d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures de la raffinerie a été déployée et, à l'aide de bateaux et de barrages flottants, elle a contenu et récupéré environ 10 litres d'un mélange d'hydrocarbures et de boues huileuses. Un autre navire-citerne était amarré au même terminal, mais aucun signe d'hydrocarbures n'a été décelé autour de celui-ci. Le *Petrobulk Racer* a nié avoir causé le déversement.

Un expert maritime de la Direction de la sécurité maritime de Transports Canada a enquêté sur l'incident. Puisqu'il a été incapable de trouver des preuves matérielles montrant que les hydrocarbures provenaient du navire-citerne, il a prélevé des échantillons d'hydrocarbures pour les analyser et il a autorisé le navire-citerne à prendre la mer. L'analyse des échantillons d'hydrocarbures a révélé que ceux prélevés à bord du navire étaient différents de ceux prélevés dans l'eau.

Demande d'indemnisation

Le 12 août 1996, en l'absence de preuve que le *Petrobulk Racer* était à l'origine du déversement d'hydrocarbures, la raffinerie a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 21 265,47 $, afin de recouvrer les frais et dépenses qu'elle avait engagés pour contenir et nettoyer la pollution.

Évaluation et offre

L'administrateur a enquêté sur la demande d'indemnisation. Le montant réel des frais engagés par la raffinerie s'élevait à 7 087,49 $, mais, pour une raison inexplicable, il a été multiplié par trois. Par conséquent, le 17 septembre 1996, l'administrateur a offert à la raffinerie la somme de 7 087,89 $ en règlement de sa demande d'indemnisation. L'offre a été acceptée.

Le 8 mai 1997, après avoir reçu le document de quittance et de subrogation exigé, l'administrateur a versé à la raffinerie la somme de 7 087,89 $ en règlement complet et final de sa demande d'indemnisation.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 1998.

***Nevada* (1996)** ⚓

Lieu : Come by Chance (Terre-Neuve)
Numéro de cas : 120-126A-C1

Incident

Le 3 mai 1996, le pétrolier *Nevada* était amarré au quai 1 de la raffinerie de la société North Atlantic Refining Limited, à Come by Chance (Terre-Neuve). Alors que le pétrolier s'avitallait en mazout n°6, après avoir déchargé sa cargaison, une quantité inconnue de mazout et d'huile hydraulique se trouvant sur le pont du navire s'est écoulée dans les eaux du port lorsqu'il a commencé à pleuvoir. Dès que la fuite a été découverte, l'équipage du navire a pris des mesures pour arrêter l'écoulement des hydrocarbures dans l'eau. De plus, une équipe d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures a été mobilisée et a examiné l'irisation d'hydrocarbures, après quoi il a été décidé de ne pas déployer des barrages flottants. La Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée de l'incident, mais elle a déterminé que la quantité d'hydrocarbures déversée était si petite qu'il n'était pas nécessaire d'envoyer un enquêteur.

Demande d'indemnisation

Le 5 juillet 1996, la société North Atlantic Refining Limited a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 6 173,73 $, afin de recouvrer les frais engagés pour mobiliser l'équipe d'intervention d'urgence à la suite du déversement d'hydrocarbures causé par le *Nevada*.

Évaluation et offre

À la suite de son enquête sur la demande d'indemnisation, l'administrateur a été informé que les agents du navire avaient remis à la société North Atlantic Refining Limited un chèque au montant de 6 173,73 $, en règlement complet et final de la réclamation faite par la société. L'administrateur a donc conclu que l'affaire était réglée, et il en a avisé le demandeur dans une lettre datée du 9 juilllet 1996. Après avoir reçu la lettre de l'administrateur, le demandeur a confirmé avoir reçu le chèque des agents du navire, tout en faisant remarquer que le montant payé ne couvrait pas les frais juridiques. L'administrateur a refusé de payer les frais juridiques.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2005.

Déversement d’origine inconnue (1997)

Lieu : baie de Placentia (Terre-Neuve)
Numéro de cas : 120-137-C1

Incident

Le 20 janvier 1997, un agent du Service canadien de la faune a signalé à la Garde côtière canadienne (GCC) que de vastes nappes d'hydrocarbures avaient été observées au large du quai de St. Bride’s, dans la baie de Placentia, à Terre-Neuve. À la suite d'un survol et d'une inspection à pied des secteurs adjacents, d'autres nappes d'hydrocarbures ont été découvertes, de même que des oiseaux de mer souillés par les hydrocarbures. De plus, après un autre survol effectué le 21 janvier 1997, environ 430 oiseaux de mer morts et souillés par les hydrocarbures ont été récupérés.

La GCC, la Direction de la sécurité maritime de Transports Canada et Environnement Canada ont ouvert une enquête. Des échantillons d'hydrocarbures ont été prélevés pour être analysés. Des accusations ont été portées contre l'*Elm*, un navire de charge bahamien, pour avoir illégalement déversé des produits pétroliers, après que celui-ci ait été observé en train de déverser des hydrocarbures à environ 20 milles marins au sud de Terre-Neuve, lors d'un survol effectué le 23 novembre 1996. Cependant, à la suite de l'analyse des échantillons d'hydrocarbures, il a été déterminé que ceux prélevés à bord de l'*Elm* ne correspondaient pas à ceux recueillis dans la baie de Placentia.

Dans son rapport de situation final sur l'incident, publié le 19 mars 1997, la GCC a indiqué qu'environ 2 700 oiseaux morts et souillés par les hydrocarbures avaient été récupérés et que d'autres oiseaux vivants et souillés par les hydrocarbures avaient été transportés à un centre de réhabilitation pour être traités.

Demande d'indemnisation

Le 1er décembre 1997, la Couronne a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 119 421,70 $, afin de recouvrer les frais et dépenses engagés par la GCC et d'autres organismes gouvernementaux relativement à cet incident.

Évaluation et offre

Après avoir enquêté sur la demande d'indemnisation, l'administrateur avait un certain nombre de préoccupations, notamment à propos de l'établissement de frais raisonnables et justes relatifs à l'usage d'aéronefs à voilure fixe, des longues heures de travail réclamées pour de nombreux employés de la GCC, et des frais relatifs à certains articles dont l'objet ne pouvait être établi. Le 3 mars 1999, l'administrateur a versé à la Couronne un paiement provisoire de 71 506,48 $, plus des intérêts de 9 762,72 $, et il a offert d'examiner et d'évaluer tout montant en souffrance sur réception de renseignements plus précis.

Le 1er mars 2000, la Couronne a fourni à l'administrateur des explications pour justifier diverses dépenses et elle a retiré certains frais de sa demande d'indemnisation. Le 28 mars 2000,

l'administrateur a donc payé à la Couronne le solde de sa demande d'indemnisation jugée recevable, soit un montant 28 500,00 $, plus des intérêts de 5 956,63 $.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2000.

Déversement d’origine inconnue (1997) ⚓

Lieu : Come By Chance (Terre-Neuve)
Numéro de cas : 120-140-C1

Incident

Dans la matinée du 4 juin 1997, deux navires-citernes, le *Lucky Lady* et le *Nomad*, étaient amarrés au quai de la raffinerie de Come By Chance (la raffinerie), lorsque des hydrocarbures ont été observés entre le *Lucky Lady* et le quai. L'équipe d'urgence de la raffinerie est intervenue en réponse au déversement et a récupéré les hydrocarbures. On a constaté qu'il s'agissait de diesel marine lourd ou de pétrole brut fortement altéré, dont la quantité était estimée à environ cinq à huit barils. Un expert maritime de la Direction de la sécurité maritime de Transports Canada (DSM) a mené une enquête et a prélevé des échantillons d'hydrocarbures. L'analyse des échantillons a révélé que les hydrocarbures prélevés dans l'eau ne correspondaient pas aux hydrocarbures prélevés à bord du *Lucky Lady* et du *Nomad*. Par conséquent, l'expert maritime de la DSM a conclu que ni l'un ni l'autre des navires-citernes n'était à l'origine du déversement d'hydrocarbures.

Demande d'indemnisation

Le 11 août 1997, la raffinerie a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 26 877,30 $, afin de recouvrer les frais de nettoyage qu'elle avait engagés. La demande d'indemnisation s'élevait à 8 959,10 $, mais ce montant avait été multiplié par trois, le portant ainsi à 26 877,30 $.

Évaluation et offre

L'administrateur a enquêté sur la demande d'indemnisation et a soulevé un certain nombre de préoccupations à propos de celle-ci, dans une lettre adressée au conseiller juridique de la raffinerie le 21 janvier 1998. Cependant, la raffinerie n'a pas fourni des réponses complètes. Le 26 février 1999, l'administrateur a informé la raffinerie que les frais et dépenses raisonnables au sens de la *Loi sur la marine marchande du Canada* avaient été établis à 6 431,25 $, et ce montant a été offert à la raffinerie en règlement complet et final de sa demande d'indemnisation. La raffinerie a accepté l'offre et, le 30 mars 1999, l'administrateur a remis à la raffinerie un chèque au montant de 6 431,25 $, plus des intérêts de 757,14 $. Le chèque avait été mis en main tierce jusqu'au 20 mai 1999, lorsque l'administrateur a reçu une copie des documents de quittance et de subrogation dûment signés.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 1999.

***Koyo Maru #16* (1997)**

Lieu : St. John's (Terre-Neuve)
Numéro de cas : 120-164-C1

Incident

Dans la soirée du 21 décembre 1997, le *Koyo Maru #16*, un navire de pêche battant pavillon japonais, a mis en soute 215 000 litres de carburant diesel, alors qu'il était accosté à un quai de ravitaillement à St. John's (Terre-Neuve). Le lendemain matin, le 22 décembre 1997, la police du port a signalé un déversement d'hydrocarbures qui s'étendait le long de la rive sud du port, du même côté que le quai de ravitaillement. La Garde côtière canadienne (GCC) est intervenue et a utilisé son personnel et son équipement pour nettoyer les hydrocarbures. L'opération de nettoyage a pris fin le 24 décembre 1997.

Dans la matinée du jour où le déversement d'hydrocarbures a été signalé, la Direction de la sécurité maritime de Transports Canada (DSM) a mené une enquête et a décelé des signes d'un déversement de mazout sur le pont du *Koyo Maru #16*. Il n'y avait aucune indication que les dalots étaient bouchés. De plus, les échantillons d'hydrocarbures prélevés à bord du navire et dans un secteur du port étaient semblables. La DSM a donc porté des accusations de pollution par les hydrocarbures contre le *Koyo Maru #16*. Le 25 juin 1998, le navire a plaidé coupable et a été condamné à payer une amende de 5 000,00 $.

Le 12 février 1998, la GCC a présenté au propriétaire du navire une réclamation afin de recouvrer ses frais de nettoyage. Étant donné que d'autres échantillons d'hydrocarbures prélevés dans le port en même temps que les premiers échantillons ne concordaient pas avec ceux prélevés à bord du navire de pêche, le propriétaire du navire a refusé d'accepter la responsabilité de la réclamation de la GCC.

L'agent du navire a remis une lettre d'engagement à la GCC, après quoi le navire a été autorisé à prendre la mer.

Demande d'indemnisation

Le 18 octobre 1999, la Couronne a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) une demande d'indemnisation pour recouvrer les frais et dépenses engagés par la GCC, dont le montant s'élevait à 7 631,82 $.

Évaluation et offre

L'administrateur a enquêté sur la demande d'indemnisation. Il avait un certain nombre de questions à propos du déversement lui-même et du montant de la demande d'indemnisation. La GCC a répondu aux questions de l'administrateur. Le 25 janvier 2000, l'administrateur a envoyé la réclamation de la Couronne à l'agent du navire et a demandé que le *Koyo Maru #16* paye le montant réclamé directement à la Couronne. L'avocat du navire a refusé de payer, car il prétendait que le navire était accosté au quai 24 lorsque le déversement s'est produit, tandis que le nettoyage a eu

lieu aux quais 19 à 21 et que les échantillons d'hydrocarbures prélevés dans ce secteur du port ne correspondaient pas à ceux prélevés à bord du navire.

Le 2 mars 2000, à la suite de discussions avec l'administrateur, la Couronne a révisé le montant total de sa demande d'indemnisation à 6 817,71 $. L'administrateur a réévalué la demande d'indemnisation et, le 3 mars 2000, il a payé la somme jugée recevable, soit 4 425,31 $, plus des intérêts de 693,10 $. Les montants rejetés se rapportaient au tarif des services externes relatifs au véhicule maritime et aux frais réclamés pour les barrages absorbants. L'administrateur a invité la Couronne à fournir d'autres preuves à l'appui des montants réclamés; cependant, le 26 septembre 2000, la GCC a indiqué qu'elle acceptait la somme payée le 3 mars 2000 en règlement final de la demande d'indemnisation.

Mesures de recouvrement

Dans une lettre datée du 2 novembre 2000 qu'il a adressée à l'avocat du propriétaire du navire, l'administrateur a réclamé le remboursement de la somme versée en règlement de la demande d'indemnisation de la Couronne, au montant de 5 118,41 $, y compris les intérêts applicables. Dans cette même lettre, l'administrateur a aussi clarifié la question du secteur où avait eu lieu le nettoyage, qui était incorrectement décrit dans la facture de la GCC, en précisant que les opérations d'intervention et de nettoyage s'étaient étendues aux quais 19 à 24 du port. Cependant, les agents du navire n'ont pu obtenir aucune directive du propriétaire du navire japonais.

Le 20 décembre 2000, l'administrateur a intenté devant la Cour fédérale du Canada une action en justice contre le *Koyo Maru #16* et d'autres défendeurs, afin de recouvrer la somme versée à la Couronne. Le 5 février 2001, on a appris que l'agent du navire, Blue Peter Steamships Ltd, qui avait remis la lettre d'engagement à la GCC, n'était plus en affaires, et qu'il y avait une nouvelle compagnie appelée Blue Peter Marine Agencies Ltd. Par ailleurs, le navire avait quitté le port avant que l'administrateur ne soit impliqué dans l'incident.

Le 30 juillet 2001, l'administrateur a fait une offre de règlement à l'avocat qui avait représenté l'agent du navire. Le 22 août 2001, l'avocat a répondu qu'il n'avait pas le pouvoir de recevoir signification de la demande d'indemnisation de la Caisse et que la nouvelle agence, Blue Peter Marine Agencies Ltd, avait été incapable de communiquer avec le propriétaire du navire. L'administrateur a alors fait une recherche pour trouver les noms et les coordonnées de tous les navires appartenant au propriétaire du *Koyo Maru #16* et il en a trouvé un grand nombre, dont plusieurs étaient connus pour faire escale dans des ports canadiens. Le 5 décembre 2001, l'administrateur a fait une offre de règlement au propriétaire du navire japonais, en indiquant qu'à défaut de paiement, un navire de la compagnie serait arrêté à son arrivée au Canada. Le 9 décembre 2001, le propriétaire du navire a autorisé le paiement d'un règlement de compromis au montant de 2 793,84 $. L'administrateur a reçu cette somme le 15 janvier 2002.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2002.

Déversement d'origine inconnue (1998)

Lieu : Plage de Little Lawn, baie Placentia (Terre-Neuve)
Numéro de cas : 120-176-C1

Incident

Le 3 août 1998, des petites nappes d'hydrocarbures ont été découvertes sur la plage de Little Lawn, dans la baie Placentia, à Terre-Neuve. Les hydrocarbures ressemblaient à du goudron. La Garde côtière canadienne (GCC) a pris des dispositions pour faire un survol de la plage par hélicoptère, mais à la suite d'une inspection au sol, il a été constaté que la plage était polluée sur une distance d'environ un kilomètre et que les hydrocarbures étaient enfouis en grande partie par l'action des vagues. La GCC a donc pris des mesures pour nettoyer la pollution, et un total de 280 sacs d'hydrocarbures et de débris d'hydrocarbures ont été récupérés.

Demande d'indemnisation

Le 21 juin 1999, la Couronne a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) une demande d'indemnisation au montant de 12 246,21 $, afin de recouvrer les frais et dépenses engagés par la GCC.

Évaluation et offre

Le 26 juillet 1999, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a versé à la Couronne un paiement provisoire de 10 889,13 $, plus des intérêts de 742,21 $. Le 28 mars 2000, après avoir examiné des renseignements additionnels, l'administrateur a versé à la Couronne un autre paiement de 435,00 $, plus des intérêts de 49,89 $, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2000.

Sam Won Ho – Demande d'indemnisation de la GCC (2000)

Lieu : Long Harbour (Terre-Neuve)
Numéro de cas : 120-221-C1

Incident

Le 12 avril 1999, le *Sam Won Ho*, un chalutier congélateur autrefois de propriété sud-coréenne, qui était en voie d'être converti en chaland à Long Harbour (Terre-Neuve), après avoir été vendu à de nouveaux propriétaires, a coulé à son point d'amarrage et a causé de la pollution par les hydrocarbures. Le 24 avril 2000, d'autres hydrocarbures se sont échappés de l'épave, ce qui a nécessité l'intervention de la Garde côtière canadienne (GCC).

Demande d'indemnisation

Le 6 décembre 2000, la Couronne, au nom de la GCC, a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) une demande d'indemnisation au montant de 45 809,19 $, afin de recouvrer les frais engagés par la GCC.

Évaluation et offre

À la suite de son enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur avait des préoccupations, surtout à propos des tarifs de services externes et des frais administratifs. En conséquence, le 8 février 2001, il a écrit à l'avocat de la Couronne pour l'aviser qu'il avait jugé recevable la somme de 36 084,47 $, mais que les frais administratifs n'étaient pas établis. Par la suite, l'administrateur a pris des dispositions pour verser la somme de 36 084,47 $, plus des intérêts de 2 343,53 $.

Mesures de recouvrement

Il est apparu que deux particuliers étaient associés à la propriété du navire, en plus d'une société à responsabilité limitée. Cependant, les trois parties ont nié toute responsabilité. Le 5 janvier 2001, Environnement Canada a porté des accusations contre les trois parties pour avoir causé de la pollution par les hydrocarbures, en vertu du paragraphe 36(3) de la *Loi sur les pêches*. L'administrateur a délégué un observateur au procès pour violation alléguée de la *Loi sur les pêches*, qui a débuté le 23 août 2001, s'est poursuivi à différentes dates et a pris fin le 18 mars 2004. Entre-temps, le 8 avril 2002, l'avocat de l'administrateur a déposé un acte introductif d'instance à la Cour fédérale du Canada pour recouvrer la somme de 117 384,47 $, plus les intérêts, ce qui représentait le montant total versé par la Caisse relativement à cet incident et à la pollution par les hydrocarbures causée à l'origine par le *Sam Won Ho* le 12 avril 1999.

Dans une décision datée du 15 octobre 2004, la Cour provinciale de Terre-Neuve-et-Labrador a conclu qu'une société à responsabilité limitée (la société) était responsable du navire au moment du naufrage, et la société a été reconnue coupable d'avoir permis l'immersion ou le rejet d'une substance nocive dans un habitat du poisson, contrairement au paragraphe 36(3) de la *Loi sur les*

pêches. Cependant, la décision n'est parvenue à aucune conclusion claire quant à la propriété du navire au moment du naufrage.

En avril 2005, l'avocat de l'administrateur a examiné avec l'avocat de la société la possibilité d'un règlement de l'action intentée par l'administrateur. En août 2005, l'avocat de l'administrateur a été avisé que la société avait déposé à la Section de première instance de la Cour suprême de Terre-Neuve-et-Labrador un avis d'appel de la décision de la Cour provinciale datée du 15 octobre 2004.

Étant donné que l'action civile intentée par l'administrateur à la Cour fédérale, qui faisait l'objet d'une ordonnance de gestion de l'instance, était sur le point de passer à une étape coûteuse du litige et qu'il y avait peu d'espoir de parvenir à un règlement et de recouvrer les frais, pour la bonne gestion de la Caisse, l'administrateur a accepté la somme de 1 000,00 $ en règlement complet et final de son action en recouvrement, sans autre frais pour la Caisse.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2006.

Dossiers connexes

Sam Won Ho (1999), Long Harbour (Terre-Neuve), numéro de cas : 120-221-C1-1 (même navire, même lieu, différent incident)
Sam Won Ho (1999), Long Harbour (Terre-Neuve), numéro de cas : 120-221-C1-2 (même navire, même lieu, même demandeur, différent incident)

Sam Won Ho – Demande d'indemnisation de Roy Murphy (1999)

Lieu : Long Harbour (Terre-Neuve)
Numéro de cas : 120-221-C1-1

Incident

Le 12 avril 1999, le *Sam Won Ho*, un chalutier congélateur autrefois de propriété sud-coréenne, qui était en voie d'être converti en chaland à Long Harbour (Terre-Neuve), après avoir été vendu à de nouveaux propriétaires, a coulé à son point d'amarrage et a causé de la pollution par les hydrocarbures. Les filets de hareng de Roy Murphy se trouvaient à seulement quelques centaines de pieds du *Sam Won Ho* au moment de l'incident. Peu de temps après l'incident, lorsque Roy Murphy a récupéré ses filets, il a constaté qu'ils étaient contaminés par du carburant diesel, tout comme l'intérieur et l'extérieur de son bateau.

Demande d'indemnisation

Le 19 avril 1999, Roy Murphy (le demandeur) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) une demande d'indemnisation au montant de 2 040,00 $ pour le remplacement de ses filets.

Évaluation et offre

L'administrateur a fait enquête et a évalué la demande d'indemnisation. Il a eu ensuite une discussion par téléphone avec le demandeur, à la suite de laquelle ce dernier a accepté l'offre faite par l'administrateur, au montant de 1 300 $, y compris les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation, le 21 avril 1999. Le montant du règlement a été payé le 7 juin 1999.

Mesures de recouvrement

Il est apparu que deux particuliers étaient associés à la propriété du navire, en plus d'une société à responsabilité limitée. Cependant, les trois parties ont nié toute responsabilité. Le 5 janvier 2001, Environnement Canada a porté des accusations contre les trois parties pour avoir causé de la pollution par les hydrocarbures, en vertu du paragraphe 36(3) de la *Loi sur les pêches*. L'administrateur a délégué un observateur au procès pour violation alléguée de la *Loi sur les pêches*, qui a débuté le 23 août 2001, s'est poursuivi à différentes dates et a pris fin le 18 mars 2004. Entre-temps, le 8 avril 2002, l'avocat de l'administrateur a déposé un acte introductif d'instance à la Cour fédérale du Canada pour recouvrer la somme de 117 384,47 $, plus les intérêts, ce qui représentait le montant total versé par la Caisse relativement à cet incident et à la fuite ultérieure d'hydrocarbures provenant de l'épave du *Sam Won Ho* survenue le 24 avril 2000.

Dans une décision datée du 15 octobre 2004, la Cour provinciale de Terre-Neuve-et-Labrador a conclu qu'une société à responsabilité limitée (la société) était responsable du navire au moment du naufrage, et la société a été reconnue coupable d'avoir permis l'immersion ou le rejet d'une

substance nocive dans un habitat du poisson, contrairement au paragraphe 36(3) de la *Loi sur les pêches*. Cependant, la décision n'est parvenue à aucune conclusion claire quant à la propriété du navire au moment du naufrage.

En avril 2005, l'avocat de l'administrateur a examiné avec l'avocat de la société la possibilité d'un règlement de l'action intentée par l'administrateur. En août 2005, l'avocat de l'administrateur a été avisé que la société avait déposé à la Section de première instance de la Cour suprême de Terre-Neuve-et-Labrador un avis d'appel de la décision de la Cour provinciale datée du 15 octobre 2004.

Étant donné que l'action civile intentée par l'administrateur à la Cour fédérale, qui faisait l'objet d'une ordonnance de gestion de l'instance, était sur le point de passer à une étape coûteuse du litige et qu'il y avait peu d'espoir de parvenir à un règlement et de recouvrer les frais, pour la bonne gestion de la Caisse, l'administrateur a accepté la somme de 1 000,00 $ en règlement complet et final de son action en recouvrement, sans autres frais pour la Caisse.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2006.

Dossiers connexes

Sam Won Ho (2000), Long Harbour (Terre-Neuve), numéro de cas : 120-221-C1 (même navire, même lieu, même demandeur, différent incident)
Sam Won Ho (1999), Long Harbour (Terre-Neuve), numéro de cas : 120-221-C1-2 (même incident, différent demandeur)

Remarque : Les renseignements sur cette demande d'indemnisation ont été tirés du système de gestion de l'information de la Caisse et des dossiers archivés de la Caisse, car la demande d'indemnisation ne figure dans aucun rapport annuel de l'administrateur.

Sam Won Ho – Demande d'indemnisation de la GCC (1999)

Lieu : Long Harbour (Terre-Neuve)
Numéro de cas : 120-221-C1-2

Incident

Le 12 avril 1999, le *Sam Won Ho*, un chalutier congélateur autrefois de propriété sud-coréenne, qui était en voie d'être converti en chaland à Long Harbour (Terre-Neuve), après avoir été vendu à de nouveaux propriétaires, a coulé à son point d'amarrage et a causé de la pollution par les hydrocarbures. La Garde côtière canadienne (GCC) est intervenue en réponse à l'incident.

Demande d'indemnisation

Le 29 décembre 1999, la GCC a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) une demande d'indemnisation au montant de 99 878,55 $ pour les frais engagés en réponse au déversement. Le 2 mars 2000, le montant de la demande d'indemnisation a été révisé à 96 856,92 $.

Évaluation et offre

Après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert la somme de 80 000,00 $, y compris les intérêts, en règlement de la demande d'indemnisation. La GCC a accepté l'offre, et le montant du règlement a été payé le 3 mars 2000.

Mesures de recouvrement

Il est apparu que deux particuliers étaient associés à la propriété du navire, en plus d'une société à responsabilité limitée. Cependant, les trois parties ont nié toute responsabilité. Le 5 janvier 2001, Environnement Canada a porté des accusations contre les trois parties pour avoir causé de la pollution par les hydrocarbures, en vertu du paragraphe 36(3) de la *Loi sur les pêches*. L'administrateur a délégué un observateur au procès pour violation alléguée de la *Loi sur les pêches*, qui a débuté le 23 août 2001, s'est poursuivi à différentes dates et a pris fin le 18 mars 2004. Entre-temps, le 8 avril 2002, l'avocat de l'administrateur a déposé un acte introductif d'instance à la Cour fédérale du Canada pour recouvrer la somme de 117 384,47 $, plus les intérêts, ce qui représentait le montant total versé par la Caisse relativement à cet incident et à la fuite ultérieure d'hydrocarbures provenant de l'épave du *Sam Won Ho* survenue le 24 avril 2000.

Dans une décision datée du 15 octobre 2004, la Cour provinciale de Terre-Neuve-et-Labrador a conclu qu'une société à responsabilité limitée (la société) était responsable du navire au moment du naufrage, et la société a été reconnue coupable d'avoir permis l'immersion ou le rejet d'une substance nocive dans un habitat du poisson, contrairement au paragraphe 36(3) de la *Loi sur les pêches*. Cependant, la décision n'est parvenue à aucune conclusion claire quant à la propriété du navire au moment du naufrage.

En avril 2005, l'avocat de l'administrateur a examiné avec l'avocat de la société la possibilité d'un règlement de l'action intentée par l'administrateur. En août 2005, l'avocat de l'administrateur a été avisé que la société avait déposé à la Section de première instance de la Cour suprême de Terre-Neuve-et-Labrador un avis d'appel de la décision de la Cour provinciale datée du 15 octobre 2004.

Étant donné que l'action civile intentée par l'administrateur à la Cour fédérale, qui faisait l'objet d'une ordonnance de gestion de l'instance, était sur le point de passer à une étape coûteuse du litige et qu'il y avait peu d'espoir de parvenir à un règlement et de recouvrer les frais, pour la bonne gestion de la Caisse, l'administrateur a accepté la somme de 1 000,00 $ en règlement complet et final de son action en recouvrement, sans autres frais pour la Caisse.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2006.

Dossiers connexes

Sam Won Ho (2000), Long Harbour (Terre-Neuve), numéro de cas : 120-221-C1 (même navire, même lieu, même demandeur, différent incident)
Sam Won Ho (1999), Long Harbour (Terre-Neuve), numéro de cas : 120-221-C1-1 (même incident, différent demandeur)

Déversement d’origine inconnue (2002)

Lieu : Hopedale (Terre-Neuve-et-Labrador)
Numéro de cas : 120-314-C1

Incident

Le 9 juillet 2002, on a signalé que six navires de pêche amarrés au quai à Hopedale (Labrador) avaient subi de la pollution par les hydrocarbures provenant des fonds marins. Un agent de la Gendarmerie royale du Canada a enquêté sur le déversement et a constaté la présence d’un baril de 45 gallons au fond de l'eau, à une profondeur de 10 à 15 pieds, à une distance d'environ 10 à 15 pieds du bord du quai. Des hydrocarbures noirs et lourds semblaient s'échapper du baril.

La Garde côtière canadienne (GCC) et Environnement Canada sont intervenus, le baril a été récupéré du fond de l'eau et des échantillons de son contenu ont été prélevés le 13 juillet 2002. Un rapport d'analyse daté du 21 août 2002 a montré qu’il s’agissait d’un mélange de carburant diesel et de combustible de soute.

Mesures prises par l’administrateur

L’administrateur a retenu les services d'un conseiller juridique local et d'un expert maritime pour les besoins de son enquête sur la provenance du baril.

Demande d’indemnisation

Le 7 juillet 2003, la GCC a présenté à la Caisse d’indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d’indemnisation au montant de 21 698,16 $ pour recouvrer les frais engagés en réponse à l'incident.

Évaluation et offre

L’administrateur a enquêté sur la demande d’indemnisation. L’enquête a révélé qu’il y avait une base de la US Air Force et une station du Réseau d’alerte avancé (DEW) à Hopedale de 1951 à 1968. Des photos d’archives ont montré également la présence de barils à pétrole sur la glace du port pour y délimiter une piste d’atterrissage et aussi d’autres barils empilés sur le quai. Le 9 décembre 2004, l’administrateur a avisé la GCC que sa demande d’indemnisation avait été rejetée au motif a) qu’aucun dommage dû à la pollution par les hydrocarbures n’avait été causé par un navire, mais plutôt par un baril qui gisait au fond du port, et b) qu’il était convaincu sur la base de la preuve que le baril ne provenait pas d’un navire.

De plus, l’administrateur a noté que les éléments de preuve disponibles étayaient l’opinion selon laquelle le baril se trouvait sous l’eau depuis plus de cinq ans. Ainsi, même s’il était présumé que le baril avait été déchargé d’un navire lorsqu’il est tombé à l’eau, la demande d’indemnisation serait, de toute façon, prescrite selon le paragraphe 85(2) de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2005.

***Sekme* et *Treimani* (2003)**

Lieu : Port de Bay Roberts, baie Conception (Terre-Neuve-et-Labrador)
Numéro de cas : 120-384-C1

Incident

Les navires de pêche jumeaux *Sekme* et *Treimani*, immatriculés en Lithuanie, étaient amarrés au quai du ministère des Pêches et des Océans (MPO) du côté nord du port de Bay Roberts, dans la baie Conception (Terre-Neuve-et-Labrador), depuis qu'ils avaient été arrêtés en décembre 2001. Les propriétaires semblaient avoir abandonné les navires, mais les équipages étaient restés à bord. En octobre et novembre 2002, les deux équipages ont été rapatriés, laissant les navires complètement abandonnés. Le 16 juin 2003, un ministre du gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador a écrit au ministre fédéral de l'Environnement pour lui faire part de ses préoccupations concernant la présence des navires dans le port de Bay Roberts.

Les 29 et 30 juillet 2003, l'équipe d'intervention d'urgence de la Garde côtière canadienne (GCC) à St. John's (Terre-Neuve) a commencé à sécuriser les navires et à évaluer les risques potentiels, y compris la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. Elle a entrepris des travaux pour s'assurer que les navires demeurent amarrés en toute sécurité au quai du MPO et pour réduire au minimum le risque de pollution par les hydrocarbures et par les matières dangereuses au cas où les navires partent à la dérive. Une quantité considérable d'hydrocarbures, d'eau mélangée aux hydrocarbures et de déchets d'hydrocarbures a ensuite été retirée des navires.

Demande d'indemnisation

Le 27 juillet 2005, le MPO, au nom de la GCC (MPO/GCC), a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 72 732,02 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident, en vertu de la partie 6 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM),

Évaluation et offre

Le 7 octobre 2005, l'administrateur a demandé des renseignements supplémentaires à la GCC, qui ont été fournis le 24 janvier 2006. Après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, il a conclu que celle-ci incluait des frais pouvant être attribués à juste titre à des risques autres que la pollution par les hydrocarbures, et associés plutôt à la garde des navires, à des matières dangereuses et non à des hydrocarbures, et à des responsabilités fédérales autres qu'en matière de pollution par les hydrocarbures. Par conséquent, il a convenu d'accepter une partie de la demande d'indemnisation telle qu'établie et, le 30 mars 2006, conformément à l'article 86 de la LRMM, il a offert au MPO/GCC la somme globale de 15 000 $, plus les intérêts, en vertu de l'article 101 de la LRMM, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation.

Le 19 mai 2006, l'administrateur a reçu une lettre du MPO/GCC lui demandant de ne pas régler la demande d'indemnisation. Il a alors avisé le MPO/GCC qu'à moins de recevoir avant le 31 janvier 2008 des preuves supplémentaires de la possibilité d'autre pollution par les hydrocarbures, il considérerait l'offre originale de 15 000 $, plus les intérêts, comme le règlement complet et final

de la demande d'indemnisation. Le MPO/GCC a accepté l'offre le 2 janvier 2008, et la somme de 18 784,55 $, y compris les intérêts, a été payée le 4 janvier 2008.

Mesures de recouvrement

L'administrateur a chargé son conseiller juridique d'examiner la faisabilité de recouvrer le montant versé au MPO/GCC. À la suite d'une enquête, il a conclu qu'il n'y avait pas de probabilité raisonnable de recouvrement auprès du propriétaire du navire. Il a donc fermé le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2009.

Déversement d'origine inconnue (Oiseaux souillés par les hydrocarbures) (2004)

Lieu : Baie Placentia et baie St. Mary's (Terre-Neuve-et-Labrador)
Numéro de cas : 120-397-C1

Incident

Un déversement d'hydrocarbures d'origine inconnue s'est produit dans la baie Placentia et la baie St. Mary's (Terre-Neuve) entre le 26 novembre et le 28 décembre 2004. Des oiseaux de mer ont été souillés par les hydrocarbures à la suite du déversement.

Demande d'indemnisation

Le 6 janvier 2005, l'administrateur a reçu un appel téléphonique de Terre-Neuve d'une personne qui disait avoir subi des pertes et engagé des frais relativement à des oiseaux souillés par les hydrocarbures, à la suite d'un déversement d'hydrocarbures survenu au large de la côte. L'administrateur a fourni à l'appelant des détails sur le fonctionnement de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) ainsi que de l'information sur le processus de demande d'indemnisation.

Le 11 janvier 2005, la Newfoundland and Labrador Environmental Association (NLEA) a présenté à la Caisse une demande d'indemnisation au montant de 8 320 $ pour des dépenses liées à la surveillance et au nettoyage d'un récent déversement d'hydrocarbures d'origine inconnue causé par un navire dans la baie Placentia et la baie St. Mary's (Terre-Neuve). La demande d'indemnisation portait en particulier sur la capture, le nettoyage, la réadaptation et la remise en liberté d'oiseaux de mer souillés par les hydrocarbures. Le demandeur a indiqué que la NLEA était la seule entité capable d'intervenir et de s'occuper des oiseaux de mer souillés par la pollution par les hydrocarbures causée par les navires à Terre-Neuve-et-Labrador.

Évaluation et offre

Le 21 janvier 2005, l'administrateur a demandé d'autres précisions à l'appui de la demande d'indemnisation, qui ont été reçues le 11 mars 2005. Après avoir enquêté sur l'incident, l'administrateur était d'avis qu'il n'était pas possible d'affirmer que l'incident ayant causé les dommages provenait d'une autre source qu'un navire. Par conséquent, le 27 septembre 2007, il a informé la NLEA qu'à la suite de son enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, il avait conclu que le paiement du carburant, du remplacement des vêtements de travail requis et des coûts des services publics était établi. Toutefois, il n'a pas conclu que le reste des coûts pour la rémunération des bénévoles était établi. Il a alors offert la somme de 2 320 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. La NLEA a accepté l'offre. Le 1er novembre 2007, la somme de 2 720 $, y compris les intérêts, a été payée.

Situation

Le dossier a été fermé le 30 novembre 2007.

Déversement d’origine inconnue (2006)

Lieu : Baie St. Mary’s (Terre-Neuve-et-Labrador)
Numéro de cas : 120-490-C1

Incident

Le 9 avril 2006, l’équipe d’intervention d’urgence de la Garde côtière canadienne (GCC) à St. John’s a été avisée que des oiseaux souillés par les hydrocarbures s'échouaient sur le rivage dans la baie St. Mary’s et la baie Trepassey, sur la côte sud de la presqu’île Avalon, à Terre-Neuve. L’équipe d’intervention d’urgence de la GCC a assumé le rôle d’organisme responsable de l’intervention opérationnelle en réponse au déversement d’hydrocarbures dont la source était inconnue. La GCC a fourni un soutien aux organismes d’application de la loi de Transports Canada et d’Environnement Canada pour l'inspection des rives et la récupération des oiseaux souillés par les hydrocarbures. Le Service canadien de la faune a affrété un hélicoptère commercial pour assurer la surveillance aérienne. Transports Canada a également déployé un avion dans la région le 12 avril. À la suite d’autres inspections des plages effectuées par l’équipe d’intervention d’urgence de la GCC les 13 et 14 avril, d’autres déchets d’hydrocarbures et d’autres oiseaux morts et souillés par les hydrocarbures ont été récupérés.

Transports Canada a prélevé des échantillons d’hydrocarbures pour l’enquête sur la source du déversement et les a envoyés aux laboratoires d’Environnement Canada à Moncton (Nouveau-Brunswick) pour qu'ils soient analysés.

Demande d’indemnisation

Le 8 décembre 2006, le ministère des Pêches et des Océans (MPO), au nom de la GCC (MPO/GCC), a présenté à la Caisse d’indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d’indemnisation au montant de 15 390,04 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident.

Évaluation et offre

Le 19 février 2007, l’administrateur a demandé des documents supplémentaires et des renseignements généraux au MPO/GCC. Le 17 avril 2007, la GCC a fourni à l’administrateur une copie de l’analyse de concordance des échantillons d'hydrocarbures faite par Environnement Canada. Elle a aussi indiqué que Transports Canada avait mené d’autres enquêtes pour déterminer la source de la pollution par les hydrocarbures, avec le soutien d’Environnement Canada et de la GCC. À la suite des enquêtes, il a été déterminé que les hydrocarbures provenaient d’un navire. Toutefois, malgré les efforts de Transports Canada pour circonscrire la zone océanique visée à l'aide d'outils de modélisation et d'analyses rétrospectives de trajectoire, il n’a pas été possible d'identifier le navire responsable.

Le 3 mai 2007, après avoir fait enquête et évalué la demande d’indemnisation, l’administrateur a offert au MPO/GCC le montant total de 15 390,04 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d’indemnisation, en vertu des articles 86 et 101 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. Dans sa lettre d'offre, l'administrateur a souligné que la présentation globale

de la demande d'indemnisation et les documents fournis à l'appui de celle-ci étaient exemplaires et pourraient bien servir de modèle pour des demandes d'indemnisation relatives à des incidents semblables. Le MPO/GCC a accepté l'offre et la somme de 16 360,88 $, y compris les intérêts, a été versée le 14 mai 2007.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2008.

Chaland abandonné (2010)

Lieu : Sop's Arm, baie White (Terre-Neuve-et-Labrador)
Numéro de cas : 120-592-C1

Incident

Le 29 avril 2010, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée par des habitants de Sop's Arm, dans la baie White (Terre-Neuve-et-Labrador), qu'un chaland abandonné s'était échoué près de la communauté. Des membres de l'équipe d'intervention environnementale de la GCC de St. John's se sont rendus sur les lieux et ont fait enquête. Ils ont trouvé environ 550 litres de carburant diesel dans deux réservoirs internes. De plus, il y avait du carburant diesel dans un véhicule se trouvant sur le pont, ainsi que du mazout résiduel dans un gros réservoir de propane. Le pont et la coque étaient en bon état, à l'exception de trois petits trous à tribord et de deux perforations à bâbord. Le chaland n'a causé aucun déversement d'hydrocarbures. La GCC a appris que le propriétaire du chaland habitait à Benton (Terre-Neuve), mais ses tentatives pour communiquer avec lui ont été infructueuses. Par conséquent, les 6 et 8 juillet, tout le mazout et les autres polluants ont été retirés par la GCC, avec l'aide d'une entreprise locale de gestion de déchets et de services industriels. Les réservoirs du chaland ont été nettoyés pour en retirer tout le carburant qui restait.

Demande d'indemnisation

Le 18 mars 2011, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 13 546,76 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

Évaluation et offre

Après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a conclu que le montant complet de la demande était établi. Par conséquent, le 3 mai 2011, conformément aux articles 106 et 116 de la LRMM, il a offert ce montant, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. Le MPO/GCC a accepté l'offre le 5 mai et, par la suite, l'administrateur a payé la somme de 13 976,12 $, y compris les intérêts.

Mesures de recouvrement

L'administrateur a fait des recherches pour trouver le propriétaire du chaland et déterminer s'il possédait des actifs pouvant servir à recouvrer les frais. L'enquête a révélé que le propriétaire n'avait aucun actif financier. Compte tenu du montant de la demande d'indemnisation et des dépenses, l'administrateur a conclu qu'il n'était pas raisonnable de prendre d'autres mesures pour tenter de recouvrer les frais.

Situation

Le dossier a été fermé le 3 juillet 2012.

***Connie James* (2011)**

Lieu : Savage Cove (Terre-Neuve)
Numéro de cas : 120-637-C1

Incident

Dans la nuit du 31 août 2011, le *Connie James*, un navire de pêche à coque de bois de 54 tonnes construit en 1968, a pris feu et a coulé au quai de Savage Cove, sur la côte nord-ouest de Terre-Neuve. Le service d'incendie local est intervenu et a pompé environ 4 000 gallons d'eau pour arroser la structure de la timonerie, où le feu était le plus intense. Pendant qu'ils combattaient l'incendie, les pompiers ont éloigné le navire en flammes à environ 25 pieds du quai pour éviter que celui-ci ne brûle aussi. Le feu a finalement été éteint, mais le navire était partiellement immergé. Un barrage flottant a été déployé autour de l'épave pour empêcher le mazout remontant à la surface de se répandre. Le service d'incendie a ensuite informé la Garde côtière canadienne (la GCC) et a confié l'incident à la Gendarmerie royale du Canada.

La GCC a communiqué avec le propriétaire du navire, et ce dernier a indiqué qu'il tentait de joindre sa compagnie d'assurance pour savoir quelle était la meilleure façon de procéder. Le matin du 1er septembre 2011, le propriétaire a engagé une compagnie maritime commerciale pour qu'elle se rende sur place afin d'enlever le mazout et les autres polluants qui se trouvaient à bord du navire. Le 2 septembre, deux membres du personnel d'intervention d'urgence de la GCC sont arrivés sur les lieux de l'incident et ont aidé le propriétaire à déployer un autre barrage flottant. Ils ont aussi aidé à enlever les déchets et les matériaux souillés par les hydrocarbures qui se trouvaient à l'intérieur du barrage flottant, afin de permettre aux plongeurs commerciaux d'obturer les évents des réservoirs de carburant et de prévenir d'autre pollution. Le 7 septembre, l'épave du *Connie James* a été sortie de l'eau et les réservoirs de carburant ont été démantelés; il n'y a pas eu d'autre déversement d'hydrocarbures dans le milieu marin.

Demande d'indemnisation

Le 8 août 2013, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 13 265,56 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

Évaluation et offre

Le 13 août, l'administrateur a demandé au MPO/GCC de lui fournir certains renseignements concernant les coordonnées du propriétaire du navire et de sa compagnie d'assurance. La demande de documents justificatifs a été réitérée le 28 août et encore une fois le 20 novembre 2013. Quelques renseignements ont été fournis par la suite. Le 23 janvier 2014, l'administration centrale de la GCC a informé l'administrateur que son bureau régional de l'Atlantique avait tenté activement de recouvrer les frais auprès du propriétaire du navire, mais sans succès.

Le 20 mai 2014, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a conclu que le montant de 13 390,05 $ était établi. Une erreur de calcul a été décelée dans les frais

administratifs, et le montant de la demande a donc été majoré de 124,49 $. L'administrateur a alors offert la somme de 13 390,05 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation, conformément à la LRMM. Le MPO/GCC a accepté l'offre et, le 4 juin 2014, l'administrateur a ordonné le paiement de la somme de 14 539,76 $, y compris les intérêts. Cependant, peu après la demande de règlement faite par l'administrateur, la GCC a indiqué que le MPO avait reçu trois paiements totalisant 5 974,43 $ dans le cadre du Programme de compensation de dettes par remboursement (PCDR) de l'Agence du revenu du Canada. Par conséquent, la demande de règlement initiale a été annulée, et le montant total des paiements obtenus par le MPO dans le cadre du PCDR, soit 5 974,43 $, a été déduit de l'offre initiale de 13 390,05 $, laissant ainsi un solde à payer de 7 415,62 $, plus les intérêts. L'administrateur a alors ordonné que la somme de 8 070,02 $, y compris les intérêts, soit payée au MPO/GCC.

Mesures de recouvrement

Le 5 août 2014, l'administrateur a envoyé une lettre par courrier recommandé au propriétaire du navire, lui demandant de payer l'indemnité de 8 070,02 $ versée au MPO/GCC dans un délai de 30 jours, à défaut de quoi il pourrait intenter des poursuites judiciaires. Le propriétaire du navire n'a pas répondu à la lettre. L'administrateur a alors fait appel à un service de localisation professionnel pour faire enquête et déterminer si le propriétaire du navire possédait des actifs pouvant servir à recouvrer les frais. L'enquête a révélé qu'aucun actif financier important n'était enregistré au nom du propriétaire dans la province de Terre-Neuve. Après mûre réflexion, l'administrateur a conclu que toutes les mesures raisonnables avaient été prises et qu'il n'était pas justifié d'engager d'autres dépenses pour tenter de recouvrer les frais. Il a donc fermé le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 23 septembre 2014.

***Atlantic Endeavour* (2011)**

Lieu : Cow Head (Terre-Neuve)
Numéro de cas : 120-638-C1

Incident

Le 20 novembre 2011, le centre de Services de communications et de trafic maritimes de la Garde côtière canadienne (GCC) de St. John's (Terre-Neuve) a reçu un appel du capitaine (propriétaire) du navire de pêche *Atlantic Endeavour*, disant que son navire prenait l'eau et était en danger de couler, à environ un mille marin au large de Cow Head, à Terre-Neuve. Plus tard, le capitaine a signalé que le navire s'était échoué sur le rivage, dans la région de Parson's Pond. Le personnel d'intervention d'urgence de la GCC a parlé au propriétaire à propos des mesures qu'il avait l'intention de prendre pour enlever le mazout et, pendant la discussion, le propriétaire a indiqué que le navire n'était pas assuré.

Le 2 décembre, à leur arrivée sur les lieux de l'incident, deux membres du personnel de la GCC de St. John's ont trouvé l'*Atlantic Endeavour* échoué sur la plage avec une gîte à tribord de 50 degrés ou plus. Cependant, il n'y avait aucun signe de pollution par les hydrocarbures autour du navire échoué. Le propriétaire était en train d'enlever l'équipement électronique et d'autres articles récupérables à bord du navire. Il a expliqué qu'il n'y avait pas de mazout dans les réservoirs à l'arrière du navire, car ils étaient utilisés pour l'eau de ballast.

Le propriétaire a assumé la responsabilité de l'incident et il a pris des mesures d'intervention adéquates. Les deux membres du personnel de la GCC qui s'étaient rendus sur les lieux ont assumé le rôle d'agent de surveillance fédéral. Le propriétaire a loué une excavatrice afin d'enlever la timonerie et de retirer les réservoirs de carburant et le moteur principal du navire. Il a aussi déployé un barrage flottant autour de l'épave. Un groupe de pêcheurs locaux a aidé le propriétaire à déconstruire le navire, afin de pouvoir enlever les déchets d'hydrocarbures. Le 3 décembre, les réservoirs de carburant et les moteurs ont été retirés du navire avec succès, sans causer de pollution par les hydrocarbures.

Demande d'indemnisation

Le 8 août 2013, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 5 471,11 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident, en vertu du paragraphe 77(1) et des articles 101 et 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

Après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a fait une offre au montant établi de 5 471,11 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. Le MPO/GCC a accepté l'offre et, le 25 septembre 2013, l'administrateur a ordonné le paiement de la somme de 5 772,70 $, y compris les intérêts.

Mesures de recouvrement

Le 11 décembre 2013, l'administrateur a écrit au propriétaire inscrit de l'*Atlantic Endeavour*, lui demandant de payer les frais engagés par la GCC pour surveiller les mesures d'intervention prises en réponse à l'incident. Le propriétaire disposait d'un délai de 14 jours pour répondre et faire savoir quelles dispositions il allait prendre pour payer la somme de 5 772,70 $, à défaut de quoi l'administrateur pourrait intenter des poursuites judiciaires. Aucune réponse n'a été reçue.

Compte tenu du fait que le propriétaire avait agi de manière responsable en intervenant en réponse à l'incident, et étant donné le montant de la demande d'indemnisation, l'administrateur a conclu qu'il n'était pas raisonnable de prendre d'autres mesures pour recouvrer les frais auprès du propriétaire du navire. Il a donc fermé le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 22 mars 2014.

***Nova Star I* (2012)**

Lieu : Cooks Harbour (Terre-Neuve)
Numéro de cas : 120-648-C1

Incident

Le 19 juin 2012, le navire de pêche *Nova Star I* s'est échoué sur un rocher, dans des conditions de brouillard épais et de forte pluie, alors qu'il faisait route vers le quai de Cooks Harbour, sur la péninsule nord de Terre-Neuve. Le mazout se trouvant à bord a été transféré dans des barils de 45 gallons qui ont ensuite été enlevés du navire, afin de pouvoir remorquer celui-ci de l'endroit où il était échoué. Toutefois, une tempête s'est levée et le navire de pêche a été détruit. Deux spécialistes en intervention environnementale de la Garde côtière canadienne (GCC) se sont rendus sur les lieux pour évaluer la situation.

Demande d'indemnisation

Le 7 mars 2014, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 6 523,50 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

Évaluation et offre

Le 12 mars 2014, l'administrateur a demandé des documents justificatifs additionnels, afin de pouvoir faire une évaluation complète de la demande d'indemnisation. Après avoir reçu l'information additionnelle, l'administrateur a fait enquête et a évalué la demande d'indemnisation, et il a conclu que le montant total réclamé était établi. Par conséquent, le 29 avril 2014, il a offert la somme de 6 523,50 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation, conformément à la LRMM. Le MPO/GCC a accepté l'offre et, le 27 mai 2014, l'administrateur a ordonné le paiement de la somme de 6 922,49 $, y compris les intérêts.

Mesures de recouvrement

Étant donné les mesures prises par le propriétaire du navire lui-même en réponse à la menace de pollution, la perte totale du *Nova Star I*, qui était son gagne-pain, et le montant de la demande d'indemnisation, l'administrateur a décidé qu'il n'était pas raisonnable d'engager des dépenses pour prendre d'autres mesures de recouvrement. Il a donc fermé le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 10 juin 2014.

***Lakeview Venture* (2013)**

Lieu : Cobb's Arm, baie Notre Dame (Terre-Neuve-et-Labrador)
Numéro de cas : 120-661-C1

Incident

Dans la nuit du 3 septembre 2013, la Garde côtière canadienne (GCC) de St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador) a été avisée que le navire de pêche *Lakeview Venture* avait pris feu au quai de Cobb's Arm, dans la baie Notre Dame. Le feu avait été éteint, mais le navire de 40 pieds risquait de couler et de déverser du carburant diesel et des huiles hydrauliques. Le propriétaire a été joint par téléphone le lendemain matin et a indiqué qu'il continuerait de surveiller la situation jusqu'à l'arrivée de l'équipe d'intervention d'urgence de la GCC. Le 4 septembre, deux membres de la GCC ont quitté St. John's pour se rendre sur les lieux, afin de surveiller les mesures prises par le propriétaire pour retirer les 300 litres de carburant diesel contenus dans les réservoirs du navire. À leur arrivée, ils ont constaté que le propriétaire était sur place, mais qu'il ne disposait d'aucun moyen d'intervention efficace. Il avait toutefois communiqué avec son assureur, qui avait fait le nécessaire pour qu'un camion aspirateur se rende sur place le lendemain afin d'enlever le carburant et l'eau de cale huileuse. Entre-temps, le personnel de la GCC a aidé à stabiliser le navire pour éviter qu'il ne coule. Il a pompé l'eau de la salle des machines et a déployé un barrage absorbant pour contenir l'irisation d'hydrocarbures causée par l'opération de pompage. Le 5 septembre, le camion aspirateur engagé est arrivé et a pompé le carburant et l'eau de cale huileuse de l'épave. Une fois la pollution éliminée, le personnel de la GCC a inspecté le navire et a mis fin à son rôle opérationnel et de surveillance sur place.

Demande d'indemnisation

Le 3 juillet 2014, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 6 517,48 $ pour les frais engagés, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

Évaluation et offre

Après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert le montant établi de 6 296,78 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation, conformément à la LRMM. Le MPO/GCC a accepté l'offre et, le 13 novembre 2014, l'administrateur a ordonné le paiement de la somme de 6 541,92 $, intérêts compris.

Mesures de recouvrement

Le 10 décembre 2014, l'administrateur a envoyé au propriétaire du *Lakeview Venture* une lettre par courrier recommandé, lui demandant de payer l'indemnité versée au MPO/GCC pour les mesures d'intervention prises en réponse à l'incident. Il a été confirmé que la lettre a été livrée le 30 décembre 2014. Le propriétaire a été informé de ses responsabilités en vertu de la LRMM et a été avisé qu'il disposait d'un délai de 30 jours pour répondre et indiquer comment il allait payer la somme de 6 541,92 $, à défaut de quoi des poursuites judiciaires pourraient être intentées contre

lui. Le propriétaire a aussi été informé que l’administrateur savait que sa compagnie d’assurances lui avait envoyé le paiement complet de sa réclamation pour la perte du navire, y compris les frais réclamés par la GCC. Les demandes de renseignements subséquentes sont restées lettre morte.

Une enquête a révélé que le propriétaire du navire n'avait aucun actif financier et que son seul revenu était une pension d’invalidité du Canada. Le propriétaire a indiqué qu'il pouvait faire un paiement unique de 1 000,00 $. Après un examen de la situation, l’administrateur a conclu qu’il serait déraisonnable d’engager des dépenses additionnelles pour prendre d'autres mesures de recouvrement, et il a donc accepté l'offre du propriétaire. Par la suite, le 27 mai 2015, l’administrateur a reçu un chèque au montant de 1 000,00 $.

Situation

Le dossier a été fermé le 9 juin 2015.

***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 de la Caisse 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 de la Caisse a communiqué avec l'avocat de l'administration portuaire. Il n'y avait aucun progrès à signaler.

Aucun autre développement à rapporter.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

Dossier connexe

120-687-R – *Stelie II* (même propriétaire)
120-922-C1 – *Baffin Sound* (même navire, même propriétaire, différent incident)

Déversement d’origine inconnue (2015)

Lieu : Port de St. John’s (Terre-Neuve-et-Labrador)
Numéro de cas : 120-686-C1

Incident

Le 4 juillet 2015, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'il y avait une irisation d’hydrocarbures à la surface de l’eau au quai 10 dans le port de St. John’s. L'incident a été signalé par un exploitant local de bateaux d’excursion, qui a indiqué qu'il s'agissait d'hydrocarbures épais couvrant une surface de plus de 50 pieds carrés, près du quai 10. Un deuxième signalement de l'incident a été reçu, décrivant une nappe d’hydrocarbures qui s’étendait le long des rives d’Outer Battery, en direction du passage du port. L’équipe d’intervention environnementale de la GCC est intervenue en déployant de petits bateaux et en utilisant du matériel absorbant et des barrages flottants pour contenir la nappe d’hydrocarbures. La pollution a été observée à plusieurs endroits dans le port, parce qu’elle avait été dispersée par le mouvement des marées. L’irisation semblait être formée d’huile à moteur usée. Des échantillons d'hydrocarbures ont été prélevés pour être analysés.

La Sécurité maritime de Transports Canada (SMTC) a été avisée du déversement et a commencé à enquêter sur la source possible. Il a été déterminé que l'*Ocean Endeavour*, un navire de croisière spécialisé dans les destinations polaires, avait quitté le quai 10 peu avant la découverte de la pollution, mais aucun déversement d’hydrocarbures provenant du navire n’avait été signalé. De plus, la SMTC a informé la GCC qu’un autre navire avait été inspecté au cours de l’enquête.

La GCC a engagé l'entreprise Crosbie Industrial Services pour aider à récupérer l’huile usée et les eaux huileuses des lieux du déversement et à éliminer le matériel contaminé. Au cours de l’opération, 30 barils de produits absorbants souillés ont été recueillis. En tout, 16 000 litres d’eau contaminée et 400 litres d’huile usée ont été récupérés afin d’être éliminés à l’installation locale de traitement des déchets. La GCC a utilisé ses propres bateaux de lutte contre la pollution pendant cinq jours complets durant les opérations de nettoyage de la pollution. Le personnel de la GCC a aussi fait des recherches pour déterminer si le déversement était provenu de décharges à quai ou à terre se jetant dans le port, mais aucun signe d'une telle source de pollution n'a été trouvé. Le 8 juillet, l’administration portuaire a été informée que les opérations de récupération sur l’eau étaient terminées.

Demande d’indemnisation

Le 17 décembre 2015, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d’indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d’indemnisation au montant de 27 169,98 $ pour les frais engagés, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

Évaluation et offre

Pour les besoins de son enquête et de l’évaluation de la demande d’indemnisation, l’administrateur a demandé à la SMTC de lui fournir une copie des résultats de l'enquête qu’elle avait menée sur

place pour déterminer l'origine du déversement d'hydrocarbures. Le 30 décembre 2015, la SMTC a avisé l'administrateur que l'enquête se poursuivait, mais que la source du déversement d'hydrocarbures demeurait inconnue. À la suite de l'évaluation globale des documents à l'appui de la demande d'indemnisation et d'un échange de courriels avec le responsable de l'intervention de la GCC, l'administrateur a déterminé que le montant complet de la demande d'indemnisation était établi. Le 20 janvier 2016, il a donc offert la somme de 27 169,98 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation, conformément à la LRMM. Le MPO/GCC a accepté l'offre le 3 février 2016, mais le paiement du montant du règlement a été suspendu, car la GCC n'avait pas retourné une entente de désistement et de subrogation en bonne et due forme. Le montant du règlement de 28 101,98 $, intérêts compris, a été payé en août 2016.

Mesures de recouvrement

Étant donné qu'il s'agissait d'un déversement d'origine inconnue, il n'a pas été possible d'identifier la partie responsable.

Situation

Le dossier a été fermé le 6 décembre 2016.

***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. Le gouvernement du Canada a contesté le refus de la demande d'indemnisation par la voie d'une demande de contrôle judiciaire et d'un appel.

Le 21 septembre 2022, la Cour fédérale a rejeté la contestation du gouvernement du Canada et a confirmé le refus de la demande d'indemnisation (voir 2022 CF 1310).

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2023.

Dossiers connexes

120-685-C1 – *Baffin Sound* (propriétaire ayant un lien avec celui du *Stelie II*)
120-869-C1 – *Miss Terri* (même dossier de la Cour)

***Matterhorn* (2014)**

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

Incident

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

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

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

Demande d'indemnisation

Le 9 août 2016, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 172 751,64 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

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

Évaluation et offre

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

Mesures de recouvrement

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

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

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

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

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

Situation

Le dossier a été fermé le 10 octobre 2019.

Déversement d’origine inconnue (2016)

Lieu : Belleoram (Terre-Neuve-et-Labrador)
Numéro de cas : 120-698-C1

Incident

Le 4 juillet 2016, le directeur du port de Belleoram a signalé à la Garde côtière canadienne (GCC) une irisation d’hydrocarbures à proximité du quai principal et des quais flottants. Le directeur du port a utilisé l’équipement local de lutte contre la pollution pour contenir le déversement. L’irisation de carburant diesel, qui couvrait une superficie de 100 pieds par 500 pieds, a atteint la plage adjacente. Un barrage flottant et des matelas absorbants ont été mis en place, et le matériel souillé a été récupéré pour être éliminé par l’administration portuaire.

La GCC est arrivée sur les lieux le 5 juillet 2016 et a discuté avec les pêcheurs locaux, qui ont confirmé que les conditions météorologiques avaient dispersé le reste des hydrocarbures déversés. La GCC a assumé le rôle d’agent de surveillance fédéral. Elle a conclu que la source du déversement était inconnue et qu'elle n’avait pas été en mesure d’établir que l'incident n'avait pas été causé par un navire.

Demande d’indemnisation

Le 2 décembre 2016, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d’indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d’indemnisation au montant de 2 178,55 $.

Évaluation et offre

Après avoir fait enquête et évalué la demande d’indemnisation, l’administrateur a conclu que le montant de 2 137,39 $ était établi. Le 13 décembre 2016, il a offert ce montant, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. Le MPO/GCC a accepté l’offre, et la somme de 2 174,38 $, intérêts compris, a été payée.

Mesures de recouvrement

Étant donné qu'il s'agissait d'un déversement d’origine inconnue, il n’a pas été possible de trouver la partie responsable.

Situation

Le dossier a été fermé le 28 mars 2017.

***Ronda SRTC* (2016)**

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

Incident

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

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

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

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

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

Demande d'indemnisation

Le 26 novembre 2018, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 98 858,83 $ relativement à l'incident, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible selon la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

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

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

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

Mesures de recouvrement

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

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

Situation

Le dossier a été fermé le 4 juillet 2019.

***Sikuk* (2017)**

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

Incident

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

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

Le 23 septembre 2017, le navire de la GCC *Harp* est arrivé sur les lieux. Le personnel de la GCC a installé des tampons 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 que, puisque 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.

De plus, la GCC a accepté de redistribuer les montants réclamés entre les deux demandes d'indemnisation, car certains frais réclamés pour le *Sikuk* ont en fait été engagés pour les deux navires. Le montant corrigé des frais réclamés pour le *Sikuk* s'est donc élevé à 130 208,34 $, et celui des frais réclamés pour le *Françoise* à 446 196,96 $.

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 reçue le 3 septembre 2020.

Le 17 septembre 2020, l'avocat interne de l'administrateur a intenté 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.

Des négociations continues entre les parties ont mené à la conclusion d’une entente à l’amiable, au montant de 55 000 $ le 4 janvier 2024.

Situation

Le dossier a été fermé le 20 mars 2024.

Dossier connexe

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

***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.

De plus, la GCC a accepté de redistribuer les montants réclamés entre les deux demandes d'indemnisation, car certains frais réclamés pour le *Sikuk* ont en fait été engagés pour les deux navires. Le montant corrigé des frais réclamés pour le *Sikuk* s'est donc élevé à 130 208,34 $, et celui des frais réclamés pour le *Françoise* à 446 196,96 $.

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.

Des négociations continues entre les parties ont permis d'arriver à un règlement à l'amiable au montant de 55 431,43 $ le 30 novembre 2023.

Situation

Le dossier a été fermé le 20 mars 2024.

Dossier connexe

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

***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.

Les efforts se poursuivent à surveiller la capacité du propriétaire à payer le jugement.

Situation

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

***Floyd II* (2017)**

Lieu : Happy Adventure (Terre-Neuve)
Numéro de cas : 120-728-C1

Incident

Le 2 août 2017, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le navire de pêche *Floyd II* avait chaviré près de Happy Adventure, sur la côte nord de Terre-Neuve. L'équipage a évacué le navire en toute sécurité et a été transporté sur le rivage à bord d'une embarcation non pontée.

Le propriétaire du navire a indiqué qu'il y avait de 700 à 800 litres de carburant diesel à bord et qu'il avait une assurance.

Le 3 août, trois membres du personnel de la GCC, munis d'équipement d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures, sont arrivés à Happy Adventure pour surveiller les mesures d'intervention prises par le propriétaire du navire. Ils ont constaté que le *Floyd II* était à flot, son côté bâbord se trouvant juste au-dessus de la ligne de flottaison. La mer était calme, le vent était faible, et une irisation d'hydrocarbures non récupérables a été observée le long du rivage. Les membres du personnel de la GCC se sont réunis avec l'équipe de sauvetage engagée par le propriétaire du navire, et ils ont discuté des mesures à prendre pour contrôler le déversement de polluants et pour redresser le navire et le remorquer au port.

Au milieu de la journée, un aéronef de surveillance a observé une irisation d'hydrocarbures vers le rivage intérieur au nord du lieu de l'incident.

L'équipe de sauvetage a redressé le navire et l'a stabilisé. Le 4 août, le navire a été amarré au port de Happy Adventure. À ce moment, la GCC a fourni trois ballots de matériel absorbant qui ont été placés autour du navire pour former un barrage. Le propriétaire du navire a fait appel à un camion-pompe pour vider le navire d'eau; le camion-pompe a aussi enlevé l'huile hydraulique et le mazout qui se trouvaient à bord.

Demande d'indemnisation

Le 3 novembre 2017, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation pour les frais engagés au montant de 10 471,05 $, 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

Le 12 décembre 2017, 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 10 471,05 $, plus les intérêts, en vertu de l'article 105 de la *Loi*. Le 14 décembre 2017, l'offre a été acceptée par le MPO/GCC.

Le 20 décembre 2017, l'administrateur a ordonné que la somme de 10 598,42 $ (y compris des intérêts courus de 127,37 $) soit versée au MPO/GCC en règlement complet et final de la demande d'indemnisation.

Mesures de recouvrement

Le 27 février 2018, le conseiller juridique de l'administrateur a envoyé une demande de remboursement au propriétaire du navire. Le 5 mars, le propriétaire et son assureur ont entamé des discussions en vue de parvenir à un règlement. Une entente de règlement a finalement été conclue, prévoyant le paiement d'une somme forfaitaire de 5 250 $, que le bureau de l'administrateur a reçue le 22 mars 2018.

Situation

Le dossier a été fermé le 12 avril 2018.

Joyce's Journey **(2016)**

Lieu : Baie des Îles (Terre-Neuve)
Numéro de cas : 120-738-C1

Incident

Le 18 décembre 2016, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le *Joyce's Journey*, un navire de pêche d'une longueur hors tout de 46 pieds, s'était échoué près de la baie des Îles, à Terre-Neuve. L'équipage a abandonné le navire en toute sécurité.

Le propriétaire du navire a confirmé qu'il y avait environ 500 gallons de carburant diesel à bord. À cause de l'état de la mer et de vents forts, les efforts de sauvetage ont d'abord été retardés. Le propriétaire du navire a été informé de sa responsabilité de prendre des mesures de prévention des dommages dus à la pollution et de présenter un plan d'intervention à la GCC au plus tard le 21 décembre à 13 h 00.

Le lendemain, deux membres du personnel de la GCC sont arrivés près du lieu de l'échouement pour surveiller les mesures d'intervention prises par le propriétaire du navire; par précaution, ils ont apporté de l'équipement de lutte contre la pollution.

Le 20 décembre 2016, les membres du personnel de la GCC se sont réunis avec le capitaine du navire et ils ont été informés que le *Joyce's Journey* était percé de la proue jusqu'au milieu du navire et que la salle des machines était à moitié remplie d'eau. Un hélicoptère de la GCC a survolé le lieu de l'incident et n'a observé aucune pollution. Les réservoirs de carburant semblaient être intacts et la machine du navire fonctionnait encore. Le propriétaire du navire et un représentant de l'assureur ont établi un plan de sauvetage pour enlever le carburant et récupérer le navire une fois que les conditions météorologiques s'amélioreraient.

Le 21 décembre 2016, le représentant de l'assureur a proposé verbalement un plan de sauvetage à la GCC, mais ce plan a été jugé insatisfaisant. Un plan révisé n'a pas été fourni à temps, et la GCC a donc assumé le commandement et la conduite des opérations. À la fin de la soirée du 21 décembre, le représentant de l'assureur a confirmé qu'un contrat avait été conclu pour enlever l'épave et nettoyer la pollution. Après avoir réexaminé la situation, la GCC a jugé que cette mesure était adéquate, et elle a donc assumé à nouveau un rôle de surveillance de la manoeuvre devant être effectuée par le propriétaire du navire et ses entrepreneurs.

Le 23 décembre 2016, les conditions météorologiques étaient sufisamment favorables pour permettre de récupérer le carburant diesel et le liquide hydraulique de l'épave. Une quantité totale de 622 gallons de carburant a été enlevée. Le *Joyce's Journey* était encore échoué, mais il ne posait plus de risque de pollution de l'environnement marin. Le représentant de l'assureur a avisé le personnel de la GCC que les opérations de récupération du navire débuteraient la semaine suivante, si les conditions météorologiques le permettaient.

Demande d'indemnisation

Le 3 janvier 2018, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation pour les frais engagés au montant de 11 373,42 $, 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

Le 31 janvier 2018, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert au MPO/GCC la somme de 11 373,42 $, plus les intérêts. Le 7 février 2018, le MPO/GCC a accepté l'offre.

Le 14 février 2018, l'administrateur a ordonné que la somme de 11 775,35 $ (y compris des intérêts courus de 401,93 $) soit versée au MPO/GCC en règlement complet et final de la demande d'indemnisation.

Mesures de recouvrement

Après avoir payé la demande d'indemnisation de la GCC, l'administrateur a chargé le conseiller juridique de recouvrer la somme auprès de l'assureur. Le 28 juin 2018, le conseiller juridique a accepté un règlement de 9 000 $ offert par l'assureur. Le 5 juillet 2018, le paiement de 9 000 $ a été reçu.

Le 10 juillet 2018, une lettre de dégagement a été envoyée à l'assureur.

Situation

Le dossier a été fermé le 12 juillet 2018.

Baccalieu Endeavour **(2017)**

Lieu : Musgrave Harbour (Terre-Neuve)
Numéro de cas : 120-739-C1

Incident

Le 4 avril 2017, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le *Baccalieu Endeavour* (40,45 TJB), un navire de pêche à coque en fibre de verre de 15,69 mètres, était partiellement submergé et gîtait dangereusement sur bâbord au quai de Musgrave Harbour, à Terre-Neuve. Deux membres du personnel de la GCC sont arrivés sur les lieux le lendemain et ont rencontré le propriétaire du navire, qui s'affairait à intervenir en réponse à l'urgence.

Le 6 avril 2017, le personnel de la GCC est retourné sur les lieux de l'incident pour surveiller les mesures d'intervention prises par le propriétaire du navire. Le navire a été renfloué et redressé dans l'après-midi du 6 avril 2017. Lorsque l'incident est survenu, le *Baccalieu Endeavour* avait à son bord environ 800 litres de carburant diesel et 300 litres d'huile lubrifiante et de liquides hydrauliques; aucun déversement visible de polluants n'a été observé. Il y a une industrie active de pêche d'espèces commerciales de poisson de fond dans ce secteur.

Demande d'indemnisation

Le 29 décembre 2017, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 5 146,31 $ 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 en vertu de la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

Le 7 février 2018, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert au MPO/GCC la somme de 5 045,49 $, plus les intérêts. Le 13 février, le MPO/GCC a accepté l'offre.

Le 14 février, l'administrateur a ordonné que la somme de 5 179,44 $ (y compris des intérêts courus de 133,95 $) soit versée au MPO/GCC en règlement complet et final de la demande d'indemnisation.

Mesures de recouvrement

Le bureau de l'administrateur a communiqué avec le propriétaire du navire pour l'informer que l'administrateur allait prendre toutes les mesures raisonnables pour recouvrer auprès de lui le montant du paiement versé au MPO/GCC.

Le 15 janvier 2019, l'administrateur a reçu du propriétaire du navire un chèque de 5 345,75 $, y compris les intérêts courus, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. Le 21 janvier 2019, l'administrateur a envoyé une lettre de dégagement de responsabilité au propriétaire du navire.

Situation

Le dossier a été fermé le 25 janvier 2019.

***Avalon Princess* (2017)**

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

Incident

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Au 27 juin 2017, il n'y avait aucun autre signe de pollution. De plus, Environnement Canada était convaincu que [TRADUCTION] « la majeure partie des hydrocarbures a été rejetée dans les premières 24 à 36 heures et le reste s'est probablement échappé durant les sept à dix jours suivants. »

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

Demande d'indemnisation

Le 1er mai 2019, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 8 486,10 $ relativement à l'incident, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible selon la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

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

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

Situation

Le dossier a été fermé le 11 juin 2019.

***Eyelander* (2017)**

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

Incident

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

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

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

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

Demande d'indemnisation

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

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

Évaluation et offre

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

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

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

Mesures de recouvrement

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

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

Le 20 février 2020, l'assureur a accepté de payer la réclamation. Par la suite, une discussion a eu lieu à propos du mode de paiement approprié. Une entente à ce sujet a été conclue le 16 mars 2020.

Le 1er avril 2020, l'administrateur a reçu un chèque en devises américaines, lequel a été déposé. En raison de la fluctuation du taux de change, le montant total recouvré s'est élevé à 10 812,08 $.

Situation

L'administrateur a fermé le dossier le 23 avril 2020, après avoir obtenu un plein recouvrement.

***Jana Desgagnés* (2019)**

Lieu : Channel-Port aux Basques (Terre-Neuve-et-Labrador)
Numéro de dossier : 120-837-C1

Incident

Le 21 mars 2019, le *Jana Desgagnés*, un transporteur de produits pétroliers raffinés de 124 mètres immatriculé au Canada, a subi une panne de gouvernail dans des eaux glacées à environ 16 milles marins de Channel-Port aux Basques, à Terre-Neuve-et-Labrador. La Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée et a demandé au propriétaire du navire de prendre des dispositions pour le faire remorquer. Le propriétaire a répondu à la requête de la GCC et a indiqué qu'il avait l'intention de faire remorquer le navire jusqu'à Sydney, en Nouvelle-Écosse.

Le propriétaire du *Jana Desgagnés* a engagé un remorqueur, mais l'état des glaces a ralenti sa progression. La GCC a déployé le NGCC *Louis S. St-Laurent*, un gros brise-glaces, pour qu'il prête son assistance.

Elle a aussi envoyé un autre brise-glaces, le NGCC *Captain Molly Kool*, pour qu'il accompagne le *Jana Desgagnés* au cas où celui-ci ait besoin d'un remorquage d'urgence.

Parce que le *Jana Desgagnés* se rapprochait de plus en plus des glaces épaisses et du rivage, il a été décidé dans la soirée du 21 mars 2019 de faire intervenir le *Captain Molly Kool* pour s'assurer que le navire en détresse reste en lieu sûr. L'encoche de remorquage à raccord direct, située à l'arrière du brise-glaces, a été utilisée à cette fin.

Le *Louis S. St-Laurent* est arrivé sur place tôt dans la matinée du 22 mars 2019. Le remorqueur engagé est arrivé peu de temps après. Il y a eu des difficultés à relier le navire au remorqueur, y compris des problèmes mécaniques et une blessure subie par un membre d'équipage.

Finalement, le *Jana Desgagnés* est arrivé remorqué à Sydney le 27 mars 2019, sous l'escorte du *Captain Molly Kool*.

Réclamation

Le 28 février 2023, l'administrateur a reçu de la GCC une réclamation présentée au nom du ministre des Pêches et des Océans. La GCC réclamait la somme de 89 286,59 $, en indemnisation des frais qu'elle a engagés pour répondre à l'incident impliquant le *Jana Desgagnés*.

L'administrateur a déterminé que la réclamation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime.*

Évaluation et offre

L'administrateur a réalisé une enquête et une évaluation de la réclamation. Plusieurs demandes ont été adressées à la GCC en vue d'obtenir d'autres renseignements et documents. Une partie des réponses a été reçue.

Les frais liés à la présence physique de la GCC près du lieu de l'incident ont été rejetés puisque l'équipement apporté par la GCC n'aurait pas été utile en raison de l'état des glaces. De plus, il était positionné trop loin pour pouvoir surveiller de façon adéquate les opérations du *Molly Kool*. Les frais rejetés comprennent les frais de salaire des membres du personnel de la GCC physiquement présents sur le lieu de l'incident, leurs frais de déplacement, les frais de l'équipement qu'ils ont apporté sur place et les véhicules utilisés pour les transporter. Par ailleurs, les frais liés au *Molly Kool* ont été réduits à la période de 23 heures pendant laquelle le *Molly Kool* a remorqué le *Jana Desgagnés* du 21 au 22 mars. Ces frais ont été acceptés comme étant en lien avec l'objectif de prévenir la pollution par les hydrocarbures. Les frais liés à l'intervention à distance ont été également acceptés pour la même raison.

Le 12 janvier 2024, l'administrateur a fait une offre d'indemnisation à la GCC au montant de 30 751,98 $, plus les intérêts courus de 6 653,69 $, pour une somme totale de 37 405,67 $. La GCC a accepté l'offre de l'administrateur le 11 mars 2024. La demande de paiement a été envoyée à Transports Canada le jour-même, et le paiement a été effectué peu après.

Recouvrement

L'administrateur a envoyé une mise en demeure au propriétaire du *Jana Desgagnés* le 20 mars 2024. Aucune réponse n'a été reçue à ce jour.

Situation

Le dossier était encore ouvert à la fin de l'exercice financier.

***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 a été fermé le 1er avril 2022.

***Mary Shauna* (2017)**

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

Incident

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

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

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

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

Demande d'indemnisation

Le 1er mai 2019, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 5 389,77 $ relativement à l'incident, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible selon la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

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

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

Situation

Le dossier a été fermé le 27 mai 2019.

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

Des discussions ont été entamées en vue de parvenir à un règlement. Il a été établi que la succession possédait peu d'actifs. Pour cette raison, un règlement au montant de 10 000 $ a été accepté.

Situation

Le dossier a été fermé le 4 novembre 2022.

***Beverley 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 *Beverley 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 *Beverley 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 *Beverley 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 *Beverley 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 *Beverley 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 *Beverley 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 *Beverley 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 *Beverley 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 *Beverley 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 *Beverley 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 *Beverley 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 *Beverley 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 *Beverley 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 *Beverley 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 *Beverley 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

Le dossier a été fermé le 8 avril 2022.

***Arch's Pride* (2018)**

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

Incident

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

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

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

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

Demande d'indemnisation

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

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

Évaluation et offre

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

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

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

Mesures de recouvrement

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

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

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

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

Situation

L'administrateur a fermé le dossier de l'*Arch's Pride* le 6 février 2020, après avoir obtenu un plein recouvrement.

***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 en 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 assignation 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. Un jugement par défaut, dont le montant correspondait à la somme versée à la GCC, plus les intérêts, a été obtenu contre le propriétaire du navire.

Une entente entre les parties a été négociée avec succès. Le propriétaire fera un paiement à l’administrateur, au montant de 300 $ à tous les six mois durant une période de deux ans. Le premier paiement a été reçu le 29 janvier 2024, et le second paiement devrait être reçu au cours de l’été 2024.

Situation

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

***Northern Star* (2018)**

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

Incident

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

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

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

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

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

Demande d'indemnisation

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

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

Évaluation et offre

L'administrateur a fait enquête et a évalué la demande d'indemnisation. D'après les documents fournis par la GCC, l'administrateur a conclu de façon générale que l'intervention de la GCC en

réponse à l'échouement du *Northern Star* était raisonnable, étant donné la menace de pollution posée par le navire, qui risquait de se briser sur les rochers. Cependant, en l'absence de justification de la décision d'envoyer l'officier du service d'intervention environnementale sur les lieux de l'incident, les frais relatifs à cette intensification des mesures ont été rejetés.

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

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

Mesures de recouvrement

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

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

Le 17 mars 2020, l'avocat-conseil interne de l'administrateur a envoyé une demande de renseignements au dernier titulaire d'un permis de pêche associé au *Northern Star*. Le 21 avril 2020, cet individu a répondu et a indiqué que, quelques jours avant l'échouement, il avait vendu le navire à une personne vivant en Nouvelle-Écosse. Des dossiers bancaires et un simple acte de vente daté du 6 février 2018 ont été fournis à l'appui de la prétendue vente du navire.

Étant donné que le nom du prétendu acheteur du *Northern Star* correspondait à celui fourni par la GCC, l'avocat interne de l'administrateur a envoyé à cette personne une mise en demeure à son adresse de courriel, qui avait été obtenue de la GCC. Aucune réponse n'a été reçue.

Le 18 juin 2020, dans le but d'obtenir l'adresse actuelle du prétendu acheteur du navire, l'administrateur a délivré une assignation à une entreprise de télécommunications en vertu de la *Loi sur les enquêtes*. Un certain nombre d'adresses ont été obtenues en réponse à l'assignation, dont l'une semblait être correcte. Une mise en demeure a été envoyée à cette adresse le 21 juillet 2020. Elle a été retournée peu de temps après, car elle n'a pas pu être livrée au destinataire.

À la suite d'autres recherches faites par le bureau de l'administrateur, une autre adresse possible du prétendu acheteur du *Northern Star* a été trouvée. Une mise en demeure a été envoyée à cette adresse le 31 juillet 2020. Aucune réponse n'a été reçue.

Des recherches additionnelles ont été faites, mais aucun renseignement utile sur l'acheteur du *Northern Star* n'a été trouvé.

Situation

L'administrateur a fermé le dossier le 10 septembre 2020, après avoir pris toutes les mesures de recouvrement raisonnables, conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

***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. Par la suite, l'instance a été abandonnée.

Situation

Le dossier a été fermé le 8 avril 2022.

***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.

***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*. L'acte de procédure a été dûment signifié au défendeur le 11 avril. Aucune défense n'a été déposée.

L'avocat de l'administrateur a présenté une requête en vue d'obtenir un jugement par défaut. La Cour a accueilli la requête le 16 août 2022.

Au 31 mars 2024, les tentatives pour prendre contact avec le débiteur judiciaire se poursuivaient.

Situation

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

***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 a été déconstruit.

Réclamation

Le 3 juin 2021, l'administrateur a reçu une réclamation de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans. La GCC réclamait la somme 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 réclamation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

L'administrateur a réalisé une enquête et une évaluation de la réclamation. Finalement, les frais de déconstruction du navire n'ont pas été acceptés, car la preuve ne montrait pas qu'ils avaient été engagés afin d'atténuer la pollution par les hydrocarbures. Le 8 septembre 2021, une offre d'indemnisation 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. Le paiement, au montant de 31 879,76 $, représentant la somme réclamée plus les intérêts courus de 1 482,53 $ prévus par la loi, a été effectué peu après.

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 le conseiller juridique interne de l'administrateur et des discussions en vue de parvenir à un règlement ont été entamées.

Le 10 février 2023, le conseiller juridique interne de l'administrateur a intenté une action en justice devant la Cour fédérale contre le propriétaire du *Danielle and Mark*. L'administrateur a engagé un huissier afin d'effectuer une signification à personne au défendeur.

Le conseilleur juridique de l'administrateur s'est entretenu par téléphone avec le défendeur et son frère. Au cours de l'appel, les discussions pour parvenir à un règlement ont commencé. À la fin de l'appel, le défendeur a accepté de transmettre des documents décrivant sa situation financière.

L'administrateur a été avisé le 1er décembre 2023 que le défendeur était décédé. Les procédures ont été transférées à la succession du défendeur, dont le frère du défendeur est le fiduciaire testamentaire.

Les discussions à des fins de règlement étaient en cours en 2024 avec le fiduciaire testamentaire. L'administrateur prévoit présenter une requête pour obtenir un jugement par défaut.

Situation

Le dossier est encore ouvert à la fin de l'exercice financier.

Nom inconnu (bateau de plaisance naufragé) (2020)

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

Incident

Le 17 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 a 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.

Réclamation

Le 15 juin 2021, l'administrateur a reçu une réclamation de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans. La GCC réclamait la somme de 14 826,38 $, en indemnisation des frais qu'elle a engagés pour son opération d'intervention.

L'administrateur a déterminé que la réclamation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

L'administrateur a réalisé une enquête et une évaluation de la réclamation. Le 1er septembre 2021, une offre d'indemnisation 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. Le paiement au montant de 15 536,57 $, représentant la somme principale et les intérêts de 769,78 $ prévus par la loi, a été effectué par prélèvement sur la Caisse peu après.

Mesures de recouvrement

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

Le 17 janvier 2023, le conseiller juridique interne de l'administrateur a intenté une action en justice devant la Cour fédérale contre le propriétaire du bateau.

L'administrateur a engagé un huissier afin d'effectuer une signification à personne au défendeur. L'huissier a informé le conseiller juridique de l'administrateur le 4 janvier 2024 qu'il n'avait pas réussi à localiser le défendeur. L'administrateur envisage de fermer ce dossier.

Situation

Le dossier est encore ouvert à la fin de l'exercice financier.

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 W* 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.

Réclamation

Le 1er décembre 2021, l'administrateur a reçu de la GCC une réclamation, au nom du ministre des Pêches et des Océans. La GCC réclamait la somme de 32 650,70 $, en indemnisation des frais qu'elle a engagés pour répondre à l'incident.

Évaluation et offre

L'administrateur a déterminé que la réclamation était admissible, car la preuve ne montrait pas que le déversement d'hydrocarbures n'avait pas été causé par un navire. Cette conclusion était fondée sur la présence du transporteur de produits pétroliers raffinés *Tuvaq W* et les activités de livraison d'hydrocarbures à terre qu'il a effectuées peu de temps avant l'incident. Aucune source terrestre probable du déversement d'hydrocarbures n'a été trouvée.

Le 14 octobre 2022, la somme de 28 484,86 $ a été offerte à la GCC. Les frais que la GCC a réclamés pour le matériel et les fournitures ont été réduits, au motif que la majeure partie du matériel faisant l'objet de la réclamation n'a pas été utilisé et qu'il pouvait servir à un usage futur.

La GCC a accepté l'offre le 23 novembre 2022 et un paiement a été effectué peu après, y compris des intérêts de 2 265,61 $.

Mesures de recouvrement

Le 2 juin 2023, l'administrateur a intenté une action en justice devant la Cour fédérale contre le propriétaire du *Tuvaq W*. Le propriétaire a déposé une défense le 8 août 2023. L'administrateur a répondu à la défense le 18 août 2023.

Le 16 janvier 2024, le conseiller juridique du défendeur a informé par courriel le conseiller juridique de l'administrateur que la procédure a été suspendue jusqu'à ce que le Tribunal d'appel des transports du Canada ait terminé de réviser l'appel.

Situation

Le dossier est encore ouvert à la fin de l'exercice financier.

***Michael Marie III* (2022)** ⚓

Lieu : Arnold's Cove (Terre-Neuve-et-Labrador)
Numéro de dossier : 120-920-C1

Incident

Le 9 avril 2022, on a constaté que le navire de pêche *Michael Marie III* prenait l'eau à Arnold's Cove, à Terre-Neuve-et-Labrador. L'administration portuaire d'Arnold's Cove (APAC) s'est efforcée de pomper l'eau qui s'infiltrait à bord du navire, mais elle a mis fin à ces efforts lorsqu'elle a observé qu'une irisation d'hydrocarbures s'était formée à la surface de l'eau.

L'APAC a engagé un entrepreneur qui a fini par enlever près de 16 000 litres d'hydrocarbures et d'eau contaminée du navire. Le 11 avril 2022, l'APAC a communiqué avec la Garde côtière canadienne (GCC) pour l'informer de la situation du navire.

Réclamation

Le 28 avril 2022, l'administrateur a reçu de l'APAC une réclamation au montant de 4 681,58 $ pour les frais qu'elle a engagés en réponse à l'incident impliquant le *Michael Marie III*.

L'administrateur a déterminé que la réclamation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre d'indemnité

L'administrateur a enquêté sur la réclamation et l'a évaluée. Il a conclu que tous les frais réclamés étaient établis.

Le 23 juin 2022, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à l'APAC au montant de 4 681,58 $, plus les intérêts courus prévus par la loi.

L'APAC a accepté l'offre le 29 juin 2022. La somme de 4 714,97 $, y compris des intérêts de 33,39 $, a été versée à l'APAC par prélèvement sur la Caisse le 7 juillet.

Mesures de recouvrement

L'avocat interne de l'administrateur a écrit au propriétaire inscrit du *Michael Marie III*. Dans sa réponse, ce dernier a affirmé qu'il avait transféré la propriété du navire avant l'incident.

À la fin de l'année financière, l'avocat attendait toujours de recevoir les documents attestant le prétendu transfert de la propriété du navire.

Situation

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

Dossier connexe

Michael Marie III, numéro de dossier 120-920-C2 – Même incident, différent réclamant

***Michael Marie III* (2022)**

Lieu : Arnold's Cove (Terre-Neuve-et-Labrador)
Numéro de dossier : 120-920-C2

Incident

Le 9 avril 2022, on a constaté que le navire de pêche *Michael Marie III* prenait l'eau à Arnold's Cove, à Terre-Neuve-et-Labrador. L'administration portuaire d'Arnold's Cove (APAC) s'est efforcée de pomper l'eau qui s'infiltrait à bord du navire, mais elle a mis fin à ces efforts lorsqu'elle a observé qu'une irisation d'hydrocarbures s'était formée à la surface de l'eau.

L'APAC a engagé un entrepreneur qui a fini par enlever près de 16 000 litres d'hydrocarbures et d'eau contaminée du navire. Le 11 avril 2022, l'APAC a communiqué avec la Garde côtière canadienne (GCC) pour l'informer de la situation du navire.

La GCC a dépêché deux membres de son personnel sur les lieux. Ces derniers ont constaté qu'il y avait des résidus et des débris huileux à l'intérieur du navire et que celui-ci continuait de prendre l'eau. La GCC a communiqué avec le propriétaire du navire, qui s'est engagé à intervenir.

Le 12 mai 2022, la GCC a appris que le propriétaire n'était pas intervenu comme il lui avait été ordonné de le faire. Avec l'aide d'entrepreneurs, la GCC a enlevé le matériel huileux qui restait à l'intérieur du navire, et elle a bouché les trous par lesquels l'eau s'infiltrait à bord.

Réclamation

Le 6 juillet 2022, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une réclamation présentée dans le cadre du processus d'indemnisation accéléré. La GCC a réclamé la somme de 16 800,89 $ pour les frais des mesures d'intervention qu'elle a prises en réponse à l'incident impliquant le *Michael Marie III*.

Évaluation préliminaire et paiement

L'administrateur a fait une évaluation sommaire de la réclamation et a déterminé qu'elle était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. La somme de 17 026,74 $, y compris des intérêts de 225,85 $ prévus par la loi, a été versée à la GCC le 1er septembre 2022.

Mesures de recouvrement

L'avocat interne de l'administrateur a écrit au propriétaire inscrit du *Michael Marie III*. Dans sa réponse, ce dernier a affirmé qu'il avait transféré la propriété du navire avant l'incident.

À la fin de l'année financière, l'avocat attendait toujours de recevoir les documents attestant le prétendu transfert de la propriété du navire.

Situation

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

Dossier connexe

Michael Marie III, numéro de dossier 120-920-C1 – Même incident, différent réclamant

***Pa Boy* (2020)**

Lieu : Norris Point (Terre-Neuve-et-Labrador)
Numéro de dossier : 120-921-C1

Incident

Le 24 juin 2020, le navire de pêche *Pa Boy* a coulé à un quai situé à Norris Point, à Terre-Neuve-et-Labrador. Il avait à son bord environ 30 gallons de carburant, dont une partie a été rejetée lorsqu'il a coulé. Le navire était assuré, et son propriétaire a organisé une opération d'intervention.

La Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée du naufrage et a décidé d'envoyer trois membres de son personnel de St. John's à Norris Point, ce qui représentait un long voyage par la route. Le personnel de la GCC est arrivé sur les lieux le lendemain et a surveillé l'opération d'intervention du propriétaire. Cette opération a pris fin le 25 juin 2020, après que le *Pa Boy* a été renfloué et que le reste du carburant a été enlevé du navire. Le personnel de la GCC est parti pour St. John's ce jour-là, et il est arrivé le 26 juin.

Réclamation

Le 2 mai 2022, l'administrateur a reçu de la GCC une réclamation, au nom du ministre des Pêches et des Océans. La GCC réclamait la somme de 5 867,59 $, en indemnisation des frais qu'elle a engagés pour répondre à l'incident impliquant le *Pa Boy*.

L'administrateur a déterminé que la réclamation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

L'administrateur a réalisé une enquête et une évaluation de la réclamation. Il a conclu que le déploiement du personnel de la GCC sur les lieux de l'incident n'était pas justifié par la preuve, en raison de la faible menace de pollution que présentait le *Pa Boy* et des mesures d'intervention prises par le propriétaire du navire.

Le 7 octobre 2022, l'administrateur a fait une offre d'indemnisation à la GCC au montant de 2 366,38 $, plus les intérêts courus prévus par la loi.

La GCC a accepté l'offre le 3 novembre 2022. Le paiement au montant de 2 544,36 $, y compris des intérêts de 177,98 $, a été effectué par prélèvement sur la Caisse le 8 novembre.

Mesures de recouvrement

Une assignation a été délivrée dans le but de trouver l'adresse du propriétaire du *Pa Boy*. Le conseiller juridique interne de l'administrateur a envoyé une lettre à cette adresse. Le propriétaire du navire a répondu et a renvoyé l'affaire à son assureur.

Dans sa réponse, l’assureur a nié toute responsabilité du propriétaire pour les frais engagés parce qu’il avait pris les précautions nécessaires avant l’arrivée de la GCC sur le lieu de l’incident. Des discussions ont suivi pour parvenir à un règlement, dont un appel téléphonique entre le conseiller juridique interne de l’administrateur et un représentant de l’assureur le 4 juin 2023.

Suite aux discussions en vue de parvenir à un règlement, l’administrateur a accepté une offre de règlement au montant de 2 000 $ le 6 juillet 2023.

Situation

Le dossier a été fermé le 24 octobre 2023.

***Baffin Sound* (2021)**

Lieu : St. Anthony (Terre-Neuve-et-Labrador)
Numéro de dossier : 120-922-C1

Incident

En 2009, le navire de pêche *Baffin Sound* a été effectivement abandonné par son propriétaire au quai de la ville de St. Anthony, à Terre-Neuve-et-Labrador. En 2015, le navire a causé un déversement d'hydrocarbures, en réponse auquel la Garde côtière canadienne (GCC) est intervenue. Le propriétaire a enlevé une partie des hydrocarbures et de l'eau huileuse qui se trouvaient à bord du navire, mais celui-ci a été laissé à l'abandon par la suite.

Le 9 juillet 2021, l'administration portuaire de St. Anthony a obtenu une avance de fonds de 91 540,00 $ dans le cadre du Programme de bateaux abandonnés de Transports Canada pour éliminer le *Baffin Sound*. Ce financement était basé en partie sur une évaluation de l'état du navire qui a été faite le 12 octobre 2020 par un entrepreneur engagé par l'administration portuaire. Cette évaluation était erronée, car elle a conclu qu'il n'y avait pas d'hydrocarbures à bord du navire.

D'après cette évaluation, et à l'aide des fonds obtenus de Transports Canada, l'administration portuaire a attribué un contrat à un deuxième entrepreneur pour faire déconstruire et éliminer le navire. Les travaux de déconstruction ont débuté le 16 décembre 2021. Un rejet d'hydrocarbures s'est produit durant ces travaux, et on a découvert par la suite qu'il y avait encore 15 000 litres de liquides huileux à bord du navire. En conséquence, l'entrepreneur a engagé des frais supplémentaires. L'administration portuaire a reçu une facture au montant de 151 724,10 $ pour couvrir ces frais supplémentaires.

Réclamation

Le 3 mai 2022, l'administrateur a reçu de l'administration portuaire de St. Anthony une réclamation au montant de 151 724,10 $ présentée en vertu de l'article 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM). Le montant réclamé représentait les frais supplémentaires engagés pour éliminer le *Baffin Sound*.

Évaluation et rejet de la réclamation

L'administrateur a déterminé que la réclamation n'était pas admissible en vertu de la partie 7 de la LRMM. Il a envoyé une lettre de rejet au réclamant le 20 décembre 2022. Le réclamant n'a pas interjeté appel de la décision de l'administrateur.

La réclamation a été rejetée pour plusieurs raisons. La principale raison était que les frais réclamés n'avaient pas encore été engagés au moment où la réclamation a été présentée. Ce seul fait suffit à rendre inadmissible une réclamation visant la prise de mesures d'intervention. De plus, il a été déterminé que le rejet d'hydrocarbures provenant du *Baffin Sound*, qui a mené à l'augmentation des frais d'élimination du navire engagés par le réclamant, a résulté de la déconstruction du navire, une mesure que le réclamant a prise lui-même. Cela aurait aussi eu pour effet de rendre la réclamation au moins partiellement inadmissible.

Situation

Le dossier a été fermé le 21 mars 2023.

Dossiers connexes

120-687-C1 – *Stelie II* (même propriétaire)
120-685-C1 – *Baffin Sound* (même navire, même propriétaire, différent incident)

***Sally Kathryn* (2020)**

Lieu : Port Saunders (Terre-Neuve-et-Labrador)
Numéro de dossier : 120-932-C1

Incident

Le 15 septembre 2020, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le *Sally Kathryn*, un navire de pêche de 65 pieds, avait pris feu au quai du centre de services maritimes de Port Saunders. Le service d'incendie, la police et le superviseur adjoint du port sont arrivés sur les lieux peu de temps après pour intervenir en réponse à l'incident. À son arrivée sur les lieux, l'un des pompiers volontaires a constaté que le navire était le sien. Il a coupé les amarres, car le quai et plusieurs autres navires étaient aussi en danger de prendre feu. Le navire est allé à la dérive et s'est échoué dans un mètre d'eau à environ 100 mètres du rivage près de la pointe Mark.

Le propriétaire a informé la GCC que le *Sally Kathryn* était assuré et qu'il participait activement à l'intervention. Il a estimé que le navire avait à son bord environ 1 000 gallons de carburant diesel et 200 gallons d'huile hydraulique.

Le lendemain matin, le navire avait brûlé jusqu'à la ligne de flottaison et l'un de ses réservoirs de carburant s'était détaché. La GCC a obtenu d'Environnement et Changement climatique Canada une analyse de la trajectoire du déversement d'hydrocarbures ainsi qu'une carte des vulnérabilités environnementales du secteur. Au cours des jours suivants, jusqu'au 19 septembre 2020, la GCC est restée sur place pour évaluer la pollution par les hydrocarbures et surveiller les opérations d'intervention menées par le propriétaire du navire.

Réclamation

Le 15 septembre 2022, l'administrateur a reçu de la GCC une réclamation présentée au nom du ministre des Pêches et des Océans. La GCC a réclamé la somme de 11 071,07 $ pour les frais des mesures d'intervention qu'elle a prises en réponse à l'incident impliquant le *Sally Kathryn*.

L'administrateur a commencé à enquêter sur la réclamation et à l'évaluer.

Le 24 octobre 2022, la GCC a officiellement retiré sa réclamation, après que l'assureur du propriétaire du navire ait réglé l'affaire le 21 septembre.

Situation

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

***Hamilton Banker* (2020)**

Lieu : Colliers (Terre-Neuve-et-Labrador)
Numéro de dossier : 120-933-C1

Incident

Le *Hamilton Banker* était un navire de pêche à coque en acier d'une longueur d'environ 30 mètres. En 2006, le navire a coulé partiellement à Harbour Grace, à Terre-Neuve-et-Labrador. Par la suite, son propriétaire l'a fait renflouer et remorquer jusqu'à Colliers. Le navire est resté à cet endroit pendant 14 ans. En 2020, durant une forte tempête hivernale, le navire s'est déplacé et a fini par s'échouer de l'autre côté du port.

Après la tempête, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée de la présence de pollution par les hydrocarbures dans l'eau à proximité de l'endroit où se trouvait le *Hamilton Banker*.

La GCC est intervenue en réponse à l'incident. Elle a d'abord enlevé les hydrocarbures accessibles du navire, et elle l'a ensuite déconstruit.

Réclamation

Le 5 octobre 2022, la GCC a avisé l'administrateur qu'elle réclamait la somme de 2 016 227,22 $ pour les frais qu'elle a engagés en réponse à l'incident du *Hamilton Banker*, en vertu de l'article 101 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM). Cette disposition permet aux réclamants d'être indemnisés par la Caisse dans certaines circonstances où ils intentent une action en justice contre le propriétaire d'un navire. Dans ce cas-ci, la GCC n'a présenté aucune réclamation directe à l'administrateur en vertu de l'article 103 de la *LRMM*, car elle croyait que le délai de prescription pour faire une telle réclamation avait expiré.

Le 22 novembre 2022, la GCC a intenté une action en justice devant la Cour fédérale contre le propriétaire du navire. La déclaration a été signifiée à l'administrateur, et un acte de comparution a été déposé. Le propriétaire du navire a déposé une défense et une demande reconventionnelle le 5 juin 2023.

Les discussions en vue de parvenir à un règlement se poursuivent.

Au 31 mars 2024, le litige était encore en instance.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

***G.J. Emma II* (2020)**

Lieu : Flowers Cove (Terre-Neuve-et-Labrador)
Numéro de dossier : 120-935-C1

Incident

Le *G.J. Emma II* était un navire de pêche à coque en bois d'une jauge brute de 66,47, construit en 1972. Il avait une longueur de 18,71 mètres et était propulsé par un seul moteur diesel de 253 chevaux-vapeur. Malgré son âge, le *G.J. Emma II* était un navire de pêche pleinement opérationnel au moment de l'incident.

La capacité de carburant exacte du *G.J. Emma II* était inconnue, mais il avait apparemment 800 gallons (3 000 litres) de carburant diesel à son bord au moment de l'incident.

Le 20 novembre 2020, le *G.J. Emma II* s'est échoué près de Flowers Cove, à Terre-Neuve-et-Labrador, et a causé un rejet d'hydrocarbures. La Gendarmerie royale du Canada (GRC) a été avisée de l'échouement et elle en a informé la Garde côtière canadienne (GCC) le 23 novembre 2020. Plus tard ce jour-là, la GCC a dépêché sur les lieux une équipe de St. John's formée de trois agents d'intervention environnementale.

L'équipe de la GCC est arrivée sur les lieux le 24 novembre 2020, et elle est y restée jusqu'au matin du 27 novembre 2020. Durant cette période, le propriétaire du *G.J. Emma II*, avec l'aide d'entrepreneurs, a tenté d'enlever les hydrocarbures du navire. En grande partie à cause de mauvaises conditions, cette tentative a échoué, et les hydrocarbures du navire ont fini par se disperser. Le 26 novembre 2020, le propriétaire a convaincu la GCC que le navire ne représentait plus une menace de pollution par les hydrocarbures.

Lorsque la GCC a quitté les lieux, le navire était encore dans l'eau. Le 2 décembre 2020, le propriétaire a confirmé que le reste du navire avait été sorti de l'eau et placé sur une plage située non loin.

Réclamation

Le 25 octobre 2022, l'administrateur a reçu de la GCC une réclamation, au nom du ministre des Pêches et des Océans. La GCC réclamait la somme de 11 465,98 $ pour les frais des mesures qu'elle a prises en réponse à l'incident.

L'administrateur a déterminé que la réclamation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

L'administrateur a évalué la réclamation et, le 20 décembre 2022, il a fait une offre d'indemnisation à la GCC au montant de 11 137,62 $, plus les intérêts courus prévus par la loi.

La GCC a accepté l'offre le 23 janvier 2023. Le 27 janvier 2023, l'administrateur a ordonné que la somme de 11 964,73 $, y compris des intérêts de 827,11 $, soit versée à la GCC.

Mesures de recouvrement

Une mise en demeure a été envoyée au propriétaire du navire le 27 mars 2023. Aucune réponse n'a été reçue.

Le 23 octobre 2023, l'administrateur a intenté une action en justice devant la Cour fédérale contre le propriétaire.

Le 24 novembre 2023, le propriétaire a envoyé un courriel au conseiller juridique de l'administrateur indiquant qu'il éprouvait des difficultés à transférer 11 137,62 $ à la Caisse. Avec quelques conseils, le paiement a été déposé le 14 décembre 2023.

L'administrateur a émis un avis de désistement le 15 février 2024.

Situation

Le dossier a été fermé le 16 février 2024.

Nom inconnu (Valleyfield, baie Bonavista) (2021)

Lieu : Valleyfield, baie Bonavista (Terre-Neuve-et-Labrador)
Numéro de dossier : 120-940-C1

Incident

Depuis 2017, un navire de pêche délabré de nom inconnu était amarré à un quai situé à Valleyfield, à Terre-Neuve-et-Labrador. Au fil des ans, l'administration portuaire de Valleyfield (APV) a tenté à maintes reprises de communiquer avec le propriétaire pour qu'il s'occupe de son navire, mais en vain. L'APV a placé des pompes à bord du navire de façon périodique afin de l'empêcher de couler.

Le 2 novembre 2021, l'APV a signalé à la Garde côtière canadienne (GCC) que le navire était en train de couler, après que l'eau s'y est infiltrée rapidement durant la nuit. Le navire avait à son bord une quantité inconnue de carburant, de l'huile à moteur, et de 15 à 20 gallons d'huile hydraulique. Une irisation d'hydrocarbures s'est formée autour du navire, et l'APV a déployé un barrage flottant pour la contenir.

Le personnel de la GCC a évalué l'état du navire et a tenté sans succès de communiquer avec le propriétaire. Parce qu'elle a été incapable de joindre le propriétaire, la GCC a pris en charge l'opération d'intervention.

Le 4 novembre 2021, des plongeurs ont bouché les trous, ils ont renfloué le navire et l'ont vidé d'eau. Le navire a dû être vidé d'eau à nouveau au cours des jours suivants.

Le 6 novembre 2021, les agents ont sorti le navire de l'eau. La GCC a laissé le navire entre les mains de l'APV, car celle-ci avait demandé des fonds pour le faire déconstruire.

Réclamation

Le 16 novembre 2022, l'administrateur a reçu de la GCC une réclamation, au nom du ministre des Pêches et des Océans. La GCC réclamait la somme de 29 967,86 $ pour les frais des mesures qu'elle a prises en réponse à l'incident impliquant le navire de pêche de nom inconnu.

L'administrateur a déterminé que la réclamation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

L'administrateur a réalisé une enquête et une évaluation de la réclamation. Certains des frais engagés pour les heures travaillées par le personnel de la GCC et les entrepreneurs n'étaient pas établis par la preuve. En conséquence, ils n'ont pas été acceptés. Les heures réclamées pour des services contractuels ont été réduites pour refléter un temps de déplacement raisonnable sur le lieu de l'incident. Certains frais liés à l'équipement ont été rejetés, étant considérés comme faisant double emploi. Les frais réclamés pour les véhicules sont acceptés pour une journée seulement. Les frais restants présentés ont été acceptés.

Le 18 mai 2023, l'administrateur a fait une offre d'indemnisation à la GCC au montant de 15 969,89 $, plus les intérêts courus prévus par la loi.

La GCC a accepté l'offre le 31 mai 2023. Le paiement par prélèvement sur la Caisse, au montant de 16 917,97 $, comprenant la somme réclamée et des intérêts de 948,08 $ prévus par la loi, a été demandé le 3 juin 2023. Le paiement a été effectué peu après.

Mesures de recouvrement

Dans le but d'obtenir une adresse actuelle pour le propriétaire du navire, l'administrateur a émis une assignation en vertu de la *Loi sur les enquêtes* à Aliant Technologies le 20 juillet 2023. Se fondant sur l'information reçue d'Aliant dans sa réponse, l'administrateur a envoyé une mise en demeure au propriétaire le 22 août 2023. L'administrateur n'a pas encore reçu de réponse.

L'administrateur prévoit introduire une action contre le propriétaire devant la Cour fédérale.

Situation

Le dossier est encore ouvert à la fin de l'exercice financier.

***Marc Olivier* (2022)**

Lieu : Port-aux-Basques (Terre-Neuve-et-Labrador)
Numéro de dossier : 120-956-C1

Incident

Le 7 mai 2022, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un navire de pêche à coque en acier d'environ 75 pieds s'était échoué à Port-aux-Basques, à Terre-Neuve-et-Labrador. Le rapport indiquait que le navire contenait 5 000 litres de carburant diesel à son bord.

La GCC a envoyé trois employés sur les lieux de l'incident. Lors de l'évaluation du navire, ils n'ont découvert aucune brèche dans la coque et n'ont observé aucune pollution par les hydrocarbures. Ils ont communiqué avec le propriétaire le 8 mai. Le propriétaire a élaboré un plan de récupération du navire qui a été approuvé par la GCC.

Le plan consistait à renflouer le navire à l'aide de sacs de levage, puis à le remorquer. Des inspections ont été réalisées avant et après le remorquage pour confirmer que la coque n'avait subi aucun dommage. Les opérations de récupération ont échoué le 9 mai, mais ont été menées avec succès le 10 mai.

Réclamation

Le 22 juin 2023, l'administrateur a reçu une réclamation de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans. La GCC réclamait la somme de 14 791,11 $, en indemnisation des frais engagés pour répondre à l'incident impliquant le *Marc Olivier*.

L'administrateur a déterminé que la réclamation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

L'administrateur a réalisé une enquête et une évaluation de la réclamation. Plusieurs demandes ont été adressées à la GCC en vue d'obtenir d'autres renseignements et documents. Une partie des réponses a été reçue.

Certains des frais de salaire et des frais engagés pour les heures de travail supplémentaires soumis ont été rejetés. En effet, il a été estimé qu'un nombre d'employés plus élevé que nécessaire avait travaillé à un moment donné et que le travail réalisé pendant l'intervention n'était pas suffisamment décrit. Le reste des frais engagés pour l'intervention ont été acceptés.

Le 4 octobre 2023, l'administrateur a fait une offre d'indemnisation à la GCC au montant de 12 544,68 $. À la suite de quelques échanges entre la GCC et le bureau de l'administrateur concernant des questions d'éclaircissement, la GCC a accepté l'offre de l'administrateur le 6 décembre 2023. La demande de paiement a été envoyée à Transports Canada peu après.

Mesures de recouvrement

L'administrateur a envoyé une mise en demeure au propriétaire du *Marc Olivier* le 18 janvier 2024. Aucune réponse n'a été reçue depuis. L'administrateur se prépare à déposer une demande introductive d'instance contre le propriétaire.

Situation

Le dossier est encore ouvert à la fin de l'exercice financier.

Nouvelle-Écosse

Déversement d'origine inconnue (1989)

Lieu : Gabarus (Nouvelle-Écosse)
Numéro de cas : 120-028-C1

Incident

Le 9 juin 1989, la Garde côtière canadienne (la GCC) a été avisée d'un déversement de mazout C dans le havre de Gabarus, en Nouvelle-Écosse. La source de la pollution était inconnue. Le lendemain, la GCC a aussi été avisée qu'il y avait une nappe d'hydrocarbures dans le havre et que des caisses à homards avaient été polluées par les hydrocarbures. Des représentants de la GCC ont été déployés pour récupérer les hydrocarbures et prévenir d'autres dommages. Un barrage flottant de 300 pieds a été placé autour des caisses à homards.

Demandes d'indemnisation

- Demande d'indemnisation faite par un pêcheur de homards

Le 26 juillet 1989, un pêcheur de homards a fait une demande d'indemnisation à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse), en vertu de l'article 710 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* (la Loi), pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causés à environ 4 000 lb de homards de table et de conserverie. En fait, en raison de la contamination, le ministère des Pêches et des Océans (MPO) a ordonné au pêcheur de détruire 47 caisses à homards vivants qui lui appartenaient. Par la suite, sous la supervision du MPO, et après avoir sélectionné 185 lb de homards jugés acceptables, les homards déclarés impropres à la consommation ont été transportés au large et remis à l'eau.

- Demandes d'indemnisation faites par des entreprises locales de transformation de fruits de mer

Le 30 août 1989, des entreprises locales de transformation de fruits de mer ont fait une demande d'indemnisation à la Caisse, en vertu de l'article 710 de la Loi, pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, pour la perte de 6 408 lb de homards de table et de 5 922 lb de homards de conserverie, et pour les frais et dépenses relatifs au nettoyage et à la réparation de 430 caisses à homards neuves ou presque neuves qui ont été contaminées par le déversement d'hydrocarbures.

- Demande d'indemnisation faite par la GCC

Le 3 juillet 1990, la GCC a fait une demande d'indemnisation à la Caisse pour les frais et dépenses qu'elle a engagés pour tenter de récupérer les hydrocarbures déversés, au montant de 16 548,98 $.

Évaluations et offres

- Demande d'indemnisation faite par un pêcheur de homards

La demande d'indemnisation a fait l'objet d'une enquête, et les témoignages du demandeur ont été recueillis sous serment concernant les pertes, les dommages, ainsi que les frais et les dépenses qu'il

a subis et engagés, y compris ses frais judiciaires. À la suite de l'évaluation de la demande, la somme de 16 276,00 $, plus des frais judiciaires de 2 700,00 $, ont été offerts au demandeur le 5 octobre 1989, et ce dernier a accepté l'offre. Le paiement a été versé au demandeur le 16 octobre 1989.

- Demande d'indemnisation faites par des entreprises locales de transformation de fruits de mer

La demande d'indemnisation a fait l'objet d'une enquête, et les témoignages des dirigeants et des employés des entreprises ont été recueillis sous serment, ce qui a permis de constater que le MPO avait ordonné aux entreprises de détruire 55 caisses à homards vivants qui leur appartenaient et de transporter au large les homards impropres à la consommation pour les remettre à l'eau. De plus, afin de réduire les pertes, les employés des entreprises ont sélectionné et nettoyé environ 20 000 lb de homards contaminés par les hydrocarbures; cependant, près de 6 438 lb de homards sont morts durant le processus. Le 6 octobre 1989, à la suite d'une évaluation, la somme de 48 000,00 $, plus des intérêts de 2 000,00 $, ont été offerts aux demandeurs et acceptés par ces derniers. Le paiement leur a été versé le 16 octobre 1989.

- Demande d'indemnisation faite par la GCC

Après avoir examiné la demande d'indemnisation, la Caisse a demandé d'autres documents et renseignements à la GCC. Étant donné que la source de la pollution par les hydrocarbures était inconnue et que l'administrateur a été incapable d'établir que les dommages résultant de l'incident n'avaient pas été causés par un navire, la GCC a pu bénéficier de la présomption que le déversement d'hydrocarbures avait été causé par un navire, selon l'article 710 de la Loi.

À la suite d'une enquête, la somme de 12 000,00 $ a été offerte à la GCC le 13 juin 1991, à la condition que la GCC présente un rapport de son enquête sur la source du déversement d'hydrocarbures. La GCC a fourni ce rapport à la Caisse et elle a accepté l'offre. La Caisse a versé à la GCC un paiement de 12 000,00 $, plus des intérêts de 3 982,85 $, en règlement complet et final de sa demande d'indemnisation.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 1992.

Déversement d’origine inconnue (1989)

Lieu : Baie de Rocky (Nouvelle-Écosse)
Numéro de cas : 120-029-C1

Incident

Le 20 juillet 1989, la Garde côtière canadienne (GCC) a découvert un déversement d'hydrocarbures dans la baie de Rocky, sur la rive est de l'île Madame, en Nouvelle-Écosse. La source du déversement d'hydrocarbures était inconnue.

La GCC, agissant au nom du ministre des Transports, en vertu de l'article 677 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* (la Loi), a pris des mesures pour nettoyer le déversement d'hydrocarbures. Vingt-neuf sacs de déchets d'hydrocarbures ont été récupérés le long des plages à Martinique et à Pondville (île Madame).

Demande d'indemnisation

Le 3 juillet 1990, la GCC a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) une demande d'indemnisation au montant de 1 239,81 $ pour les frais et dépenses qu'elle a engagés relativement aux opérations de nettoyage, en vertu de l'article 709 de la Loi.

Évaluation et offre

D'autres documents et renseignements ont été demandés pour évaluer la demande d'indemnisation de manière appropriée. Étant donné que la source de la pollution par les hydrocarbures était inconnue et que l'administrateur a été incapable d'établir que les dommages résultant de l'incident n'avaient pas été causés par un navire, la GCC a pu bénéficier de la présomption que le déversement d'hydrocarbures avait été causé par un navire.

À la suite d'une enquête, les frais et dépenses réels et raisonnables engagés par la GCC ont été évalués à pas plus de 500,00 $. Ce montant a été offert à la GCC, qui a accepté l'offre.

La Caisse a donc versé à la GCC la somme de 500,00 $, plus des intérêts de 149,04 $, en règlement complet et final de sa demande d'indemnisation.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 1992.

Déversement d’origine inconnue (1990)

Lieu : Port de Wedgeport (Nouvelle-Écosse)
Numéro de cas : 120-040-C1

Incident

Le 18 janvier 1990, la Garde côtière canadienne (GCC) a découvert un déversement d'hydrocarbures au nouveau quai de l'État dans le port de Wedgeport, en Nouvelle-Écosse. Il s'agissait d'un mélange de carburant diesel, de liquides hydrauliques et d'eau de cale huileuse. La GCC, agissant au nom du ministre des Transports, en vertu de l'article 677 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, a pris des mesures pour nettoyer le déversement d'hydrocarbures. Par ailleurs, on craignait que le vent ne tourne et ne pousse les hydrocarbures vers un vivier à homards qui se trouvait non loin.

La Direction de la sécurité des navires de la GCC a enquêté sur la source du déversement d'hydrocarbures. Cependant, parce qu'un grand nombre de navires de pêche, peut-être 50, se trouvaient dans le port au moment de l'incident, et que tous ces navires se ravitaillaient en carburant au même endroit, il n'a pas été jugé praticable de prélever des échantillons d'hydrocarbures.

Demande d'indemnisation

La GCC a été incapable d'identifier le navire qui a causé le déversement d'hydrocarbures. Par conséquent, le 27 août 1990, la GCC a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) une demande d'indemnisation, au montant de 3 282,82 $, afin de recouvrer les frais et dépenses engagés pour récupérer les hydrocarbures et prévenir d'autres dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Évaluation et offre

D'autres renseignements et documents ont été demandés afin d'évaluer la demande d'indemnisation de manière appropriée. Étant donné que la source de la pollution par les hydrocarbures était inconnue et que l'administrateur a été incapable d'établir que les dommages résultant de l'incident n'avaient pas été causés par un navire, la GCC a pu bénéficier de la présomption que le déversement d'hydrocarbures avait été causé par un navire.

Le 10 juin 1991, à la suite d'une enquête, l'administrateur a offert à la GCC un montant de 2 000,00 $. La GCC a accepté l'offre. Par conséquent, la somme de 2 000,00 $, ainsi que des intérêts de 456,69 $, ont été payés à la GCC en règlement complet et final de sa demande d'indemnisation relative au déversement d'origine inconnue dans le port de Wedgeport.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 1992.

Déversement d’origine inconnue (1990)

Lieu : North Sydney (Nouvelle-Écosse)
Numéro de cas : 120-045-C1

Incident

Le 5 avril 1990, un déversement d'hydrocarbures est survenu dans le port de North Sydney, sur l'île du Cap-Breton, en Nouvelle-Écosse. La Garde côtière canadienne (GCC), agissant au nom du ministre des Transports, en vertu de l'article 677 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* (la Loi), a pris des mesures pour nettoyer le déversement d'hydrocarbures.

Demande d'indemnisation

Le 22 mai 1992, le ministère de la Justice a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) une demande d'indemnisation au nom de la GCC, au montant de 21 407,83 $, afin de recouvrer les frais et dépenses engagés en réponse au déversement d'hydrocarbures. Aucune demande d'intérêts n'a été faite.

Évaluation et offre

Le 17 septembre 1992, la Caisse a demandé d'autres renseignements et documents pour évaluer la demande d'indemnisation. Les renseignements supplémentaires ont été fournis le 28 avril 1993.

Étant donné que la source de la pollution par les hydrocarbures était inconnue et que l'administrateur a été incapable d'établir que les dommages résultant de l'incident n'avaient pas été causés par un navire, la GCC a pu bénéficier de la présomption, selon l'article 710 de la Loi, que le déversement d'hydrocarbures avait été causé par un navire.

Le 30 juin 1993, après l'évaluation de la demande d'indemnisation, la somme de 16 226,62 $ a été offerte à la GCC en règlement complet de la demande. La GCC a accepté l'offre. La Caisse a donc ordonné que cette somme soit versée à la GCC en règlement de tous les frais et dépenses réclamés.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 1994.

Déversement d’origine inconnue (1990)

Lieu : Havre de Louisbourg (Nouvelle-Écosse)
Numéro de cas : 120-049-C1

Incident

Le 9 juin 1990, un déversement d'hydrocarbures est survenu dans le havre de Louisbourg, en Nouvelle-Écosse. La Garde côtière canadienne (GCC) est intervenue en réponse à l'incident. La source du déversement d'hydrocarbures était inconnue.

Demande d'indemnisation

Le 31 août 1990, l'administrateur a reçu du bureau régional des Maritimes de la GCC une facture *pro forma*, au montant de 8 848,29 $, pour les mesures d'intervention prises en réponse au déversement d'hydrocarbures. Le conseiller juridique de la GCC a été avisé que la facture *pro forma* ne pouvait pas être acceptée, car ce n'était pas un moyen acceptable de faire une demande d'indemnisation à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse).

L'administrateur n'a reçu aucune autre information à propos de cet incident jusqu'au 30 novembre 1994, lorsque le conseiller juridique de la GCC a fait une demande d'indemnisation à la Caisse pour la première fois. La demande d'indemnisation a été rejetée parce que le délai de prescription avait expiré le 10 juin 1993.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 1995.

***Amy & Sisters* (1990)** ☛

Lieu : Havre de Gabarus (Nouvelle-Écosse)
Numéro de cas : 120-050-C1

Incident

Le 20 juillet 1990, le navire de pêche *Amy & Sisters* a déversé une quantité considérable de carburant diesel dans le havre de Gabarus, en Nouvelle-Écosse, qui s'est répandu dans le havre et a contaminé environ 61 caisses contenant des homards vivants appartenant à deux pêcheurs et à une entreprise de transformation de fruits de mer.

En conséquence de la contamination, le ministère des Pêches et des Océans a déterminé que plus de 6 100 lb de homards vivants étaient impropres à la consommation et a ordonné qu'ils soient transportés au large et remis à l'eau, en conformité avec la *Loi sur les pêches*.

Demande d'indemnisation

En septembre 1990, trois demandes d'indemnisation totalisant 23 413,83 $, y compris les intérêts et les dépens, ont été présentées à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (la Caisse) pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, en vertu de l'article 710 de la *Loi sur la marine marchande de Canada* (la Loi).

Évaluation et offre

Les demandes d'indemnisation ont fait l'objet d'une enquête, et des preuves ont été recueillies afin d'établir le montant des pertes, des dommages et des frais et dépenses engagés et subis par les demandeurs. Après avoir examiné les preuves et déterminé le montant des intérêts auxquels les demandeurs avaient droit en vertu de l'article 723 de la Loi, l'administrateur a offert aux demandeurs la somme totale de 23 413,83 $, y compris les intérêts et les dépens. Chacun des demandeurs a accepté l'offre de l'administrateur et un paiement leur a été versé le 31 décembre 1990.

Le propriétaire du *Amy & Sisters* a été invité à contester le règlement proposé, mais il ne l'a pas fait.

Mesures de recouvrement

Le 8 mars 1991, l'administrateur a réclamé au propriétaire du *Amy & Sisters* le montant complet des indemnités versées aux trois demandeurs. À la suite de diverses propositions faites pour régler la réclamation, l'administrateur a finalement accepté l'offre du propriétaire du navire de payer la somme de 8 000,00 $ en sept versements échelonnés sur une période de six mois.

Le dernier versement a été reçu en décembre 1991 et le propriétaire du navire a été déchargé de toute responsabilité envers la Caisse résultant de l'incident.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 1992.

Déversement d'origine inconnue (1992)

Lieu : Lockeport (Nouvelle-Écosse)
Numéro de cas : 120-066-C1

Incident

Le 19 mars 1992, du carburant diesel, provenant apparemment d'un navire de pêche, a été déversé dans le port de Lockeport, en Nouvelle-Écosse. Le carburant diesel s'est répandu et a contaminé un vivier flottant qui contenait des homards vivants appartenant à la compagnie R. Baker Fisheries Ltd. En conséquence directe de la contamination, le ministère des Pêches et des Océans (MPO) a ordonné à la compagnie de se débarrasser de 3 400 lb de homards vivants. Par la suite, sous la supervision directe du MPO, les homards contaminés ont été transportés au large et remis à l'eau, en conformité avec la *Loi sur les pêches*.

Demandes d'indemnisation

Le 16 avril 1992, la compagnie R. Baker Fisheries Ltd. a fait une demande d'indemnisation à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse), en vertu de l'article 710 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* (la Loi), pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures s'élevant à 63 980,35 $.

Le 11 juin 1992, la même compagnie a fait une autre demande d'indemnisation à la Caisse, en vertu de l'article 712 de la Loi, pour la perte de revenus totalisant 36 960,00 $, en précisant que la compagnie avait subi des pertes non spécifiées de futurs revenus pour les semaines débutant le 13 avril 1992 et le 20 avril 1992.

Évaluation et offre

L'administrateur a enquêté sur les demandes d'indemnisation et a obtenu des preuves du demandeur, afin d'établir le montant des pertes, des dommages, des frais et des dépenses qu'il a engagés et subis en conséquence de la pollution par les hydrocarbures, ainsi que le montant des pertes de revenus qui en ont résulté.

À la suite de l'enquête, l'administrateur a évalué les demandes d'indemnisation du demandeur pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, la perte de revenus et de futurs revenus, les intérêts prévus à l'article 723 de la Loi, ainsi que les frais judiciaires et les dépens, dont le montant total s'élevait à 59 350 $. Cette somme a été offerte au demandeur. L'offre a été acceptée par le demandeur, et un paiement provisoire de 20 000,00 $ lui a été versé le 22 mai 1992. Le solde de 39 350,00 $ a été payé au demandeur le 15 juillet 1992.

Mesures de recouvrement

Des échantillons des hydrocarbures déversés dans le port de Lockeport ont été prélevés, analysés et évalués par des experts-conseils en environnement. Les résultats de l'évaluation ont montré qu'il était très peu probable que les échantillons provenaient de la même source. Par conséquent,

l'administrateur a décidé de ne prendre aucune autre mesure pour recouvrer le montant payé au demandeur.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 1993.

Déversement d’origine inconnue (1992) ⚓

Lieu : Havre d’Halifax (Nouvelle-Écosse)
Numéro de cas : 120-073-C1

Incident

Le 5 novembre 1992, un déversement d'hydrocarbures est survenu dans le havre d’Halifax, en Nouvelle-Écosse. La source du déversement était inconnue et la Compagnie Pétrolière Impériale Limitée a pris des mesures d'intervention en réponse au déversement d'hydrocarbures.

Demande d'indemnisation

Le 24 novembre 1992, la Compagnie Pétrolière Impériale Limitée a fait une demande d'indemnisation à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, en vertu de l'article 710 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, afin de recouvrer les frais et dépenses qu'elle a engagés, dont le montant s'élevait à 8 818,39 $.

Évaluation et offre

L'administrateur a enquêté sur la demande d'indemnisation et a recueilli des preuves auprès du demandeur, de la Garde côtière canadienne et du ministère de l'Environnement. À la suite de l'enquête, le montant de la demande d'indemnisation a été évalué à 5 870,67 $. L'administrateur a donc offert cette somme au demandeur, et l'offre a été acceptée.

Un paiement total de 6 236,28 $, y compris les intérêts, a été versé au demandeur en règlement complet et final de sa demande d'indemnisation.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 1993.

Déversement d'origine inconnue (D.L. Williams) (1993) ☛

Lieu : Port de Lockeport (Nouvelle-Écosse)
Numéro de cas : 120-077-C1

Incident

Le 7 janvier 1993, du carburant diesel a été déversé dans le port de Lockeport (Nouvelle-Écosse). Le carburant diesel a contaminé plusieurs bacs de homards vivants qui avaient été récemment achetés par la compagnie D.L. Williams Fisheries Ltd. En conséquence directe de la contamination, le ministère des Pêches et des Océans (MPO) a ordonné à D.L. Williams Fisheries Ltd de détruire 437 lb de homards vivants. Par la suite, sous la surveillance directe du MPO, les homards contaminés ont été détruits, en conformité avec la *Loi sur les pêches*.

Entre-temps, les homards en question avaient été vendus à Wallace Fisheries Ltd, et les deux compagnies se sont adressées à la Cour suprême de la Nouvelle-Écosse pour régler le litige qui les opposait relativement à la propriété des homards contaminés et à la responsabilité des dommages causés par la contamination.

Demande d'indemnisation

Le 4 avril 1993, D.L. Williams Fisheries Ltd a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, en vertu de l'article 710 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, une demande d'indemnisation pour la perte de 437 lb de homards, à raison de 5,25 $ la livre, ce qui représentait un montant total de 2 294,25 $.

Évaluation et offre

L'administrateur a fait enquête et a évalué la demande d'indemnisation. Après avoir reçu une preuve de la perte subie par D.L. Williams Fisheries Ltd et d'autres, l'administrateur était convaincu que l'incident avait été causé par le déversement d'hydrocarbures provenant d'un ou plusieurs navires dans le port de Lockeport. De plus, il n'y avait aucune preuve que l'incident était dû en totalité ou en partie à une action préjudiciable ou à la négligence du demandeur. L'administrateur a donc établi à 2 294,25 $ le montant de la demande d'indemnisation. Étant donné que Wallace Fisheries Ltd a accepté que les indemnités soient versées à D.L. Williams Fisheries Ltd, le montant de la demande d'indemnisation a été payé à cette dernière le 26 novembre 1993.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 1994.

Keta V **(déversement d'origine inconnue de Wedgeport) (1993)**

Lieu : Port de Wedgeport (Nouvelle-Écosse)
Numéro de cas : 120-084-C1

Incident

Le 19 novembre 1993, un déversement de carburant diesel d'origine inconnue, dont la quantité était estimée à environ 45 litres, a été signalé dans le port de Wedgeport, en Nouvelle-Écosse. Plus tard le même jour, l'équipage du remorqueur canadien *Keta V* a admis que le navire avait causé un léger déversement de carburant diesel dans le port durant la nuit du 18 au 19 novembre 1993. Le 20 novembre 1993, la Garde côtière canadienne (GCC) a aussi été avisée qu'un chaland de dragage s'était échoué sur la plage et avait causé une fuite de carburant diesel dans le port. Il a été établi par la suite que la fuite de carburant diesel du chaland provenait du bordé de fond qui était endommagé. Les deux navires appartenaient à la compagnie Verreault Navigation, qui avait obtenu un contrat de dragage dans le port de Wedgeport.

Wedgeport était le port d'attache d'un nombre important de pêcheurs de homard, et beaucoup d'entre eux conservaient leurs homards dans des caisses submergées dans les eaux du port avant de les expédier. Les incidents se sont produits juste avant le début de la saison de la pêche au homard dans cette région, et les pêcheurs étaient très inquiets. De plus, le 24 novembre 1993, le ministère des Pêches et des Océans (MPO) a interdit l'usage de caisses à homard dans le port de Wedgeport.

Le propriétaire des navires a aidé la GCC à intervenir en réponse aux déversements, en nettoyant les viviers à homard, les pieux du quai et d'autres endroits, et en enlevant autant que possible de la couche de terre arable qui était contaminée. Le 26 novembre 1993, les opérations de nettoyage ont été déclarées terminées, et le MPO a pu lever l'interdiction d'utiliser le port, donnée aux pêcheurs de homard, à temps pour le début de la saison de la pêche au homard.

Demande d'indemnisation

Aucune demande d'indemnisation n'a été faite à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, car le propriétaire des navires a payé intégralement les frais et dépenses engagés par la GCC relativement à ces incidents, dont le montant total s'élevait à 15 486,91 $.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 1996.

***Zim Savannah* (1994)**

Lieu : Havre d'Halifax (Nouvelle-Écosse)
Numéro de cas : 120-096-C1

Incident

Le 30 mai 1994, le *Zim Savannah*, un navire porte-conteneurs battant pavillon israélien, était amarré au poste 41 dans le havre d'Halifax (Nouvelle-Écosse), lorsque du mazout C a été observé dans l'eau autour du navire. Le propriétaire du navire a engagé un entrepreneur pour récupérer les hydrocarbures et a pris des dispositions pour fournir une garantie financière en réponse au déversement, comme l'avait exigé la Garde côtière canadienne (GCC). La source exacte des hydrocarbures n'a pu être établie, mais des échantillons ont été prélevés pour analyse, et le navire a été autorisé à partir. Plus tard le même jour, le *Zim Savannah* a quitté son poste d'amarrage, à destination de New York. Peu de temps après, pendant que le navire était encore dans le havre d'Halifax, une traînée d'hydrocarbures a été observée dans le sillage du navire, et le capitaine a décidé de retourner au poste d'amarrage pour faire inspecter le navire à fond. Encore une fois, des mesures ont été prises pour contenir et nettoyer la pollution. La Direction de la sécurité maritime de Transports Canada a procédé à une inspection, mais elle n'a trouvé aucune source évidente de pollution par les hydrocarbures provenant du *Zim Savannah*, et le navire a été autorisé à partir.

Par la suite, l'analyse des échantillons d'hydrocarbures faite par la Direction de la sécurité maritime de Transports Canada a montré que ceux prélevés à bord du navire ne correspondaient pas à ceux prélevés dans l'eau. Cependant, un certain nombre de problèmes concernant les échantillons ont été constatés, car il s'est avéré qu'ils n'avaient pas été prélevés de façon complète.

Demande d'indemnisation

Étant donné qu'il n'a pu être établi que le *Zim Savannah* avait causé le déversement d'hydrocarbures, son propriétaire, Zim Navigation (Canada) Ltd., a prétendu qu'il s'agissait d'un déversement d'origine inconnue et, le 29 juillet 1994, il a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) une demande d'indemnisation au montant de 99 579,58 $, afin de recouvrer les frais et dépenses qu'il a engagés pour contenir et nettoyer le déversement d'hydrocarbures.

Évaluation et offre

L'administrateur a enquêté sur la demande d'indemnisation. Durant son enquête, il a découvert qu'une vidéo sous-marine tournée le 30 mai 1994, lors de l'inspection de la coque du navire, montrait une légère fuite d'hydrocarbures provenant de la partie submergée de la coque. À la suite de cette constatation, l'administrateur a invité le propriétaire du navire à retirer sa demande d'indemnisation, mais ce dernier a refusé.

L'enquête s'est poursuivie et les parties ont échangé d'autres lettres. Le 24 mars 1997, le propriétaire du navire a proposé, comme solution de compromis, de réduire de moitié le montant de sa demande d'indemnisation, mais l'administrateur a rejeté cette offre. Finalement, dans une

lettre de l'avocat du propriétaire du navire datée du 12 août 1997, ce dernier a accepté de ne plus donner suite à sa demande d'indemnisation à la Caisse.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 1998.

Déversement d’origine inconnue (1995)

Lieu : New Haven, Neils Harbour (Nouvelle-Écosse)
Numéro de cas : 120-107-C1

Incident

Le 12 juillet 1995, la Garde côtière canadienne a reçu un appel téléphonique anonyme l'avisant qu'un navire de pêche avait déversé près de 700 litres de carburant diesel, à environ 160 mètres au large du rivage de New Haven, dans le secteur de Neil's Harbour, le 11 juillet 1995.

Demande d'indemnisation

Le 28 juillet 1995, l'administrateur a reçu une lettre d'une coopérative de pêcheurs basée à Neil’s Harbour, en Nouvelle-Écosse, (la coopérative), l'informant que, le 13 juillet 1995, elle avait dû arrêter la chaîne de production à son usine de New Haven, après avoir constaté que des homards en cours de transformation étaient contaminés par du carburant diesel. La coopérative a donc fait une demande d'indemnisation au montant de 6 856,00 $, soit la perte qu'elle avait subie à la suite de l'ordre que lui a donné le ministère des Pêches et des Océans de détruire les homards contaminés. La coopérative a déclaré qu'elle avait perdu 571,53 kg de homards. On ne savait pas s'il y avait un rapport entre les homards contaminés et l'appel téléphonique anonyme.

Évaluation et offre

À la suite d'une enquête, il s'est avéré qu'une partie des 571,53 kg de homards contaminés avaient été vendus à une autre usine de traitement du poisson, qui a aussi constaté que les homards en cours de transformation sur sa chaîne de production étaient contaminés. Des difficultés concernant le règlement de la demande d'indemnisation sont alors survenues, étant donné que la coopérative n'était pas en possession de la quantité totale des 571,53 kg de homards contaminés, comme elle l'avait déclaré.

Le 28 janvier 1997, la demande d'indemnisation a été réglée au montant de 6 675,28 $. Le 25 février 1997, l'administrateur a payé ce montant par chèque à la coopérative, en règlement complet et final de sa demande d'indemnisation. De plus, l'administrateur a obtenu un certificat de décharge des deux usines, afin de dégager la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires de toute autre réclamation de la part de ces usines.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 1997.

***Chiloli* (1995)**

Lieu : Anse Capelin, île du Cap-Breton (Nouvelle-Écosse)
Numéro de cas : 120-113-C1

Incident

Le 13 septembre 1995, un navire se trouvant au large de la côte de l'île du Cap-Breton, en Nouvelle-Écosse, a signalé qu'il avait aperçu un radeau de sauvetage. Le même jour, la Garde côtière canadienne (la GCC) a récupéré le radeau de sauvetage et a constaté qu'il contenait des stupéfiants. Plus tard le même jour, un avion de reconnaissance maritime du ministère de la Défense nationale a repéré un autre radeau de sauvetage, qui a été récupéré et contenait aussi des stupéfiants. Les recherches entreprises par l'organisme canadien de recherche et de sauvetage ont donc été élargies. Le 15 septembre 1995, un genre de navire-ravitailleur échoué et abandonné a été découvert dans l'anse Capelin, un endroit éloigné sur la côte sud de l'île du Cap-Breton, en Nouvelle-Écosse. Le navire était martelé par les vagues provenant de la haute mer. Le nom *Chiloli* et son port d'immatriculation panaméen étaient peints sur le navire, qui avait à son bord environ 130 tonnes de carburant diesel, ainsi que de l'huile lubrifiante et du liquide hydraulique.

La GCC est intervenue immédiatement en réponse au risque de pollution et, en l'absence du propriétaire, elle a pris le commandement du navire. Les opérations d'enlèvement des hydrocarbures ont commencé le 22 septembre 1995 et ont pris fin le 1er octobre 1995. Environ 190 tonnes de carburant diesel et 900 litres d'huile lubrifiante ont été récupérés. La seule pollution a été causée par une légère fuite intermittente d'hydrocarbures provenant du tube d'arbre de l'hélice du navire. Le 9 octobre 1995, à la faveur de la marée haute et à l'aide de navires de la GCC et d'équipement fourni par des entrepreneurs, le *Chiloli* a été renfloué sous la direction de la GCC et remorqué à la base de la GCC à Dartmouth, en Nouvelle-Écosse.

Les tentatives pour identifier le véritable propriétaire du *Chiloli* ont été infructueuses. La République du Panama a confirmé que le navire était dûment immatriculé dans ce pays, mais que le transfert de pavillon n'a pas été effectué avant le 2 octobre 1995, plusieurs jours après l'échouement du navire.

Administrateur partie à l’instance selon la loi

Le 12 décembre 1995, la Couronne a intenté une action en justice devant la Cour fédérale du Canada contre le *Chiloli* et son propriétaire, afin de recouvrer les frais engagés par la GCC pour enlever les hydrocarbures, renflouer le navire et l'amarrer en toute sécurité, dont le montant s'est élevé à 565 965,53 $. L'administrateur est devenu partie à l’instance selon la loi.

Aux termes d'une ordonnance rendue par la cour le 18 décembre 1995, le *Chiloli* a été saisi et mis en vente. Selon une ordonnance de la cour datée du 13 février 1996, le navire a été vendu par contrat privé pour la somme de 226 073,41 $. Après déduction des frais de vente, la Couronne a obtenu la somme nette de 213 594,74 $.

Aucune demande d'indemnisation n'a été présentée par la suite à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 1996.

Déversement d’origine inconnue, havre d’Halifax (1996) ⚓

Lieu : Dartmouth (Nouvelle-Écosse)
Numéro de cas : 120-129-C1

Incident

Le 3 juillet 1996, un déversement d'origine inconnue s'est produit aux installations d'une raffinerie de pétrole (la raffinerie) basée à Dartmouth. La Direction de la sécurité maritime de Transports Canada a ouvert une enquête conjointement avec Environnement Canada. Lorsque l'incident est survenu, un navire se trouvait aux installations de la raffinerie, un autre navire se trouvait à l'autoport, et un sous-marin américain était amarré à la base navale de Shearwater. Les navires commerciaux ont été arraisonnés, mais l'accès au sous-marin a été refusé. La raffinerie a déployé son équipe d'intervention en réponse au déversement, et elle a aussi engagé un organisme d'intervention.

Les hydrocarbures ressemblaient à de l'huile lubrifiante neuve, et leur quantité a été estimée à environ deux à cinq barils. Des échantillons d'hydrocarbures ont été prélevés dans l'eau et à bord des deux navires commerciaux qui se trouvaient à la raffinerie, mais l'analyse n'a pas permis de déterminer l'origine des hydrocarbures de manière concluante.

Dans la matinée du 3 juillet 1996, une irisation d'hydrocarbures a aussi été observée à proximité du quai à conteneurs de Halifax, mais dans l'après-midi du même jour, le ministère de la Défense nationale a signalé qu'un de ses navires avait causé un déversement de carburant diesel à la base navale de Halifax.

Demande d'indemnisation

Le 16 août 1996, la raffinerie a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 28 083,45 $, afin de recouvrer les frais de nettoyage du déversement qui s'était produit à ses installations. Le 1er octobre 1996, la demande d'indemnisation a été modifiée et le montant a été fixé à 30 133,45 $.

Évaluation et offre

L'administrateur a enquêté sur la demande d'indemnisation. Il avait des préoccupations à propos de l'organisation et du coût des opérations de nettoyage, car la raffinerie a prétendu que 29 de ses employés avaient pris part aux opérations, en plus du personnel de l'entrepreneur.

Le 22 janvier 1997, à la suite de négociations, l'administrateur a versé à la raffinerie un paiement provisoire de 19 046,60 $, y compris des intérêts de 689,92 $. D'autres négociations ont eu lieu et, par la suite, il a été convenu que la somme additionnelle de 5 888,39 $, plus des intérêts de 296,80 $, étaient également payables. L'administrateur a versé cette somme le 24 mars 1997.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 1997.

Déversement d'origine inconnue – Demande d'indemnisation de Victoria Co-operative Fisheries Ltd. (1995) ☛

Lieu : Neils Harbour, New Haven (Nouvelle-Écosse)
Numéro de cas : 120-147-C1

Incident

Le 13 juillet 1995, on a constaté qu'un lot de 1 260 livres de homard, appartenant à Victoria Co-operative Fisheries Ltd. et se trouvant dans son usine de transformation de homard et de crabe, située à New Haven, sur l'île du Cap-Breton (Nouvelle-Écosse), avait été contaminé par du carburant diesel. La direction de l'Inspection du ministère des Pêches et des Océans (MPO) a été avisée de l'incident. Après avoir analysé un échantillon du lot contaminé, le MPO a conclu que celui-ci était impropre à la consommation et qu'il devait donc être détruit. La Garde côtière canadienne (GCC) a ensuite été avisée de la possibilité d'un déversement d'hydrocarbures dans le secteur. La GCC a fait enquête et a constaté qu'environ 700 litres de carburant diesel avaient été déversés par un navire inconnu.

Demande d'indemnisation

Le 28 juillet 1995, Victoria Co-operative Fisheries Ltd. (le demandeur) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) une demande d'indemnisation au montant de 6 856,00 $ pour la perte du homard.

Évaluation et offre

Durant son évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a été informé par le MPO qu'une partie des 1 260 livres de homard avait été vendue à La Digue Fisheries, de Chéticamp, pour transformation ultérieure. L'administrateur a alors exigé des précisions supplémentaires du demandeur, qui a indiqué qu'une quantité totale de 1 901 livres de homard avait été expédiée à La Digue Fisheries, dont 872 livres faisaient partie du lot de 1 260 livres qui avait été contaminé à l'origine, mais que le MPO avait saisi la quantité totale de 1 901 livres parce qu'elle ne pouvait pas séparer les lots.

À la suite de son enquête sur la demande d'indemnisation, l'administrateur a conclu que la quantité maximale de homard contaminée le 13 juillet 1995 et rejetée par le MPO s'élevait à 1 260 livres et que toute autre perte ou tout autre dommage, le cas échéant, subi par le demandeur était dû à sa négligence parce qu'il n'avait pas isolé le homard contaminé et l'avait vendu à La Digue Fisheries. Par conséquent, l'administrateur a établi à 5 922,00 $ le montant de la demande d'indemnisation et, le 24 janvier 1997, il a offert cette somme, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. Le demandeur a accepté l'offre et, le 24 octobre 1996, la Caisse a reçu une quittance en bonne et due forme du demandeur et de La Digue Fisheries. Par la suite, la somme de 6 675,28 $, y compris les intérêts, a été versée.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2006.

Remarque : Les renseignements sur cette demande d'indemnisation ont été tirés du système de gestion de l'information de la Caisse et des dossiers archivés de la Caisse, car la demande d'indemnisation ne figure dans aucun rapport annuel de l'administrateur.

***Ossian* (1997)**

Lieu : Ship Harbour (Nouvelle-Écosse)
Numéro de cas : 120-153-C1

Incident

Le 14 août 1997, l'*Ossian*, un bateau de plaisance canadien, a pris feu à Ship Harbour, en Nouvelle-Écosse. Le corps de pompiers local est intervenu, mais il a demandé l'aide de la Garde côtière canadienne (GCC). Les deux propriétaires du bateau, qui se trouvaient à bord au moment de l'incident, ont été sauvés et transportés à l'hôpital. Deux petites anses ont été polluées par les hydrocarbures et un mytiliculteur local a exprimé ses préoccupations. La GCC a déterminé qu'environ 300 à 500 litres de carburant diesel se trouvaient à bord du bateau et qu'il fallait prendre des mesures pour nettoyer la pollution.

La GCC a négocié le remboursement de ses frais et dépenses avec les assureurs du navire; cependant, ces derniers ont indiqué qu'ils rembourseraient ces frais et dépenses seulement jusqu'à concurrence de la limite de responsabilité des propriétaires du navire, qui a été établie à 3 100,00 $. Par la suite, la GCC a reçu des assureurs du navire la somme de 3 163,07 $.

Demande d'indemnisation

Le 9 octobre 1998, la Couronne a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 13 823,11 $, ce qui représentait le solde des frais et dépenses engagés par la GCC pour nettoyer la pollution.

Évaluation et offre

L'administrateur a enquêté sur la demande d'indemnisation et, le 21 octobre 1998, il a posé un certain nombre de questions à l'avocat de la Couronne, y compris la manière dont le montant de la limite de responsabilité de l'*Ossian* a été calculé. L'administrateur a reçu les réponses de la Couronne le 28 avril 1999. En conséquence, le 28 juin 1999, l'administrateur a payé le montant complet de la demande d'indemnisation de la Couronne, soit 13 823,11 $, incluant des intérêts de 1 768,35 $.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2000.

Déversement d’origine inconnue (1998)

Lieu : Plage Martinique, Clam Bay (Nouvelle-Écosse) (et autres endroits)
Numéro de cas : 120-168-C1

Incident

Le 10 mars 1998, un particulier a signalé à la Garde côtière canadienne (GCC) la présence d'une grande quantité d'hydrocarbures le long de la plage Martinique, à Clam Bay (Nouvelle-Écosse), à environ 30 milles à l'est d'Halifax. Durant la même période, des hydrocarbures ayant récemment atteint le rivage ont aussi été signalés à Donkin, à l'île du Cap-Breton, à l'île de Sable, aux îles françaises de Saint-Pierre et Miquelon, et à plusieurs autres endroits. L'analyse des échantillons d'hydrocarbures prélevés aux différents endroits a permis de constater qu'ils provenaient de la même source, mais aucuns de ceux-ci ne correspondaient aux échantillons prélevés auparavant à bord de navires ayant pu être à l'origine du déversement. D'autres échantillons d'hydrocarbures ont été analysés, mais ils n'ont pas permis non plus d'identifier le ou les navires en cause. L'incident a donc été classé comme étant un déversement d'origine inconnue.

La GCC a engagé des entrepreneurs pour nettoyer les hydrocarbures sur la plage Martinique et à d'autres endroits locaux. Les travaux de nettoyage ont pris fin le 15 mars 1998. Environ 380 sacs de matériel contaminé ont été recueillis.

Demande d'indemnisation

Le 17 novembre 1998, la Couronne, au nom de la GCC, a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 36 878,96 $.

Évaluation et offre

À la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a conclu que celle-ci était raisonnable, sauf pour le tarif des services externes relatifs aux hélicoptères. Il a offert la somme de 32 681,11 $, plus les intérêts, en règlement de la demande d'indemnisation, et la Couronne a accepté l'offre. Par conséquent, la somme totale de 34 968,29 $, y compris des intérêts de 2 287,18 $, a été versée à la Couronne le 3 mars 1999.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 1999.

***Anne Jolene* (2001)**

Lieu : Wrights Cove, Bedford Basin, havre d'Halifax (Nouvelle-Écosse)
Numéro de cas : 120-287-C1

Incident

Le 28 septembre 2001, l'*Anne Jolene*, un dragueur de pétoncles en bois immatriculé au Canada, a coulé dans l'anse Wrights, dans le bassin de Bedford du havre d'Halifax (Nouvelle-Écosse). Environ 100 litres d'hydrocarbures se sont échappés du navire coulé, et le propriétaire a pris des mesures d'intervention initiales en engageant un entrepreneur local pour déployer un barrage autour de l'endroit du naufrage et commencer à nettoyer la pollution. Une inspection a révélé que le navire coulé n'avait subi aucun dommage apparent et qu'il gisait sur le côté droit, dans la boue, à une profondeur d'environ 10 mètres.

La Garde côtière canadienne (GCC) a rencontré le propriétaire du navire et lui a donné jusqu'au 23 octobre 2001 pour prendre toutes les mesures d'intervention nécessaires en réponse à l'incident. Le 16 octobre 2001, le propriétaire a indiqué qu'il était en fait incapable d'intervenir en réponse à l'incident. Par conséquent, la GCC s'est chargée de prendre les mesures nécessaires. Le 18 novembre 2001, après de nombreux retards, l'*Anne Jolene* a été remorqué jusqu'au chantier de l'entrepreneur engagé par la GCC, mais le navire s'est échoué près du chantier. Des hydrocarbures se sont échappés de la coque durant le remorquage, mais on a constaté par la suite qu'ils s'étaient dispersés.

L'*Anne Jolene* a ensuite été démantelé, mais il y a eu quelques difficultés. Le 5 décembre 2001, les représentants de la GCC et d'Environnement Canada ont indiqué que le navire avait été démantelé et enlevé.

Demande d'indemnisation

Le 18 mars 2002, la Couronne a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 77 024,26 $, afin de recouvrer les frais et dépenses engagés par la GCC en réponse à l'incident.

Évaluation et offre

L'administrateur a enquêté sur la demande d'indemnisation et l'a évaluée. Il avait des préoccupations, notamment à propos des frais occasionnés par les retards, des frais relatifs aux essais sur la teneur en plomb des peintures, et des frais d'enlèvement de l'épave. Par ailleurs, il a demandé à la GCC de justifier ses frais d'administration.

Le 25 mars 2002, l'administrateur a établi à 55 899,52 $ la partie de la demande d'indemnisation qu'il jugeait recevable, et il a offert cette somme à la Couronne en règlement de la demande d'indemnisation. Le 26 mars 2002, la Couronne a accepté l'offre. Le 27 mars 2002, le montant du règlement, plus des intérêts de 1 707,80 $, ont été payés.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2002.

***Lavallee II* (2002)**

Lieu : Port d'Ecum Secum (Nouvelle-Écosse)
Numéro de cas : 120-303-C1

Incident

Le 8 mars 2002, on a signalé que le *Lavallee II* déversait des hydrocarbures dans le port d'Ecum Secum, en Nouvelle-Écosse, où le navire était amarré depuis dix-huit mois. En saison, le port est un lieu de conservation de homards vivants en caisse et de récolte de goémon. Construit en 1942, le *Lavallee II* était à l'origine un dragueur de mines en bois américain, mais il a été converti en harenguier et, par la suite, en bateau de transport de hareng. La Garde côtière canadienne (GCC) est intervenue le même jour et a déployé un barrage flottant. Il a été constaté que la salle des machines, sans machines, était inondée et que la coque du navire était percée. La GCC a engagé des entrepreneurs qui ont vidé les réservoirs internes du navire d'environ 10 000 litres de carburant diesel.

Le *Lavallee II* semblait être abandonné. La GCC a obtenu le nom du propriétaire du navire, mais toutes les tentatives pour communiquer avec cette personne ont été infructueuses. Un expert maritime engagé par la GCC a conclu que le navire n'avait aucune valeur. Il a donc été proposé que la solution la plus économique pour éliminer le risque d'autre pollution par les hydrocarbures était de démanteler le navire sur place. À ce propos, on s'est interrogé sur la toxicité de la peinture à bord du navire, car il a été constaté qu'une partie de la peinture dépassait les limites provinciales de décharge dans un site d'enfouissement; cependant, cette question a été résolue plus tard à la suite d'autres tests. Les travaux d'enlèvement du navire ont commencé le 10 juillet 2002, sous la supervision de la GCC. Le 26 juillet 2002, le navire et les débris avaient été enlevés de l'endroit et éliminés, et le secteur avait été remis dans un état satisfaisant qui ne présentait aucune trace de contamination par des résidus d'hydrocarbures.

Mesures prises par l'administrateur

L'administrateur a engagé un expert maritime qui a surveillé les travaux d'enlèvement du navire.

Demande d'indemnisation

Le 28 janvier 2003, la GCC a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) une demande d'indemnisation au montant de 213 053,94 $ pour recouvrer les frais qu'elle avait engagés.

Évaluation et offre

Le 27 février 2003, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert à la GCC la somme établie de 212 126,10 $ en règlement de sa demande d'indemnisation. Dans sa lettre d'offre, l'administrateur a précisé que la décision d'approuver les frais relatifs à l'enlèvement et/ou à la destruction du navire était fondée sur les circonstances particulières de ce

cas. Le 4 mars 2003, la GCC a accepté l'offre. Le 6 mars 2003, le montant du règlement, plus des intérêts de 7 404,98 $, ont été payés à la GCC.

Mesures de recouvrement

Le 11 février 2005, l'administrateur a intenté une action en justice devant la Cour suprême de la Nouvelle-Écosse en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. Le 1er mars 2005, l'administrateur a modifié sa demande introductive d'instance. À la suite de l'action en recouvrement intentée par l'administrateur, les deux défendeurs ont négocié un règlement. Le premier défendeur a accepté de payer la somme de 1 000,00 $, dont le paiement a été reçu le 3 janvier 2007. Une entente finale de désistement et de subrogation a été conclue entre l'administrateur et le premier défendeur.

Le deuxième défendeur a accepté de payer la somme de 7 500,00 $, mais le paiement n'avait pas encore été reçu à la date d'échéance du 30 juin 2007. De plus, il n'a pas signé l'entente de règlement. Le 8 avril 2008, l'administrateur a reçu du deuxième défendeur un chèque au montant de 3 100,00 $, ce qui représentait le premier versement du règlement convenu de 7 500,00 $. Le solde, soit 4 400,00 $, devait être payé au plus tard le 1er mai 2008, mais ce paiement n'a pas été reçu. Par conséquent, l'avocat de la Caisse a déposé un certificat de jugement contre le défendeur au bureau d'enregistrement foncier et au bureau de sûreté personnelle de la Nouvelle-Écosse. Le 2 juin 2011, l'administrateur a été avisé qu'un avocat représentant le créancier voulait payer le montant du jugement; par la suite, l'administrateur a reçu un chèque au montant de 5 065,50 $, ce qui représentait la somme principale de 4 400,00 $, plus des intérêts postérieurs au jugement de 665,50 $.

Situation

Le dossier a été fermé le 3 août 2011.

***Miss Western Way* (2002)**

Lieu : Île Bush, port de Lunenburg (Nouvelle-Écosse)
Numéro de cas : 120-317-C1

Incident

Dans la nuit du 24 septembre 2002, le navire de pêche *Miss Western Way* a coulé au quai de l'État à l'île Bush, dans le port de Lunenburg (Nouvelle-Écosse). Des hydrocarbures se trouvant à bord du navire ont été déversés dans le port, mais la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée par des gens de l'endroit que la situation pouvait être résolue à un niveau d'urgence moins élevé. La GCC et la Gendarmerie royale du Canada ont tenté à plusieurs reprises de communiquer avec le propriétaire du navire, mais sans succès.

Le 26 septembre 2002, la GCC a décidé d'intervenir elle-même, et elle a engagé un entrepreneur qui est arrivé sur les lieux le 27 septembre 2002 pour commencer à renflouer le navire. Peu de temps après, le propriétaire du navire s'est rendu sur place pour tenter de prendre des mesures lui-même, et la GCC et son entrepreneur lui ont permis de le faire. Cependant, une heure plus tard, le propriétaire a indiqué que la situation dépassait ses capacités. La GCC a donc poursuivi l'opération qu'elle avait planifiée et, en milieu d'après-midi, le navire a été renfloué et vidé d'eau.

La GCC a avisé le propriétaire du navire qu'il était responsable des frais engagés et qu'il devait prendre les mesures nécessaires pour maintenir le navire à flot. Puisqu'il semblait que le propriétaire ne prenait que peu de mesures, voire aucune, la GCC a pris des dispositions avec un résidant de l'endroit pour empêcher le navire de couler à nouveau. Les tentatives de la GCC pour recommuniquer avec le propriétaire du navire ont été infructueuses au départ, mais elle a finalement réussi à le trouver et à lui faire signer un document de transfert de propriété du navire au résidant de l'endroit qui avait accepté de prendre le navire et de le démanteler en échange de la valeur de l'épave, sans frais pour la GCC.

Demande d'indemnisation

Le 29 janvier 2003, la GCC a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 9 395,61 $. Le 18 février 2003, la GCC a révisé le montant de sa demande d'indemnisation à 9 554,73 $.

Évaluation et offre

Le 24 février 2003, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert à la GCC la somme établie de 9 011,13 $ en règlement de sa demande d'indemnisation. Le 6 mars 2003, la GCC a accepté l'offre et, le même jour, le montant du règlement lui a été payé, plus des intérêts de 225,24 $.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2003.

***Forrest Glen* (2002)**

Lieu : Quai de Long Wharf, Digby (Nouvelle-Écosse)
Numéro de cas : 120-324-C1

Incident

Dans la soirée du 16 novembre 2002, le *Forrest Glen*, un ancien navire de pêche qui avait été converti en bateau de plaisance, a coulé par mauvais temps, alors qu'il était amarré au quai de Long Wharf, à Digby (Nouvelle-Écosse). Le lendemain matin, la Garde côtière canadienne (GCC) a pris des dispositions avec le service d'incendie de Digby pour déployer un barrage flottant autour de l'endroit, et elle a engagé des plongeurs pour obturer les évents des réservoirs de carburant du navire. Par la suite, la GCC a engagé un entrepreneur pour retirer les hydrocarbures des réservoirs sous l'eau; au cours des deux jours suivants, 1 700 gallons d'hydrocarbures ont été récupérés, en plus de 14 barils de déchets d'hydrocarbures.

La GCC a communiqué avec le propriétaire du navire, mais ce dernier a indiqué qu'il était incapable d'intervenir en réponse à l'incident parce que son entreprise était insolvable.

Étant donné que le navire posait encore un risque de pollution, il a été décidé que la seule solution viable était de retirer le navire de l'eau et de le détruire. À la suite de préparatifs, les travaux de récupération ont commencé le 2 janvier 2003, et le navire a été renfloué le 8 janvier 2003. Le lendemain, le navire a été placé sur le rivage pour être démantelé et détruit. Tous les travaux d'enlèvement des matériaux contaminés ont été achevés le 23 janvier 2003, et le lieu a été débarrassé de tous les déchets contaminés.

Mesures prises par l'administrateur

Après que les réservoirs aient été vidés des hydrocarbures qu'ils contenaient, le navire posait encore un risque de pollution. L'administrateur a donc engagé un expert maritime qui a travaillé aux côtés de la GCC et avec son entière collaboration.

Demande d'indemnisation

Le 10 mars 2003, la GCC a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 272 159,26 $.

Évaluation et offre

Le 21 mars 2003, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert à la GCC la somme de 239 902,95 $ en règlement de sa demande d'indemnisation. La GCC a accepté l'offre et, le 25 mars 2003, le montant du règlement lui a été payé, plus des intérêts de 3 308,34 $.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2003.

***John Boy* (2003)**

Lieu : Port de Lockeport (Nouvelle-Écosse)
Numéro de cas : 120-386-C1

Incident

Le 25 novembre 2003, le navire de pêche *John Boy*, qui était amarré près de la cale de halage à l'extrémité nord du port de Lockeport, en Nouvelle-Écosse, a chaviré et a été submergé, causant ainsi un déversement d'hydrocarbures. La Garde côtière canadienne (GCC) a tenté de communiquer avec le propriétaire du navire, mais il est devenu évident que ce dernier ne pouvait pas intervenir parce qu'il ne se trouvait pas à Lockeport et qu'il n'avait aucune assurance.

Il y avait des viviers à homards dans le secteur, et la GCC a donc dû intervenir. Le 26 novembre 2003, un entrepreneur a été engagé et des travaux ont été entrepris pour redresser le navire et éliminer la source de la pollution. Le nettoyage du secteur a été terminé à midi le même jour.

Demande d'indemnisation

Le 30 janvier 2004, la GCC a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 24 133,30 $, afin de recouvrer les frais qu'elle avait engagés.

Évaluation et offre

L'administrateur a fait enquête et a évalué la demande d'indemnisation. D'autres documents ont été demandés à la GCC, et l'administrateur a terminé l'évaluation de la demande d'indemnisation après avoir reçu ces documents. Une première offre de règlement a été faite le 2 mars 2004.

Le 5 mars 2004, la GCC a fourni d'autres renseignements concernant sa demande d'indemnisation et, le 9 mars 2004, l'administrateur a fait une nouvelle offre au montant de 22 018,74 $, qui a été acceptée par la GCC. Le 17 mars 2004, le montant du règlement, plus des intérêts de 293,28 $, ont été payés à la GCC.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2004.

***Ronald M* (2004)**

Lieu : Long Wharf, Digby (Nouvelle-Écosse)
Numéro de cas : 120-387-C1

Incident

Le 12 août 2003, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le navire de pêche *Ronald M* était en mauvais état et risquait de couler le long du quai de Long Wharf, à Digby (Nouvelle-Écosse). On a demandé au ministère des Pêches et des Océans (MPO) à Digby de surveiller l'état du navire.

Le 28 juillet 2004, la GCC s'est d'abord inquiétée de l'état du navire par rapport à l'environnement marin de la région et aux opérations au quai. Le 17 novembre 2004, la Sécurité maritime de Transports Canada (SMTC), après avoir inspecté le navire, a indiqué qu'il présentait un risque de pollution de l'environnement si la situation n'était pas corrigée rapidement. La GCC a alors engagé un entrepreneur pour enlever les polluants et les déchets d'hydrocarbures. Les opérations d'enlèvement ont été terminées les 6 et 7 décembre 2004. Environ 3 000 gallons d'eau huileuse, de carburant et de déchets d'hydrocarbures ont été retirés du navire. Environnement Canada s'est dit satisfait que les risques pour l'environnement avaient été éliminés et la SMTC a indiqué que le risque de pollution causée par le navire était minime. Le 8 décembre 2004, le navire était droit et amarré convenablement.

Le 13 janvier 2005, une lettre a été envoyée aux propriétaires du quai pour prévenir toute autre accumulation de déchets d'hydrocarbures à bord du *Ronald M*, car il semblait que d'autres déposaient leurs propres déchets d'hydrocarbures à bord du *Ronald M*.

Demande d'indemnisation

Le 9 février 2005, la GCC a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 13 957,80 $ pour les frais qu'elle avait engagés.

Évaluation et offre

Le 16 février 2005, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a ordonné que la somme de 13 957,80 $, plus des intérêts de 112,20 $, soient payés au MPO/GCC en règlement de la demande d'indemnisation.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2005.

***Alicia Dawn* (2004)**

Lieu : Port de Caribou (Nouvelle-Écosse)
Numéro de cas : 120-412A-C1

Incident

Le matin du 8 septembre 2004, le navire de pêche *Alicia Dawn*, qui gîtait dangereusement, a été remorqué au port de Caribou (Nouvelle-Écosse). Il avait à bord environ 1 200 litres de carburant diesel et d'autres huiles pour moteur et huiles lubrifiantes. L'équipe d'intervention d'urgence de la Garde côtière canadienne (IU GCC) de Charlottetown (Île-du-Prince-Édouard) est intervenue. Un plongeur a été engagé pour obturer les évents, vider les cuves à poissons et prendre les mesures nécessaires pour redresser le navire. Des hydrocarbures s'échappaient du navire et l'équipe IU GCC a récupéré les hydrocarbures déversés et a ordonné l'arrêt du pompage.

Le navire a quitté le port de Caribou à destination de Murray Harbour (Île-du-Prince-Édouard) le même jour.

Demande d'indemnisation

Le 4 février 2005, la GCC a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) une demande d'indemnisation au montant de 2 625,42 $ pour les frais qu'elle avait engagés.

Évaluation et offre

Après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a fait une offre d'indemnité au montant de 2 543,01 $, que la GCC a acceptée le 9 février 2005. La somme de 2 595,99 $, y compris les intérêts, a été payée le 11 février 2005.

Mesures de recouvrement

Les mesures de recouvrement ont mené à un règlement négocié avec le propriétaire de l'*Alicia Dawn*, sur la base de 50 % des frais payés par la Caisse. Par la suite, le 29 août 2007, l'administrateur a reçu de la compagnie d'assurance du propriétaire du navire un chèque au montant de 1 298,00 $.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2008.

***Farley Mowat* (2008)**

Lieu : Halifax (Nouvelle-Écosse)
Numéro de cas : 120-450-C1

Incident

Le *Farley Mowat* était amarré au quai de Sydport, dans le port de Sydney, depuis le 12 avril 2008, après avoir été arrêté pour de prétendues activités illégales pendant la saison de la chasse au phoque dans le golfe du Saint-Laurent. Il avait été mis sous séquestre par le ministère des Pêches et des Océans (MPO). À la suite d'une inspection du navire par un expert maritime engagé par les agents d'application de la loi du MPO, on a constaté que le navire n'avait aucune fuite externe, mais qu'il avait à son bord du carburant diesel, de l'huile lubrifiante pour moteur et des fluides hydrauliques. De plus, il y avait des fuites internes dans la salle des machines, et 15 barils d'hydrocarbures se trouvaient à l'arrière du pont. Les responsables de l'application de la loi du MPO ont alors demandé à la Garde côtière canadienne (GCC) de déployer un barrage flottant autour du navire, jusqu'à ce qu'il soit rendu à son propriétaire. Le 25 avril, la GCC a placé un barrage de rétention autour du navire comme mesure de prévention de la pollution. Le barrage flottant est resté en place jusqu'au 25 novembre, lorsqu'il a été enlevé en raison de la croissance d'organismes marins et de la possibilité de rupture du barrage et de son matériel de soutien dans l'éventualité d'une fuite d'hydrocarbures du navire.

Le 11 décembre 2008, la GCC a émis un avis au propriétaire du *Farley Mowat* lui ordonnant d'enlever tous les produits pétroliers du navire. Étant donné qu'aucune réponse n'a été reçue du propriétaire, la GCC est intervenue et a engagé l'entreprise RMI Marine Services pour enlever les hydrocarbures. Les travaux d'enlèvement de tous les hydrocarbures accessibles ont pris fin le 23 décembre 2008.

Demande d'indemnisation

Le 23 mars 2009, la GCC a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) une demande d'indemnisation au montant de 50 260,46 $ pour les frais engagés, en vertu du paragraphe 51(1) et des articles 84 et 85 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

Évaluation et offre

Le 24 mars 2010, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert la somme jugée recevable de 45 862,29 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation, conformément à la LRMM. La GCC a accepté l'offre et l'administrateur a ordonné que la somme de 48 594,10 $, y compris les intérêts, soit versée à la GCC.

Mesures de recouvrement

Avant la fin de son enquête sur la demande d'indemnisation de la GCC, l'administrateur a appris qu'une requête avait été déposée à la Cour fédérale du Canada pour la vente judiciaire du *Farley Mowat* au nom de Sa Majesté la Reine. Afin de protéger les droits qu'il pourrait acquérir par

subrogation à la suite du paiement de la demande d'indemnisation de la GCC, l'administrateur a chargé son conseiller juridique d'intenter une action conservatoire devant la Cour fédérale afin de s'assurer que la Caisse puisse être remboursée par le produit de la vente du navire. Le navire a finalement été vendu pour la somme de 5 000 $, qui a été versée en totalité au shérif pour couvrir ses frais relatifs à la vente. Puisque le navire est alors devenu quitte de toute dette et charge découlant de réclamations préexistantes, l'administrateur a conclu qu'il n'y avait aucune possibilité raisonnable de recouvrement en action réelle contre le navire lui-même. Il a ensuite fait enquête pour déterminer s'il y avait une possibilité raisonnable d'obtenir une indemnisation quelconque en intentant une action personnelle contre le propriétaire du navire. Cependant, sur l'avis de son conseiller juridique, l'administrateur a conclu qu'il n'était pas raisonnable d'engager d'autres poursuites contre le propriétaire du navire.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2010.

***Sea Sprite* (2005)**

Lieu : Anse Wright, Dartmouth (Nouvelle-Écosse)
Numéro de cas : 120-458- C1

Incident

Le 19 avril 2005, on a signalé que le bateau de plaisance *Sea Sprite* était en danger de couler dans l'anse Cove, à Dartmouth (Nouvelle-Écosse). L'équipe d'intervention d'urgence de la Garde côtière canadienne (GCC) est intervenue et a pompé l'eau du bateau. Le 25 avril 2005, le bateau a brûlé jusqu'à la ligne de flottaison et a coulé.

Demande d'indemnisation

Le 10 novembre 2005, le ministère des Pêches et des Océans (MPO)/GCC a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 7 481,28 $ pour les frais engagés.

Évaluation et offre

Le 10 novembre 2005, pour les besoins de son évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a demandé des précisions à la GCC. Après avoir reçu ces renseignements, il a offert la somme de 7 151,04 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. Le MPO/GCC a accepté l'offre le 23 décembre 2005. La somme de 7 381,52 $, y compris les intérêts, a été payée le 5 janvier 2006.

Mesures de recouvrement

L'administrateur a chargé son conseiller juridique d'examiner la faisabilité d'intenter une action en recouvrement des frais en vertu du paragraphe 87(3) de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime.* Puisqu'il était impossible de trouver le propriétaire du navire, et étant donné le montant en cause, l'administrateur a déterminé que les frais associés à la poursuite de l'enquête n'étaient pas raisonnables et il a décidé de fermer le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2010.

***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.

***Miner* (anciennement appelé *Canadian Miner*) (2011)**

Lieu : Île Scatarie (Nouvelle-Écosse)
Numéro de cas : 120-600-C1

Incident

Le 20 septembre 2011, alors qu'il était remorqué depuis le port de Montréal vers un chantier de démolition en Turquie, le *Miner* (anciennement appelé *Canadian Miner*) a rompu sa bride de remorquage au large de la côte est de l'île du Cap-Breton, en Nouvelle-Écosse, et a dérivé pour aller s'échouer sur les rochers de l'île Scatarie. Le *Miner*, un vraquier typique des Grands Lacs canadiens construit en 1965, était hors service depuis plusieurs années. Il était remorqué par le *Hellas*, un remorqueur de sauvetage de haute mer battant pavillon de Saint-Vincent-et-les-Grenadines. Avant son départ de Montréal, la Sécurité maritime de Transports Canada (SMTC) avait inspecté le *Hellas* et les dispositifs de remorquage. Un « passeport vert », dressant un inventaire de toutes les matières potentiellement dangereuses utilisées à bord du navire, et un certificat de remorquage ont été délivrés. La SMTC avait aussi indiqué que tous les hydrocarbures avaient été retirés du navire en remorque avant le départ, à l'exception d'environ 13 tonnes métriques de carburant diesel marin se trouvant dans les réservoirs journaliers pour la génératrice de secours. Lorsqu'elle a été informée de l'incident, la Garde côtière canadienne (GCC) a effectué un vol en hélicoptère pour évaluer l'état du navire échoué.

Le 21 septembre, la GCC a adressé une lettre d'avis au représentant des propriétaires, afin de connaître leurs intentions concernant les mesures d'intervention. Plus tard, une deuxième lettre d'avis a été adressée aux propriétaires leur demandant d'enlever les polluants du navire en raison de la détérioration des conditions météorologiques. Deux jours après l'échouement, lorsque l'état de la mer et des vents était favorable, le capitaine du *Hellas* a inspecté le *Miner* et a déterminé que la coque n'avait pas été endommagée. Aucune infiltration d'eau de mer n'a été constatée dans les réservoirs de carburant et les cales du navire. Aucune pollution par les hydrocarbures n'était visible à la surface de l'eau, ni à côté du navire ou dans ses environs. Le 24 septembre et dans les jours qui ont suivi, le remorqueur a fait plusieurs tentatives à marée haute pour dégager le *Miner* des rochers, mais ces efforts ont été infructueux. Durant cette phase, la GCC a déployé le *Spindrift*, un navire de recherche et sauvetage de 16 mètres, basé à la ville voisine de Louisbourg, afin de servir de plate-forme d'observation. De plus, l'équipage du *Spindrift* a mis en place un barrage autour de la poupe du navire, afin de contenir les hydrocarbures qui auraient pu s'échapper des moteurs.

Le 27 septembre, l'équipe régionale d'intervention d'urgence environnementale s'est réunie et a demandé aux propriétaires du navire et aux sauveteurs de l'information supplémentaire concernant les facteurs de stress sur la coque, la disponibilité de remorqueurs additionnels, ainsi qu'un plan de sauvetage détaillé. Le lendemain, l'équipe a été informée que le *Miner* s'était déplacé le long du littoral et que plusieurs parties de la coque avaient des brèches par lesquelles l'eau de mer s'infiltrait. Par conséquent, le jour suivant, des membres du personnel de la GCC et de la SMTC sont montés à bord du navire et constaté qu'aucune des citernes de ballast à double fond n'était percée, mais que la coque était fissurée vis-à-vis de plusieurs citernes de charge. De l'eau de mer avait pénétré dans la salle des machines, à la surface de laquelle flottait de l'huile, mais aucun hydrocarbure n'était visible à l'extérieur de la coque. À la suite de l'inspection, la GCC a émis une lettre d'avis demandant le retrait du carburant se trouvant à bord du navire. Par la suite, pendant la

semaine qui a suivi, l'entreprise Mammoet Salvage, qui avait été engagée par les propriétaires du navire, a transbordé 10 tonnes métriques de carburant de la génératrice et environ 5 000 litres de déchets d'hydrocarbures dans le navire *Vulcan*, qui avait été affrété de la société Samsonia Maritime Ltd. de Sydney (Nouvelle-Écosse).

Le 4 octobre, Mammoet Salvage a avisé la GCC que « tous les fonds avaient été utilisés et que l'entreprise ne retournerait pas au navire le lendemain matin, comme il était prévu ». Le lendemain, une tempête a causé d'importants dommages structurels additionnels. Le navire s'était de nouveau déplacé le long de la côte et la salle des machines était maintenant inondée. En conséquence, le 7 octobre, la GCC a elle-même engagé Mammoet Salvage pour qu'elle enlève les quelque 3 000 litres de mélange d'hydrocarbures qui se trouvaient encore à bord. En tout, quinze réservoirs ont été ouverts et asséchés par pompage, et deux des quatre moteurs ont été ouverts et vidés de leur huile. Les bases et les boîtes d'engrenages des deux autres moteurs étaient ouverts à la mer et n'ont pas pu être pompés. En date du 9 octobre, il ne restait que quelques résidus d'hydrocarbures à bord du navire. Une fois le contrat de la GCC achevé, la province de la Nouvelle-Écosse a alors engagé Mammoet Salvage pour qu'elle retire les objets mobiles se trouvant encore à bord. Le contrat, qui est entré en vigueur le 21 octobre, a duré de sept à dix jours. La GCC a surveillé les opérations d'enlèvement.

Demande d'indemnisation

Le 12 juillet 2012, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) une demande d'indemnisation au montant de 251 629,13 $.

Évaluation et offre

Le 19 septembre 2012, l'administrateur a écrit à la GCC pour demander des renseignements et des documents supplémentaires pour les besoins de son enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation. Une réponse a été reçue le 7 décembre, mais elle ne contenait pas la chronologie détaillée que l'administrateur avait demandée pour établir un lien clair entre les mesures prises par la GCC et les frais connexes. Le 5 février 2013, une fois son enquête et l'évaluation de la demande d'indemnisation terminées, l'administrateur a jugé recevable la somme de 9 667,74 $. Cette somme représentait essentiellement les frais engagés pour déployer un barrage autour de la poupe du navire et placer du matériel absorbant dans la salle des machines. En conséquence, une offre globale de 10 000,00 $, y compris les intérêts, a été faite en règlement complet et final de la demande d'indemnisation, conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. Le MPO/GCC a accepté l'offre le 28 mars 2013, et le paiement du montant du règlement a été versé le 2 avril 2013.

Mesures de recouvrement

Compte tenu du montant du règlement de la demande d'indemnisation, et étant donné les complications juridiques pour déterminer le véritable responsable de l'échouement du navire, l'administrateur a conclu qu'une action en recouvrement coûterait probablement plus que 10 000,00 $. Par conséquent, il a déterminé qu'il n'y avait pas lieu de prendre d'autres mesures de recouvrement et il a fermé le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 19 août 2013.

***Cetacean Venture* (2012)**

Lieu : Freeport (Nouvelle-Écosse)
Numéro de cas : 120-617-C1

Incident

Le 21 février 2012, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée par l'administration portuaire de Freeport, en Nouvelle-Écosse, qu'il y avait une irisation d'hydrocarbures autour du navire de pêche *Cetacean Venture*, qui était amarré au quai local de South Cove. L'administration portuaire a été incapable de joindre le propriétaire du navire. Le bateau de sauvetage de la GCC à Westport, situé non loin, a donc été chargé de faire enquête. L'équipage du bateau de sauvetage a trouvé une légère irisation d'hydrocarbures, mais il n'a pas pu en déterminer l'origine. À cause du mauvais temps, la GCC n'a pu prendre d'autres mesures avant le 24 février, lorsque son personnel d'intervention environnementale a été dépêché de Dartmouth pour faire enquête. Il a conclu que les hydrocarbures s'échappaient du navire de pêche par des conduites de carburant endommagées et des robinets de réservoir de carburant ouverts. Les conduites de carburant ont été réparées et des matelas absorbants ont été mis en place pour récupérer toute autre fuite d'hydrocarbures. Selon les estimations, il restait 40 litres d'hydrocarbures dans les réservoirs de carburant du navire. Le personnel de la GCC a rencontré des agents d'Environnement Canada chargés de l'application de la loi et a aidé à prélever des échantillons d'hydrocarbures à la surface de l'eau et dans les réservoirs de carburant. Les échantillons d'hydrocarbures ont été envoyés à Transports Canada pour être analysés. Le 27 février, le personnel de la GCC est intervenu pour enlever le carburant du navire. Le carburant a été pompé et transféré dans un réservoir d'huile usée fourni par l'administration portuaire. Selon le rapport de situation de la GCC, l'irisation d'hydrocarbures a atteint plusieurs autres navires de pêche, et un certain nombre de homards en cage sont morts à cause de la pollution. Avec l'aide de la Gendarmerie Royale du Canada, le personnel de la GCC a communiqué avec le propriétaire du navire, mais ce dernier a indiqué qu'il n'avait pas d'assurance ni les moyens de s'occuper du *Cetacean Venture*.

Demande d'indemnisation

Le 8 mai 2012, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 3 176,96 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

Après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a fait une offre au montant établi de 3 176,96 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. Le MPO/GCC a accepté l'offre le 5 juin, et l'administrateur a ordonné le paiement de la somme de 3 205,60 $, y compris les intérêts.

Mesures de recouvrement

Le 12 juin 2012, l'administrateur a posté une lettre au propriétaire du *Cetacean Venture*, lui demandant de payer les frais relatifs aux mesures prises par la GCC en réponse à l'incident au plus tard le 15 juillet 2012, à défaut de quoi il pourrait intenter des poursuites judiciaires. Aucune réponse n'a été reçue. Étant donné le montant de la demande d'indemnisation, l'administrateur a conclu qu'il n'était pas prudent d'engager d'autres dépenses pour recouvrer les frais, et il a donc fermé le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 8 août 2012.

***Dawn Til Dusk* (2013)**

Lieu : Annapolis Royal (Nouvelle-Écosse)
Numéro de cas : 120-634-C1

Incident

Le 3 février 2013, le *Dawn Til Dusk*, un vieux dragueur de pétoncles à coque de bois, s'est mis à couler à son point d'amarrage près du barrage marémoteur d'Annapolis Royal (Nouvelle-Écosse). Les membres du service d'incendie local se sont rendus sur les lieux, mais ils ont été incapables de placer du matériel de pompage à bord du navire en raison de son état. Le lendemain, l'équipe d'intervention d'urgence de la station de la Garde côtière canadienne (GCC) de Dartmouth s'est rendue sur place et a observé une irisation d'hydrocarbures non récupérables remontant du navire coulé. Le propriétaire du navire a indiqué qu'environ 20 gallons de carburant diesel se trouvaient à bord. Il a aussi informé la GCC qu'il avait engagé un entrepreneur pour déployer un barrage flottant autour de l'endroit où remontaient les hydrocarbures et pour récupérer le navire. Le personnel de la GCC a surveillé les travaux de l'entrepreneur.

Le 22 février, la GCC a déployé 260 pieds de son propre barrage flottant, parce qu'il y avait encore une légère irisation d'hydrocarbures. Le 15 mars, l'entrepreneur a renfloué le navire et a commencé à le remorquer vers la terre. Cependant, en raison d'un fort courant, le navire a coulé de nouveau à environ 1 500 pieds du quai. Le *Dawn Til Dusk* a été renfloué encore une fois et a été récupéré avec succès le 27 mars. Après l'arrivée du navire au quai, les réservoirs de carburant ont été vidés par pompage. Le propriétaire a ensuite pris des dispositions avec une entreprise de récupération pour démolir le navire et se débarrasser des débris.

Demande d'indemnisation

Le 7 juin 2013, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 7 442,88 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

Évaluation et offre

Le 27 juin 2013, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a jugé que le montant de 7 158,04 $ était établi. Il a donc offert cette somme, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation, conformément à la LRMM. Le MPO/GCC a accepté l'offre et, le 17 juillet 2013, l'administrateur a ordonné le paiement de la somme de 7 258,37 $, y compris les intérêts.

Mesures de recouvrement

Le 30 juillet, l'administrateur a envoyé une lettre par courrier recommandé au propriétaire inscrit du *Dawn Til Dusk* afin de l'aviser de sa responsabilité à l'égard des frais relatifs aux mesures prises par la GCC pour prévenir la pollution par les hydrocarbures en réponse à l'incident. Le propriétaire a été informé qu'il disposait d'un délai de 14 jours pour faire savoir quelles dispositions il allait

prendre pour payer la somme de 7 258,37 $, à défaut de quoi l'administrateur pourrait intenter des poursuites judiciaires. La lettre a été retournée parce qu'elle n'a pu être livrée.

L'administrateur a ensuite mené une autre enquête afin de déterminer si le propriétaire du navire possédait des actifs pouvant servir à recouvrer les frais. Cette enquête a révélé qu'aucun actif financier important n'était enregistré au nom du propriétaire dans la province de la Nouvelle-Écosse. Par conséquent, l'administrateur a conclu que toutes les mesures raisonnables avaient été prises et qu'il n'était pas justifié d'engager d'autres dépenses pour recouvrer les frais. Il a donc fermé le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 1er octobre 2013.

***Norwin* (2011)**

Lieu : Digby (Nouvelle-Écosse)
Numéro de cas : 120-640-C1

Incident

Le 30 septembre 2011, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le navire de pêche *Norwin* avait coulé au quai de Digby (Nouvelle-Écosse). Une irisation d'hydrocarbures émanant du navire coulé remontait à la surface. Le lendemain, un membre de l'équipe d'intervention d'urgence de la base de la GCC de Dartmouth s'est rendu sur les lieux de l'incident et a assumé le rôle d'agent de surveillance fédéral. Le propriétaire a pris ses responsabilités et a fait appel à sa compagnie d'assurance et à une entreprise de plongée pour obturer les évents des réservoirs du navire et déployer un barrage flottant autour de l'irisation d'hydrocarbures. On a signalé à la GCC que le navire avait à son bord 9 100 litres de carburant diesel, 680 litres d'huile hydraulique et 455 litres d'huile à chauffage. La GCC a fourni un barrage flottant supplémentaire à l'entrepreneur du propriétaire. L'agent de surveillance fédéral a remis à l'agent d'assurance du navire un avis pour l'informer de la responsabilité du propriétaire en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

L'incident s'est produit à un endroit où l'amplitude de la marée est très grande. Les 4 et 5 octobre, on a tenté de renflouer le *Norwin*, mais sans succès. Les opérations ont été suspendues pendant quelques jours, et le navire a finalement été remis à flot le 7 octobre. Tout au long de l'incident, la GCC a continué de surveiller les opérations de l'entrepreneur; elle a aussi aidé à déployer le barrage flottant et a donné des directives pour le nettoyage des algues souillées par les hydrocarbures. Le 8 octobre, l'agent de surveillance fédéral a conclu qu'il n'y avait plus de risque de pollution et il est rentré à la base de Dartmouth.

Demande d'indemnisation

Le 16 septembre 2013, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 6 210,07 $, en vertu de la LRMM.

Évaluation et offre

Pour les besoins de son enquête sur la demande d'indemnisation, l'administrateur a réclamé à la GCC des copies de la correspondance qu'elle avait échangée avec la compagnie d'assurance du propriétaire du navire à propos des tentatives pour recouvrer les frais directement auprès du propriétaire. Le 22 janvier 2014, la GCC a indiqué qu'elle tentait activement de se faire rembourser par la partie responsable. Le 3 mars 2014, elle a confirmé que le club de protection et d'indemnisation du propriétaire du navire avait payé la demande d'indemnisation.

Situation

Le dossier a été fermé le 6 mars 2014.

***Hannah Atlantic* (2014)**

Lieu : Bridgewater (Nouvelle-Écosse)
Numéro de cas : 120-652-C1

Incident

Deux vieux chalutiers en acier, le *Cape Rouge* et le *Hannah Atlantic*, qui étaient navires-jumeaux, étaient amarrés l'un près de l'autre à un quai situé à Bridgewater (Nouvelle-Écosse), sur la rivière LaHave, un cours d'eau écosensible. Le 10 mars 2014, le *Cape Rouge* a coulé, laissant échapper une irisation de carburant et d'huiles lubrifiantes. La Garde côtière canadienne (GCC) est intervenue en réponse à l'incident et, alors qu'elle démobilisait son équipement de lutte contre la pollution par les hydrocarbures le 10 avril, elle a fait enquête pour savoir si le *Hannah Atlantic* posait un risque de pollution quelconque. Accompagnée de membres du personnel de la Sécurité maritime de Transports Canada (SMTC) et d'un représentant d'Environnement Canada, la GCC a inspecté le *Hannah Atlantic*. Elle a constaté que les cales de la salle des machines étaient pleines d'eau très contaminée et que les vannes de prise d'eau à la mer étaient corrodées et fuyaient. On a déterminé que le vieux navire de pêche avait à son bord environ 2 250 litres de carburant diesel, 900 litres d'huiles hydrauliques et de 15 000 à 20 000 litres d'eau de cale huileuse. Les trois organismes ont convenu que le navire posait un risque potentiel de pollution. Il était en danger de couler et il fallait intervenir. Par conséquent, la SMTC a ordonné la détention du *Hannah Atlantic*, et les agents d'application de la loi d'Environnement Canada ont prélevé des échantillons d'eau de cale. De plus, la GCC a ordonné au propriétaire du navire d'enlever les polluants et l'a sommé de fournir un plan d'action convenable pour résoudre la situation au plus tard à midi le 14 avril 2014.

Dans la matinée du 14 avril, le propriétaire a indiqué qu'il ne pouvait prendre aucune mesure pour enlever le carburant et les liquides hydrauliques du navire, car il n'avait pas les moyens de le faire. Par conséquent, la GCC a engagé l'entreprise RMI Marine Limited pour qu'elle enlève les polluants du navire, selon l'ordre qui avait été émis au propriétaire. Le 15 avril, RMI Marine Limited a commencé à enlever les boues huileuses, le carburant, les huiles hydrauliques et les autres polluants du navire. Au total, 18 000 litres d'eau de cale huileuse ont été pompées de la salle des machines et 5 400 litres de carburant diesel ont été retirés du réservoir journalier. De plus, 421 litres d'huile usée se trouvant dans divers conteneurs ont été enlevés du navire. Après l'enlèvement des hydrocarbures polluants, les cales et les tôles de pont ont été nettoyées à la vapeur.

Demande d'indemnisation

Le 3 juillet 2014, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 19 956,15 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

Évaluation et offre

Le 16 septembre, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert le montant établi de 19 682,37 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la

demande d'indemnisation, conformément à la LRMM. Le MPO/GCC a accepté l'offre et, le 1er octobre 2014, l'administrateur a ordonné le paiement de la somme de 19 975,18 $, y compris les intérêts.

Mesures de recouvrement

L'administrateur a fait appel aux services d'une entreprise de localisation professionnelle afin de déterminer si le propriétaire du navire possédait des actifs pouvant servir à recouvrer les frais. L'enquête a révélé qu'aucun actif financier important n'était enregistré au nom du propriétaire dans la province de la Nouvelle-Écosse. Après avoir consulté son conseiller juridique, l'administrateur a conclu que toutes les mesures raisonnables avaient été prises pour recouvrer les frais et qu'il n'était pas justifié d'engager d'autres dépenses relativement à cette affaire. Il a donc fermé le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 16 décembre 2015.

Dossiers connexes

Ryan Atlantic II (anciennement appelé le *Cape Rouge*) (2014), Bridgewater (N.-É.), numéro de cas : 120-653-C1 (même propriétaire, même lieu)
Farley Mowat (2015), port de Shelburne (N.-É.), numéro de cas : 120-679-C1 (même propriétaire)
Kings Endeavour (2015), Woods Harbour (quai de Falls Point) (N.-É.), numéro de cas : 120-692-C1 (même propriétaire)

Ryan Atlantic II (anciennement appelé *Cape Rouge*) (2014)

Lieu : Bridgewater (Nouvelle-Écosse)
Numéro de dossier : 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)

***Schwalbe* (2015)**

Lieu : Port de Lunenburg (Nouvelle-Écosse)
Numéro de cas : 120-670-C1

Incident

Le 1er février 2015, le voilier de 60 pieds *Schwalbe* a rompu ses amarres et s'est échoué sur le rivage du côté sud du port de Lunenburg (Nouvelle-Écosse). L'équipe d'intervention environnementale de la Garde côtière canadienne (GCC) a appris par des gens de l'endroit que le voilier était amarré dans le port depuis plusieurs années et qu'on le croyait abandonné. Le propriétaire du voilier a finalement été trouvé et informé de sa responsabilité d'intervenir en réponse à l'incident. La GCC lui a demandé de fournir un plan d'intervention au plus tard à midi le 3 février, mais il a répondu qu'il n'avait pas d'assurance ni d'argent, et qu'il était ainsi incapable de répondre à la situation. Il a toutefois informé la GCC qu'il y avait 20 litres de carburant diesel dans le réservoir journalier, ainsi que d'autres hydrocarbures dans plusieurs conteneurs à bord et de l'huile dans l'espace machine. Le 4 février, le personnel de la GCC est monté à bord du voilier échoué qui gîtait à 45 degrés. Aucune irisation d'hydrocarbures n'a été observée dans l'eau autour de la coque ni dans les algues près de l'endroit. Plusieurs jours plus tard, lorsque les conditions météorologiques sont devenues plus favorables, le personnel de la GCC a enlevé les hydrocarbures accessibles de l'épave. Le voilier est resté échoué au même endroit.

Demande d'indemnisation

Le 16 avril 2015, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 5 737,64 $ pour les frais engagés, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

Évaluation et offre

À la suite de l'enquête sur l'incident, il a été déterminé que les mesures d'intervention prises par la GCC dans les circonstances étaient nécessaires et raisonnables pour prévenir et minimiser la pollution par les hydrocarbures dans l'environnement du port. Par conséquent, sur la base des constatations, le 25 juin 2015, l'administrateur a offert le montant établi de 5 294,62 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation, conformément à la LRMM. Le MPO/GCC a accepté l'offre le 10 juillet 2015, mais le paiement du montant du règlement a été suspendu, car la GCC n'avait pas retourné une entente de désistement et de subrogation en bonne et due forme. Le montant du règlement de 5 533,71 $, intérêts compris, a été payé le 27 juillet 2016.

Mesures de recouvrement

L'administrateur a conclu que toutes les mesures raisonnables avaient été prises pour recouvrer le montant du paiement auprès du propriétaire du navire, qui ne résidait plus au Canada.

Situation

Le dossier a été fermé le 29 novembre 2016.

***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 La Have, 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.

Réclamation

Le 2 novembre 2015, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur une réclamation 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 réclamation était admissible en vertu de 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 réclamation, 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 réclamation.

Mesures de recouvrement

Le 1er septembre 2016, le conseiller juridique de l'administrateur a déposé à la Cour fédérale une demande introductive d'instance 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.

Le dossier a été fermé le 31 octobre 2022.

Le 5 juin 2023, le port de Bridgewater a déposé une requête pour annuler le jugement obtenu en 2019, ce qui a nécessité de rouvrir le dossier.

Le port de Bridgewater a également entrepris d'ajouter l'administrateur comme partie dans une autre action en cours contre la GCC et le MPO. La Cour a établi un calendrier pour entendre les différentes requêtes. La première audience a eu lieu le 14 février 2024. Le résultat était toujours attendu à la fin de l'exercice.

En outre, le 8 janvier 2024, le port de Bridgewater a intenté une action en justice devant la Cour fédérale contre l'administrateur pour réclamer des dommages-intérêts pour enrichissement injustifié. Cette réclamation a été suspendue le 20 mars 2024.

Situation

Le dossier est encore ouvert à la fin de l'exercice financier.

Dossiers connexes

120-652-C1 – *Hannah Atlantic* (2014), (même lieu d'incident)
120-653-C1 – *Ryan Atlantic II* (anciennement appelé *Cape Rogue*) (2014), (même lieu d'incident)
120-850-I-G – *Cormorant* (même navire, même lieu, même demandeur potentiel, mesures prises à compter de 2019)

***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).

***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)

***Lady Young* (2016)**

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

Incident

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

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

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

Demande d'indemnisation

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

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

Évaluation et offre

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

Mesures de recouvrement

L'administrateur a obtenu de Transports Canada la confirmation du nom du propriétaire inscrit du *Lady Young*, qui était aussi le propriétaire inscrit du navire *My4Boys*. Le ou vers le 15 mars 2017, l'avocat-conseil de l'administrateur a envoyé une demande de remboursement au propriétaire du navire, mais celle-ci n'a pas été ramassée. En juin 2017, l'administrateur a ordonné à l'avocat-conseil de saisir le navire-jumeau *My4Boys*, et un mandat de saisie a été délivré le 15 juin. Une tentative pour trouver le *My4Boys* a été infructueuse. En février 2018, une entreprise professionnelle a été engagée pour trouver le propriétaire du navire et faire une recherche de ses actifs. Aucun dossier de propriété de biens au nom du propriétaire du navire n'a été trouvé, sauf pour le navire-jumeau. Par ailleurs, à la suite d'une recherche dans les médias sociaux, il est devenu évident que le propriétaire du navire s'était enfui, peut-être afin de se soustraire à la signification. De plus, de l'information circulait selon laquelle le navire *My4Boys* avait aussi fait naufrage.

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

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

Situation

Le dossier a été fermé le 25 avril 2019.

***Kings Endeavour* (2015)**

Lieu : Woods Harbour, quai de Falls Point (Nouvelle-Écosse)
Numéro de cas : 120-692-C1

Incident

Le 29 décembre 2015, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le *Kings Endeavour*, un navire de pêche en bois abandonné, était en train de couler au quai de Falls Point, à Woods Harbour (Nouvelle-Écosse). Le propriétaire du navire a été contacté et a promis de faire les réparations nécessaires, mais il s'est ensuite montré peu coopératif. L'administration portuaire locale et la GCC ont conclu que le navire posait un risque de pollution. Elles ont donc engagé des entrepreneurs en avril 2016 pour retirer du navire 900 litres de carburant, 100 litres d'huiles lubrifiantes et hydrauliques, ainsi que 2 500 litres d'eau de cale huileuse.

La GCC a assumé le rôle de commandant sur place, d'intervenant et d'agent de surveillance fédéral durant l'intervention en réponse au risque de pollution.

Demande d'indemnisation

Le 9 août 2016, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 5 773,41 $.

Évaluation et offre

Le 18 août 2016, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert la somme de 5 234,32 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. Le MPO/GCC a accepté l'offre, et la somme de 5 366,90 $ a été payée par la suite.

Mesures de recouvrement

L'administrateur a examiné toutes les mesures de recouvrement possibles. Étant donné que le propriétaire du *Kings Endeavour* était aussi propriétaire du *Farley Mowat* et du *Cape Rouge*, et que l'administrateur cherchait déjà à obtenir un jugement par défaut pour ces deux demandes d'indemnisation, il a été décidé qu'il n'était pas nécessaire d'intenter une autre action en justice.

Situation

Le dossier a été fermé le 23 novembre 2016.

Dossiers connexes

Hannah Atlantic (2014), Bridgewater (Nouvelle-Écosse), numéro de cas : 120-652-C1 (même propriétaire)
Ryan Atlantic II (anciennement le *Cape Rouge*) (2014), Bridgewater (Nouvelle-Écosse), numéro de cas : 120-653-C1 (même propriétaire)
Farley Mowat (2015), port de Shelburne (Nouvelle-Écosse), numéro de cas : 120-679-C1 (même propriétaire)

EM-AN-L (2016)

Lieu : Weymouth North (Nouvelle-Écosse)
Numéro de cas : 120-699-C1

Incident

Le 18 septembre 2016, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que l'*EM-AN-L*, un navire de pêche de 40 pieds, avait coulé et causait de la pollution au quai Irving dans le port de Weymouth North, en Nouvelle-Écosse. Le navire avait heurté un haut-fond alors qu'il entrait dans le port et il était percé. Une irisation d'hydrocarbures a été observée dans le secteur; cependant, le propriétaire du navire, qui est inconnu, n'est pas intervenu en réponse à l'incident.

La GCC a assumé le double rôle de commandant sur place et d'intervenant. Des barrages flottants ont été déployés autour du navire, qui gîtait d'environ 60 degrés et dont la hanche tribord était partiellement submergée. Du matériel absorbant a été placé à l'intérieur du navire et les polluants ont été retirés. Un pêcheur local a aidé en obturant la brèche à l'arrière du navire.

Le 20 septembre, le navire continuait à causer de la pollution et celle-ci menaçait les viviers à homards dans la rivière Sissiboo. Les matelas absorbants souillés et les barrages flottants ont été retirés et remplacés. Le 3 octobre, le matériel absorbant souillé a été retiré et la GCC a confirmé que le navire ne posait plus de risque de pollution.

Demande d'indemnisation

Le 2 décembre 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 4 808,25 $ pour les frais engagés, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (la *Loi*).

L'Administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

La demande d'indemnisation a fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation. La demande a été acceptée, sauf pour un montant de 202,31 $ qui a été refusé parce qu'il n'était accompagné d'aucun document justificatif. Le 25 janvier 2017, l'Administrateur a offert de payer à la GCC/MPO la somme de 4 605,94 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. L'offre a été acceptée le 6 février 2017, et un paiement de 4 663,38 $, y compris des intérêts s'élevant à 57 44 $, a été versé le ou vers le 10 février 2017.

Mesures de recouvrement

Étant donné que le propriétaire actuel du navire est inconnu, l'avocat de la Caisse a envoyé une mise en demeure au propriétaire inscrit du navire en 2011, le ou vers le 24 mars 2017, afin d'obtenir de l'ancien propriétaire de l'information sur l'identité du propriétaire actuel. La veuve de l'ancien propriétaire a répondu que son époux était décédé deux ans plus tôt et qu'elle ne savait rien à propos du navire.

Étant donné le montant de la demande d'indemnisation, il n'a pas été jugé raisonnable d'enquêter davantage sur le changement de propriétaire du navire.

Situation

Le dossier a été fermé le 3 avril 2017.

***Arca I* (2017)**

Lieu : Sydney Mines (Nouvelle-Écosse)
Numéro de cas : 120-702-C1

Incident

Le 8 janvier 2017, l'*Arca I*, un petit navire-citerne de soutage immatriculé au Panama, a perdu la puissance de ses moteurs dans des conditions de mer agitée et de forte houle. Le navire s'est échoué à environ six milles de l'entrée du port de Sydney, en Nouvelle-Écosse. Le navire-citerne à double coque de 53 mètres était en lest et avait à son bord 15 tonnes de carburant de propulsion. Une fois le navire échoué, et en raison d'un avertissement de tempête hivernale, le capitaine a décidé d'abandonner le navire; une opération de recherche et de sauvetage a été lancée, à laquelle ont participé un hélicoptère Cormorant du ministère de la Défense nationale et les navires de la Garde côtière canadienne (GCC) *Spindrift* et *Earl Grey*. L'équipage du *Arca I* a été évacué par pont aérien et transporté à terre.

Peu de temps après l'échouement du navire, le propriétaire a fait appel à la Société d'intervention maritime de l'Est du Canada (SIMEC), une entreprise agréée d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en mer, afin qu'elle surveille le navire et, si nécessaire, qu'elle nettoie toute pollution par les hydrocarbures. La SIMEC a mobilisé une équipe d'intervention et a rassemblé de l'équipement. Le propriétaire du navire a aussi engagé l'entreprise McKeil Marine Ltd afin qu'elle déploie deux remorqueurs du port de Sydney pour dégager le navire de l'endroit où il était échoué et le remorquer à un port de refuge.

Tout au long de la semaine, il y a eu plusieurs tentatives pour remettre le navire à flot, mais elles ont été infructueuses en raison des mauvaises conditions météorologiques. Le 15 janvier, l'*Arca I* a enfin été renfloué et remorqué au port de Sydney. La coque du navire n'était pas endommagée et il n'y a eu aucune pollution par les hydrocarbures, sauf pour l'irisation d'hydrocarbures causée par le déversement de 3,4 litres de liquide hydraulique qui avait été signalée auparavant et observée par l'aéronef de surveillance de Transports Canada.

Mesures prises par l'administrateur

Le navire était assuré par un assureur qui n'était pas un club de protection et d'indemnisation du groupe international. L'administrateur a ordonné à son conseiller juridique d'obtenir une garantie, sans quoi une action réelle serait intentée en Cour fédérale et le navire serait arrêté, selon l'article 102 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. Le 28 février, le conseiller juridique a confirmé que le navire avait été arrêté. Le 16 mars 2017, l'administrateur a accepté un cautionnement en garantie d'exécution et, le 27 mars 2017, le cautionnement a été déposé à la Cour fédérale et le navire a été libéré.

Demande d'indemnisation

Le 28 mars 2017, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 100 649,50 $ (à la suite d'une

réévaluation, la GCC a réduit ce montant à 94 933,65 $), 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

Le 7 avril 2017, le commissaire adjoint de la GCC pour la région de l'Atlantique a avisé le bureau de l'administrateur que la GCC allait communiquer avec le propriétaire et l'assureur du navire pour régler la demande d'indemnisation, et l'évaluation a été mise en suspens. Cependant, le 21 juillet, la GCC a demandé à l'administrateur de reprendre l'évaluation de la demande d'indemnisation.

Le 23 novembre 2017, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a fait une offre à la GCC. Le 7 décembre 2017, l'administrateur a retiré cette offre et l'a convertie en une offre préalable pouvant faire l'objet de commentaires.

Le 25 janvier 2018, l'administrateur a fait une nouvelle offre à la GCC au montant de 54 998,13 $, plus les intérêts. La différence entre le montant de la demande d'indemnisation et la somme jugée recevable était due à divers éléments qui ont été refusés par l'administrateur, y compris plusieurs articles divers non consomptibles, ainsi que les salaires et les heures supplémentaires de certains employés qui ne relevaient pas du mandat de la Caisse – notamment, les frais relatifs au personnel chargé d'assurer les communications externes ou de fournir des séances d'information internes à l'administration centrale ont été refusés.

Le 16 février 2018, la GCC a accepté l'offre, à la condition que cela ne soit pas interprété comme une admission des faits ni comme un acquiescement à des affirmations ou à des conclusions quelconques contenues dans la lettre d'offre.

Le ou vers le 27 février 2018, un paiement de 56 878,61 $, y compris les intérêts (au montant de 1 880,48 $), a été versé au MPO/GCC.

Mesures de recouvrement

À la suite du paiement de la demande d'indemnisation de la GCC, l'administrateur a chargé son conseiller juridique de recouvrer ce montant auprès de l'assureur. Le 15 mars 2018, le conseiller juridique a indiqué qu'un règlement de 57 000 $ avait été conclu avec l'assureur. Un paiement de 57 000 $ a été reçu le 5 avril 2018.

Situation

Le dossier a été fermé le 12 avril 2018.

***Farley Mowat* (2017) (GCC)**

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

Incident

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

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

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

Mesures prises par l'administrateur

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

Demande d'indemnisation

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

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

Évaluation et offre

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

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

Mesures de recouvrement

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

Situation

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

Dossiers connexes

120-679-C1-1 – *Farley Mowat* (2015) (Shelburne) : même navire, incident antérieur
120-679-C1 – *Farley Mowat* (2015) (GCC) : même navire, même demandeur, incident antérieur
120-653-C1 – *Ryan Atlantic II* (anciennement appelé *Cape Rouge*) (2014) : même propriétaire
120-652-C1 – *Hannah Atlantic* (2014) : même propriétaire

***Nordika Desgagnés* (2018)**

Lieu : Île du Cap-Breton (Nouvelle-Écosse)
Numéro de dossier : 120-746-C1

Incident

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

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

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

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

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

Demande d'indemnisation

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

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

Évaluation et offre

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

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

Le 24 juin 2020, l'administrateur a reçu une lettre de la GCC indiquant qu'elle voulait retirer sa demande d'indemnisation, car l'affaire avait été résolue en privé avec le propriétaire du *Nordika Desgagnés* le 3 juin 2020.

Situation

Étant donné que la GCC a retiré sa demande d'indemnisation, l'administrateur a fermé le dossier le 2 juillet 2020.

***Ryan Atlantic II* (2017)**

Lieu : Bridgewater (Nouvelle-Écosse)
Numéro de cas : 120-750-C1

Incident

Le 25 mars 2017, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le *Ryan Atlantic II*, un ancien navire de pêche, semblait prendre l'eau au quai de Bridgewater, en Nouvelle-Écosse. Le navire était immobilisé et en état de détérioration. L'incident a été causé par une conduite principale d'incendie extrêmement corrodée.

Le 26 mars 2017, la GCC a assumé le rôle d'agent de surveillance fédéral, d'intervenant et de commandant sur place. La GCC a engagé un entrepreneur maritime qui a fourni une camionnette de plongée, un camion, des plongeurs, ainsi que l'équipement sous-marin nécessaire. Un autre sous-entrepreneur a été engagé pour pomper l'eau de la salle des machines et évacuer les eaux huileuses résiduaires.

La GCC a dépêché deux agents d'intervention environnementale sur les lieux. Le responsable du quai et les agents d'intervention environnementale ont vidé l'eau du navire, et la quantité d'eau dans la salle des machines a été réduite à un niveau acceptable. Aucun hydrocabure n'a été enlevé de la surface.

Le navire a été inspecté à nouveau le 26 mars, et il a été confirmé qu'il y avait encore des eaux huileuses à l'avant et à l'arrière des compartiments de la salle des machines. La GCC et le sous-entrepreneur ont vidé l'eau des compartiments de la salle des machines et ont placé du matériel absorbant à l'avant et à l'arrière de la machine principale pour recueillir les hydrocarbures résiduaires. Le camion aspirateur a retiré 11 350 litres d'eau de cale huileuse et contaminée de la salle des machines.

On a découvert que l'eau de mer s'infiltrait continuellement par une conduite corrodée du côté gauche de la salle des machines. Les plongeurs engagés à contrat ont fabriqué et installé de nouveaux couvercles pour les caissons de prise d'eau. Ils ont enlevé la conduite extrêmement corrodée et ont obturé l'extrémité à l'aide d'un bouchon de bois pour arrêter l'infiltration d'eau de mer.

Les agents d'intervention environnementale de la GCC sont montés à bord du navire pour inspecter les cales de la salle des machines. Ils ont constaté que la cale avant était complètement sèche et qu'il y avait 0,5 mètre d'eau dans la cale arrière et le tunnel d'arbre. Aucune autre mesure d'intervention n'était nécessaire.

Demande d'indemnisation

Le 1er mai 2018, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 17 975,67 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident, en vertu des articles 101 et 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

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

Évaluation et offre

Le 9 mai 2018, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert au MPO/GCC la somme de 17 645,78 $, plus les intérêts, en vertu de l'article 105 de la *Loi*. Le 22 mai 2018, l'administrateur a reçu la lettre d'acceptation de la GCC.

Le 23 mai 2018, l'administrateur a ordonné que la somme de 18 339,53 $ (y compris des intérêts courus de 693,75 $) soit versée à la GCC.

Mesures de recouvrement

L'administrateur a déjà engagé des poursuites contre le même propriétaire pour un incident antérieur causé par le *Ryan Atlantic II* en 2014 (notre dossier 120-653-C1) et pour un autre incident causé par un autre navire appartenant au même propriétaire (le *Farley Mowat)*. La responsabilité du propriétaire dans le cadre de ces deux instances judiciaires dépasse déjà de loin la valeur de ses actifs identifiables. Par conséquent, l'administrateur a décidé de ne prendre aucune mesure de recouvrement relativement à cet autre incident causé par le *Ryan Atlantic II*.

Situation

Le dossier a été fermé le 21 juin 2018.

Dossiers connexes

Ryan Atlantic II (anciennement appelé *Cape Rouge*) (2014), numéro de cas : 120-653-C1 (même propriétaire et même lieu d'incident).

Farley Mowat (2015) (Municipalité de Shelburne), numéro de cas : 120-679-C1-1 (même propriétaire).

Farley Mowat (2015) (GCC), numéro de cas : 120-679-C1 (même propriétaire).

Hannah Atlantic (2014), numéro de cas : 120-652-C1 (même propriétaire).

Navire non identifié (2018)

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

Incident

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

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

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

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

Demande d'indemnisation

Le 18 octobre 2018, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 33 606,49 $ relativement à l'incident, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

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

Évaluation et offre

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

Mesures de recouvrement

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

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

Situation

Le dossier a été fermé le 11 juillet 2019.

Déversement d'origine inconnue (2018)

Lieu : Ingomar (Nouvelle-Écosse)
Numéro de cas : 120-826-C1

Incident

Le 30 avril 2018, la Garde côtière canadienne (GCC) à Dartmouth (Nouvelle-Écosse) a reçu un rapport de pollution marine indiquant qu'un déversement était survenu au quai d'Ingomar, près de Shelburne, en Nouvelle-Écosse. La GCC a dépêché trois agents d'intervention environnementale sur les lieux.

À leur arrivée au quai d'Ingomar, les agents d'intervention environnementale de la GCC ont parlé à un pêcheur local, qui a indiqué que les eaux du secteur avaient été couvertes d'une irisation d'hydrocarbures plus tôt dans la journée. Lorsqu'il a été interrogé à propos de la source de l'irisation, le pêcheur a montré du doigt un navire amarré du côté nord du quai. Le superviseur du quai a indiqué que le propriétaire de ce navire non nommé avait obtenu du matériel pour nettoyer les hydrocarbures des cales de son navire. La GCC a signalé qu'il n'y avait aucun signe de pollution active lorsque les agents d'intervention environnementale se sont rendus à cet endroit.

Les agents d'intervention environnementale ont parlé à un deuxième pêcheur avant de quitter les lieux. Ce pêcheur a mentionné un deuxième navire qui aurait pu avoir déversé du liquide hydraulique à peu près au moment où le déversement s'est produit.

Des représentants de Transports Canada s'étaient rendus sur place avant l'arrivée des agents d'intervention environnementale de la GCC dans l'après-midi du 30 avril. Les représentants de Transports Canada ont indiqué que le propriétaire du *Devil's Dream*, un petit bateau de pêche, avait admis avoir accidentellement déversé de l'huile à moteur pendant qu'il vidait la cale de son bateau à l'extérieur du port. Le propriétaire a estimé que huit litres d'huile avaient été déversés et que moins d'un litre s'était répandu dans le port.

Demande d'indemnisation

Le 15 novembre 2018, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 1 406,75 $ relativement à cet incident, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

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

Évaluation et offre

Le 12 décembre 2018, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert à la GCC la somme établie de 1 406,75 $, plus les intérêts, en vertu de l'article 105 de la *Loi*. L'offre a été acceptée le 27 décembre 2018. Le 10 janvier 2019, la somme de 1 446,68 $, intérêts compris, a été versée à la GCC.

Mesures de recouvrement

Étant donné que la GCC était incertaine de la source de l'irisation d'hydrocarbures irrécupérables, le bureau de l'administrateur a communiqué avec Transports Canada en décembre 2018, afin

d'obtenir la déclaration écrite que le propriétaire du navire avait fournie aux représentants du ministère, mais sans succès.

Le 31 janvier 2019, l'avocat de l'administrateur a envoyé une demande de remboursement au propriétaire du navire, mais ce dernier n'a jamais répondu. Étant donné le petit montant de la demande d'indemnisation et l'absence de toute autre piste, l'administrateur était convaincu que toutes les mesures raisonnables de recouvrement avaient été prises contre le pollueur et, sur la recommandation de l'avocat, il a décidé de fermer le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 28 mars 2019.

Navire non identifié (2018)

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

Incident

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

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

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

Demande d'indemnisation

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

Évaluation et offre

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

Mesures de recouvrement

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

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

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

Situation

Le dossier a été fermé le 9 mai 2019.

***Hydra Mariner* (2021)**

Lieu : Dartmouth (Nouvelle-Écosse)
Numéro de dossier **:** 120-883-C1

Incident

Le 17 janvier 2021, le *Hydra Mariner*, un ancien navire de pêche en acier d'une jauge brute de 295, a rompu ses amarres dans l'anse Wrights, en Nouvelle-Écosse, et s'est échoué sur l'île Navy 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 de prendre des mesures d'intervention adéquates.

On a constaté que la coque du navire était percée et que la salle des machines était envahie d'eau. Une irisation d'hydrocarbures a été observée dans les environs. La GCC a déployé un barrage flottant autour du navire. Le carburant et les autres hydrocarbures accessibles ont été enlevés au cours des mois suivants.

Une inspection menée le 15 octobre 2021 a révélé qu'il y avait environ 254 000 litres d'eau contaminée à bord du navire. Il a été décidé de faire déconstruire le *Hydra Mariner* à l'endroit où il était échoué. Un contrat a été attribué à cette fin le 14 juin 2022, à la suite d'un processus d'appel d'offres concurrentiel. Le processus de déconstruction, qui a été compliqué par la présence de munitions non explosées sur l'île Navy, a pris fin en août 2022.

Réclamation

Le 5 janvier 2023, l'administrateur a reçu de la GCC une réclamation présentée au nom du ministre des Pêches et des Océans. La GCC a réclamé la somme de 2 543 803,16 $ pour les frais des mesures d'intervention qu'elle a prises en réponse à l'incident impliquant le *Hydra Mariner*.

À la fin de l'exercice financier, la réclamation était en cours d'évaluation.

Mesures de recouvrement

Une recherche effectuée dans le Registre canadien d'immatriculation des bâtiments a permis de trouver un navire-jumeau apparent 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.

Une demande introductive d'instance a été déposée à la Cour fédérale le 15 janvier 2024. Il s'agissait d'une réclamation réelle contre les intérêts du navire-jumeau du *Hydra Mariner*. La demande introductive d'instance doit encore être signifiée au propriétaire.

Le 23 janvier 2024, le conseiller juridique de la GCC a fourni à l'administrateur le numéro de téléphone du propriétaire du *Hydra Mariner*. Un appel a été passé à ce numéro; la messagerie

vocale s’est aussitôt déclenchée. D’après le message de la boîte vocale, ce numéro semble bien être celui du propriétaire.

Une assignation a été envoyée au ministère des Transports de la Nouvelle-Écosse le 9 février 2024 afin de recevoir plus d’information sur le propriétaire. Elle vise en particulier à obtenir une adresse à laquelle l’administrateur pourrait signifier la demande introductive d’instance au propriétaire. Une réponse a été reçue le 12 février 2024, qui a apporté de nouveaux renseignements sur le propriétaire mais n’a pas fourni de nouvelle adresse.

L’administrateur a essayé d’envoyer la demande introductive d’instance au propriétaire à l’adresse indiquée dans l’assignation le 13 février 2024. Comme elle n’a pas été ramassée, elle a ensuite été renvoyée à l’expéditeur le 23 février 2024. Une nouvelle assignation a été envoyée à Bell Aliant le 15 février 2024.

L’administrateur a embauché une entreprise d’enquêtes chargée de trouver des renseignements complémentaires sur le propriétaire. Au 31 mars 2024, l’administrateur est en attente des résultats de l’enquête.

Situation

Le dossier est encore ouvert.

***Primo* (2021)**

Lieu : Lunenburg (Nouvelle-Écosse)
Numéro de dossier : 120-884-C1

Incident

Le 8 février 2021, un navire de pêche d'une longueur d'environ 37 mètres, appelé le *Primo*, a coulé partiellement à son poste d'amarrage à Lunenburg, en Nouvelle-Écosse. Le navire n'avait apparemment pas bougé depuis plus d'une décennie.

Une irisation d'hydrocarbures s'est formée à la surface de l'eau à la suite du naufrage. Le propriétaire du navire a entamé une opération d'intervention. Un barrage flottant a été déployé autour du navire, les réservoirs de carburant ont été scellés, et un plan de sauvetage a été formulé. La Garde côtière canadienne (GCC) est arrivée sur les lieux pour surveiller l'opération d'intervention.

Les entrepreneurs du propriétaire ont réussi à renflouer le navire le 5 mars 2021. Le personnel de la GCC a été présent sur place pour jouer un rôle de surveillance pendant presque toute la période depuis le naufrage du navire jusqu'à la fin de l'opération d'intervention du propriétaire.

Réclamation

Le 11 janvier 2023, l'administrateur a reçu une réclamation de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans. La GCC réclamait la somme de 38 067,07 $ pour les frais des mesures qu'elle a prises en réponse à l'incident impliquant le *Primo*.

L'administrateur a déterminé que la réclamation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et paiement

Une évaluation a été réalisée des mesures prises par la GCC en réponse à l'incident impliquant le *Primo*. Elle a établi que certains des frais n'ont pas été engagés de manière raisonnable. En particulier, l'ampleur de la surveillance a été jugée excessive puisque l'opération d'intervention était menée par une compagnie de sauvetage selon un plan approuvé par la GCC. En conséquence, certains frais liés aux salaires et aux déplacements ont été rajustés.

Une lettre d'offre a été envoyée à la GCC au montant de 17 577,12 $, plus les intérêts prévus par la loi. La GCC a accepté l'offre le 21 juillet 2023.

Une demande de paiement au montant de 19 348,05 $, représentant la somme principale plus les intérêts de 1 770,93 $ prévus par la loi, a été adressée à Transports Canada le 24 juillet 2023.

Mesures de recouvrement

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. Une procédure judiciaire a été entamée contre le propriétaire le 1er février 2024.

Le 14 mars 2024, l'administrateur et l'assureur du *Primo* ont conclu un règlement à l'amiable au montant de 16 452,00 $. Au 31 mars 2024, les fonds du règlement n'avaient pas été reçus.

Situation

Le dossier demeure ouvert et la Caisse est en attente du paiement.

***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 2019. 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'infiltration 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*.

Les tentatives pour trouver le défendeur afin de lui signifier l'acte de procédure se sont poursuivies jusqu'en octobre 2022, lorsque la Cour a émis un avis d'état de l'instance demandant l'explication du retard. D'autres recherches ont été faites, y compris l'engagement d'un enquêteur privé pour

aider à trouver le défendeur, mais elles ont été peu concluantes. En raison de l'incertitude à propos de la présence physique du défendeur au Canada, il a été conclu que tous les efforts raisonnables avaient été faits pour recouvrer la somme due.

L'administrateur s'est désisté de l'action le 4 novembre 2022.

Situation

Le dossier a été fermé le 8 novembre 2022.

***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 10 815,75 $ 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.

Le 19 mai 2022, l'avocat interne de l'administrateur a intenté une action en justice contre le propriétaire du *Miss Tricia Lynn*. Plusieurs tentatives ont été faites pour signifier l'acte de procédure, mais sans succès. En fin de compte, la décision a été prise de se désister de l'action, en partie à cause des difficultés inhérentes à l'exécution d'un jugement contre une bande des Premières Nations.

Situation

Le dossier a été fermé le 23 mars 2023.

***Kraken* (2022)**

Lieu : Lunenburg (Nouvelle-Écosse)
Numéro de dossier : 120-946-C1

Incident

Le 28 janvier 2022, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un voilier menaçait de couler après avoir chassé sur son ancre et s'être échoué près de Lunenburg, en Nouvelle-Écosse. Les agents d'intervention de la GCC se sont rendus sur le lieu de l'incident. Ils ont enlevé tout le carburant accessible des réservoirs et de la génératrice du voilier et ont ajouté une ancre supplémentaire.

La GCC a communiqué avec le propriétaire qui a indiqué ne pas pouvoir prendre des mesures d'intervention. La GCC a ensuite engagé un entrepreneur pour enlever et déconstruire le *Kraken*.

Réclamation

Le 26 janvier 2023, l'administrateur a reçu une réclamation de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans. La GCC réclamait la somme de 25 987,07 $, en indemnisation des frais qu'elle a engagés pour répondre à l'incident impliquant le *Kraken*.

Cette réclamation a été soumise dans le cadre du processus accéléré pour les petites réclamations.

L'administrateur a déterminé que la réclamation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

Ayant déterminé que la réclamation de la GCC remplissait les conditions d'admissibilité de base du processus accéléré pour les petites réclamations, le 16 mars 2023, l'administrateur a fait une offre à la GCC. Le paiement de la somme complète réclamée, soit 25 987,07 $ plus 1 232,43 $ en intérêts courus, pour une somme totale de 27 219,50 $, a été effectué comme l'exige la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Situation

Le dossier est encore ouvert à la fin de l'exercice financier.

***Robert & Marilyn* (2021)**

Lieu : Lac Bras d'Or, Iona, (Nouvelle-Écosse)
Numéro de dossier : 120-957-C1

Incident

Le 7 mai 2021, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un navire de pêche à coque en bois recouvert de fibre de verre d'environ 32 pieds, appelé le *Robert & Marilyn*, s'était échoué dans le lac Bras d'Or près d'Iona, en Nouvelle-Écosse. La GCC ayant établi que l'emplacement géographique était écosensible. Elle a envoyé deux employés sur le lieu de l'incident.

Sur place, ils ont constaté que le *Robert & Marilyn* était échoué sur les rochers au pied d'une falaise. Les membres de la GCC n'ont pas pu monter à bord du navire en raison de l'endroit où il se trouvait.

Le 25 septembre 2021, trois membres du personnel de la GCC sont arrivés sur le lieu de l'incident avec un bateau de lutte contre la pollution. Ils ont confirmé que le navire ne rejetait pas de pollution mais ne sont pas montés à son bord. La GCC est revenue le 29 septembre pour monter à bord du navire et enlever les polluants. Les polluants n'ont pas tous été enlevés car il restait des planches de bois souillés par les hydrocarbures dans la cale.

L'équipage est retourné sur place les 4 et 10 octobre. Il a confirmé qu'il n'y avait pas de pollution par les hydrocarbures. Le 20 octobre, l'équipage a constaté que le *Robert & Marilyn* s'était brisé. La GCC a déterminé que l'huile résiduelle qui n'avait pas été enlevée présentait une menace de pollution. La GCC a engagé un entrepreneur pour sortir de l'eau ce qu'il restait du navire. Des morceaux du navire ont été localisés et enlevés. Aucune pollution par les hydrocarbures n'a été observée.

Réclamation

Le 22 juin 2023, l'administrateur a reçu une réclamation de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans. La GCC réclamait la somme de 56 268,88 $, en indemnisation des frais qu'elle a engagés pour répondre à l'incident impliquant le *Robert & Marilyn*.

L'administrateur a déterminé que la réclamation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

L'administrateur a réalisé une enquête et une évaluation de la réclamation. Plusieurs demandes ont été adressées à la GCC en vue d'obtenir d'autres renseignements et documents. Une partie des réponses a été reçue.

Les frais engagés après que le navire s'est disloqué ont été rejetés car il n'a pas été établi qu'ils ont été engagés en tant que mesure de lutte contre la pollution. En revanche, les frais liés à l'enlèvement des polluants du *Robert & Marilyn* avant qu'il ne se brise ont été acceptés.

Le 15 novembre 2023, l'administrateur a fait une offre d'indemnisation à la GCC au montant de 2 062,04 $. La GCC a accepté l'offre de l'administrateur le 18 décembre 2023. La demande de paiement a été adressée peu après à Transports Canada.

Mesures de recouvrement

Les tentatives de localiser le propriétaire du *Robert & Marilyn*, qui semblait être un membre de la Première Nation Eskasoni, ont échoué. Au cours d'un appel passé au poste de communication Eskasoni, il a été indiqué que la personne serait informée de rappeler le bureau. Aucun appel n'a encore été reçu.

Situation

Le dossier est encore ouvert à la fin de l'exercice financier.

***Northern Tip* (2021)**

Lieu : Sydney (Nouvelle-Écosse)
Numéro de dossier : 120-973-C1

Incident

Le 30 novembre 2021, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un navire de pêche d'environ 65 pieds avait coulé à son poste d'amarrage au quai Sydport à Sydney, en Nouvelle-Écosse.

La GCC a envoyé deux membres du personnel avec une remorque d'intervention pour réaliser une évaluation initiale. Ayant observé une irisation autour du *Northern Tip*, les deux agents ont déployé un barrage flottant et ont installé des pompes d'assèchement. Ils ont repéré que l'infiltration d'eau provenait du compartiment avant. Ils ont donc bouché les trous dans la coque et ont vérifié si de la pollution s'échappait du navire pendant l'opération de pompage de l'eau.

Une fois le *Northern Tip* stabilisé, la GCC a engagé un entrepreneur pour aider à enlever du navire environ 3 000 litres de mélange d'eau huileuse et de carburants.

La GCC a employé un autre entrepreneur pour déconstruire le *Northern Tip*. Le personnel de la GCC continuait de surveiller le navire en raison du rythme rapide de l'infiltration d'eau. L'entrepreneur a réalisé une plongée d'inspection, qui a révélé des dommages importants à la coque. Le 2 décembre 2021, l'entrepreneur a lancé les opérations de remorquage, d'enlèvement et de déconstruction du navire, sous la surveillance de la GCC.

Réclamation

Le 16 octobre 2023, l'administrateur a reçu une réclamation de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans. La GCC réclamait la somme de 116 108,60 $, en indemnisation des frais qu'elle a engagés pour répondre à l'incident impliquant le *Northern Tip*.

L'administrateur a déterminé que la réclamation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

L'administrateur a réalisé une enquête et une évaluation de la réclamation. Plusieurs demandes ont été adressées à la GCC en vue d'obtenir d'autres renseignements et documents. Une partie des réponses a été reçue.

L'administrateur doit encore faire une offre d'indemnisation à la GCC.

Situation

Le dossier est encore ouvert à la fin de l'exercice financier.

Nom inconnu (navire de pêche, bras nord-ouest, Halifax) (2022)

Lieu : Halifax (Nouvelle-Écosse)
Numéro de dossier : 120-995-C1

Incident

Le 19 novembre 2022, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un navire de pêche d'environ 35 pieds avait coulé à son poste d'amarrage au bras nord-ouest du port d'Halifax à Halifax, en Nouvelle-Écosse.

Le lendemain, la GCC a envoyé deux membres du personnel à bord d'un bateau de lutte contre la pollution sur le lieu de l'incident. Ils ont déployé un barrage flottant autour du navire, ont enlevé les hydrocarbures accessibles et ont récupéré les débris qui flottaient. Le propriétaire n'a pas pu être trouvé.

La GCC a lancé un processus d'appel d'offres pour l'enlèvement du navire. Les opérations d'enlèvement de l'entrepreneur ont commencé le 3 décembre 2022. Des plongeurs ont positionné des sacs de levage sous le navire tandis que des pompes extrayaient l'eau du navire. L'évaluation réalisée n'a pas permis de localiser l'origine de l'infiltration d'eau. Le carburant a été pompé dans les réservoirs et d'autres polluants ont été enlevés du navire. Une fois le navire renfloué, il a été remis au programme des navires préoccupants, ce qui a mis fin aux opérations de la GCC.

Réclamation

Le 13 mars 2024, l'administrateur a reçu une réclamation de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans. La GCC réclamait la somme de 15 921,55 $, en indemnisation des frais qu'elle a engagés pour répondre à l'incident impliquant le navire.

L'administrateur a déterminé que la réclamation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

L'administrateur a réalisé une enquête et une évaluation de la réclamation. Plusieurs demandes ont été adressées à la GCC en vue d'obtenir d'autres renseignements et documents. Une partie des réponses a été reçue.

L'administrateur doit encore faire une offre d'indemnisation à la GCC d'ici la fin de l'exercice financier.

Situation

Le dossier est encore ouvert à la fin de l'exercice financier.

***Emma Marie* (2022)**

Lieu : Île Country (Nouvelle-Écosse)
Numéro de dossier : 120-996-C1

Incident

Le 18 mars 2022, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un navire de pêche d'environ 35 pieds allait à la dérive. Peu après, il s'est échoué à environ 50 mètres de la côte de l'île Country, en Nouvelle-Écosse.

La GCC a envoyé deux membres du personnel pour procéder à une évaluation de l'*Emma Marie*. Aucun dommage ni aucune brèche majeure n'a été trouvé dans la coque, et aucune pollution n'était visible. Le navire contenait du pétrole en vrac et des polluants, dont 200 litres de carburant, 19 litres d'antigel, 3 bidons d'huile et plusieurs jerricans vides. La GCC a remarqué quelques infiltrations d'eau mais n'était pas certaine de savoir si elles provenaient d'une brèche ou s'il s'agissait d'eau résiduelle venant de la zone environnante. La GCC a ancré le navire à l'avant et à l'arrière et a retiré les jerrycans mais n'a pas été en mesure d'enlever les polluants en vrac.

Trois membres du personnel de la GCC sont retournés le 19 mars 2022 à bord d'un bateau de lutte contre la pollution munis de pompes et d'équipement nécessaires pour enlever le carburant et le pétrole en vrac. Ces efforts ont continué pendant les quelques jours qui ont suivi avec l'aide d'un hélicoptère et d'une élingue.

La GCC a pu communiquer avec le propriétaire le 20 mars 2022, qui a indiqué ne pas pouvoir prendre des mesures d'intervention. La GCC a pris en charge l'intervention et a enlevé 240 litres de polluants le 21 mars 2022. Le moteur principal et la transmission n'étaient toujours pas accessibles en raison des dommages subis par la coque au fil des jours.

Un plan a été élaboré pour sortir l'*Emma Marie* de l'eau. La GCC a engagé un entrepreneur pour prêter main-forte lors des opérations de récupération. Le navire a été découpé en morceaux et a été enlevé par hélicoptère le 26 mars 2022. Le navire a été déconstruit et éliminé le 7 avril 2022.

Réclamation

Le 15 mars 2024, l'administrateur a reçu une réclamation de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans. La GCC réclamait la somme de 70 613,53 $, en indemnisation des frais qu'elle a engagés pour répondre à l'incident impliquant l'*Emma Marie*.

L'administrateur a déterminé que la réclamation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Au 31 mars 2024, la demande est en cours d'évaluation.

Situation

Le dossier est encore ouvert à la fin de l’exercice financier.

Nouveau-Brunswick

***Camargue* (1989)**

Lieu : Saint John (Nouveau-Brunswick)
Numéro de cas : 120-030-C1

Incident

Le 17 juin 1989, le *Camargue*, un navire-citerne battant pavillon français, est arrivé à la bouée « monobuoy » de Canaport, au large de la pointe Mispec dans la baie de Fundy, pour y décharger une cargaison de pétrole brut. Le lendemain, en cours de ravitaillement en carburant du chaland canadien *Irving Shark*, environ 80 tonnes de combustible de soute ont été déversées dans l'eau. La Garde côtière canadienne (GCC) a pris des mesures pour contenir le déversement et récupérer les hydrocarbures.

Le ou vers le 19 juin 1989, le club de protection et d'indemnisation du navire a émis une lettre d'engagement au montant maximum de 500 000 $ pour couvrir les frais de la GCC.

Administrateur partie à l'instance selon la loi

Le propriétaire du *Camargue* s'est opposé au montant réclamé par la GCC pour ses frais et dépenses et, le 24 avril 1992, la Couronne a intenté une action contre le *Camargue*, ses propriétaires et ses assureurs (collectivement, les défendeurs), réclamant 1 275 048,78 $ pour les dommages, les frais et les dépenses engagés à la suite du déversement de carburant du *Camargue*. Une demande introductive d'instance a été déposée le 12 juin 1992, modifiant le nom du propriétaire du navire. L'administrateur est devenu partie à l'instance selon l'article 713 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* (la Loi).

Les défendeurs ont nié toute responsabilité à l'égard des frais et dépenses de la Couronne, au motif que l'incident n'avait pas causé de dommages dus à la pollution. Ils ont intenté une action en tierce partie contre le propriétaire et l'exploitant du chaland de ravitaillement, le terminal pétrolier impliqué et d'autres (collectivement, les tiers) le 24 février 1993. Le 2 septembre 1993, la défense conjointe des tiers a répondu à la demande introductive d'instance modifiée qui avait été déposée par la Couronne et l'a réfutée au motif que la Couronne n'avait pas subi de coûts, de dépenses, de perte ou de dommages comme il est énoncé à l'alinéa 677(1)*b)* ou *c)* de la Loi.

Le 1er décembre 1997, l'administrateur a été informé qu'un règlement à l'amiable était intervenu et qu'un avis de désistement de l'action avait été déposé le 28 novembre 1997. L'administrateur n'était pas partie au règlement.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 1998.

***Carapec 1* (1993)**

Lieu : Caraquet (Nouveau-Brunswick)
Numéro de cas : 120-083-C1

Incident

Le *Carapec 1*, un navire de pêche construit en Norvège et immatriculé au Canada, était amarré et abandonné au brise-lames du Centre marin de Caraquet (Nouveau-Brunswick) depuis mai 1993, et il était apparemment en très mauvais état. En octobre 1993, des préoccupations croissantes ont été exprimées au niveau local à propos de la sécurité du navire et du risque de pollution. La situation a donc été portée à l'attention de la Garde côtière canadienne (GCC). Le 21 octobre 1993, en l'absence d'intervention de la part du propriétaire inscrit du navire, la GCC a pris des mesures pour vider l'eau du navire, enlever environ 6 000 gallons d'un mélange d'huile lubrifiante et d'eau, obturer les fuites dans la coque, et amarrer le navire convenablement.

La GCC a ensuite tenté d'identifier le véritable propriétaire du *Carapec 1*. Selon un acte de vente daté du 27 janvier 1993, la propriété du navire avait été transférée à un individu se trouvant à Calgary (Alberta). Cependant, le changement de propriétaire n'a pas été signalé au port d'immatriculation du navire, à Caraquet (Nouveau-Brunswick). Le propriétaire se trouvant à Calgary a nié que le navire lui appartenait et a prétendu qu'il avait agi seulement comme agent d'une compagnie de Hong Kong, qui a également refusé d'assumer la responsabilité du navire. Le conflit concernant la propriété du navire n'a donc jamais été résolu.

Demande d'indemnisation

Aucune demande d'indemnisation n'a été faite à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse), mais l'administrateur a été informé que les frais et dépenses engagés par la GCC pour sécuriser le *Carapec 1* s'élevaient à 25 326,44 $.

Le délai de prescription pour présenter une quelconque demande d'indemnisation à la Caisse dans ce dossier a expiré le ou vers le 22 octobre 1995.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 1996.

***Tito Tapias* (1994)**

Lieu : Red Head, Saint John (Nouveau-Brunswick)
Numéro de cas : 120-089-C1

Incident

Le 11 janvier 1994, le *Tito Tapias*, un navire-citerne battant pavillon panaméen, a signalé le déversement d'un à deux barils de mazout lourd pendant qu'il se ravitaillait en carburant du chaland canadien *Shark VII*. Au moment de l'incident, le *Tito Tapias* était ancré au large de Red Head, à Saint John (Nouveau-Brunswick), après avoir déchargé sa cargaison d'hydrocarbures. À la suite d'un survol en hélicoptère le 11 janvier 1994, on a constaté qu'au moins dix barils de mazout lourd avaient été déversés, qu'il y avait des traces d'hydrocarbures sur 200 mètres de rivage, et qu'il était probable que d'autres hydrocarbures allaient atteindre les rives.

Le club de protection et d'indemnisation du navire-citerne a engagé un organisme d'intervention pour entreprendre les opérations de nettoyage en collaboration avec la Garde côtière canadienne (GCC), et Environnement Canada a surveillé la situation de près. Le 12 janvier 1994, afin d'éviter que le *Tito Tapias* ne soit détenu, le club de protection et d'indemnisation du navire-citerne s'est engagé, auprès de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse), à s'occuper de toutes les réclamations par des tiers pour les dommages, les frais et les dépenses résultant de la pollution par les hydrocarbures, dans les limites de la responsabilité légale du propriétaire du navire. À cette fin, il a remis à la GCC et à la Caisse une lettre d'engagement au montant maximum de 75 000,00 $, en garantie du paiement des frais de nettoyage.

Le 1er février 1994, un autre survol en hélicoptère a permis de confirmer que du mazout C avait pollué les rives de Digby, entre l'anse Delaps et Hampton, en Nouvelle-Écosse. Une analyse des échantillons de ces hydrocarbures a confirmé qu'ils provenaient du *Tito Tapias*. Le 28 février 1994, on a signalé que d'autres hydrocarbures avaient pollué le rivage entre Hillsburn et Hampton, en Nouvelle-Écosse. Cependant, il n'a pas pu être établi à ce moment que ces hydrocarbures provenaient du *Tito Tapias*. Le 31 mai 1994, on a rapporté que d'autres hydrocarbures avaient pollué le rivage à Hillsburn, en Nouvelle-Écosse, et il a été confirmé que ceux-ci provenaient du *Tito Tapias*. À la suite d'une rencontre entre la GCC et les représentants des propriétaires du *Tito Tapias*, ces derniers ont réaffirmé qu'ils assumaient la responsabilité financière du nettoyage des hydrocarbures aux endroits où il était établi que ceux-ci provenaient du navire.

Les opérations de nettoyage ont pris fin le 15 juillet 1994. À cette date, 25 043 sacs de déchets d'hydrocarbures et 237 oiseaux souillés par les hydrocarbures avaient été récupérés.

Le 4 août 1994, à la suite d'une poursuite engagée en vertu du *Règlement sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures*, dans le cadre de laquelle des représentants de la GCC ont témoigné que la quantité d'hydrocarbures déversés se situait entre 17 et 35 tonnes, la Cour a ordonné aux propriétaires du navire-citerne, qui ont plaidé coupable, de payer une amende de 75 000 $.

Demande d'indemnisation

Aucune demande d'indemnisation n'a été présentée à la Caisse.

Le 26 février 1996, la Couronne a réglé sa réclamation contre le navire en recouvrement des frais de nettoyage engagés par la GCC, au montant de 165 000,00 $, sans recourir à la Caisse.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 1996.

***Roxanne Reanne* (2001)**

Lieu : Île Navy, St. Andrews (Nouveau-Brunswick)
Numéro de cas : 120-295-C1

Incident

Le 20 novembre 2001, le *Roxanne Reanne*, un navire de pêche en bois immatriculé au Canada, a rompu ses amarres durant une tempête et s'est échoué sur l'île Navy, près de St. Andrews, au Nouveau-Brunswick. La Garde côtière canadienne (GCC) est intervenue et a constaté que le navire avait à son bord du carburant diesel et de l'huile lubrifiante. Le *Roxanne Reanne* a été remis à flot et remorqué au quai public de St. Andrews. La GCC a pris des dispositions pour vider le navire d'environ 450 litres de carburant diesel et 40 litres d'huile lubrifiante. Aucune pollution n'a été causée.

Le propriétaire du navire, qui se trouvait à Montréal, a indiqué qu'il n'avait aucune assurance et il n'a pris aucune mesure. Le 29 novembre 2001, à la demande de la GCC, un expert maritime a inspecté le *Roxanne Reanne* et a constaté que le navire était en état de détérioration. De plus, il a déterminé que la coque, dans l'état où elle était, avait une valeur maximale de 1 000,00 $. Le 12 décembre 2001, la GCC a fait remorquer le navire jusqu'à Bayside (Nouveau-Brunswick), où un entrepreneur a commencé à le démolir le lendemain. Le 14 décembre 2001, les travaux de démolition ont été achevés à la satisfaction de la GCC et les débris ont été transportés à un site d'enfouissement approuvé.

Demande d'indemnisation

Le 27 mars 2003, la GCC a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 3 283,06 $, afin de recouvrer les frais qu'elle avait engagés en réponse à l'incident.

Évaluation et offre

À la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert à la GCC la somme de 2 390,22 $ en règlement de sa demande d'indemnisation. Le 31 mars 2003, la GCC a accepté l'offre et, le même jour, le montant du règlement, plus des intérêts de 153,92 $, ont été payés à la GCC.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2003.

***Santa Emma* (2005)**

Lieu : Cap Tormentine (Nouveau-Brunswick)
Numéro de cas : 120-459-C1

Incident

Au début de janvier 2004, le *Santa Emma*, un navire de charge roulier à deux hélices immatriculé au Panama, est arrivé à cap Tormentine (Nouveau-Brunswick) en provenance du Pirée, en Grèce. À son arrivée, il a été détenu par la Sécurité maritime de Transports Canada (SMTC) en raison d'un certain nombre de défaillances. Il a été saisi le 24 juin 2004 à cap Tormentine. Certaines autorités ont exprimé leurs préoccupations à l'égard de la sécurité et de la sûreté du *Santa Emma* au quai de cap Tormentine et du risque que le navire ne cause un incident de pollution par les hydrocarbures. Tôt le matin du 29 avril 2005, des vents violents ont détaché le *Santa Emma* de plusieurs de ses amarres et ont éloigné le navire du quai. Le navire s'est échoué sous l'effet du vent et il est entré en collision avec un quai adjacent, ce qui a percé un trou dans sa hanche tribord, à environ un mètre au-dessus de la ligne de flottaison. Aux premières lueurs du jour, on a constaté que le *Santa Emma* avait une gîte de 12 degrés, que sa coque était endommagée et que la salle des machines et la cale à marchandises avaient été inondées par des centaines de tonnes d'un mélange de mazout et d'eau. On croyait aussi que les citernes de ballast du navire contenaient plusieurs centaines de tonnes de mazout lourd. Les autorités étaient d'avis que le navire était à risque imminent de couler et de causer un grave incident de pollution marine, dans un secteur servant à la pêche au homard et au pétoncle et abritant un refuge faunique.

Étant donné que le navire était toujours détenu par Transports Canada, l'équipe d'intervention d'urgence de la Garde côtière canadienne (GCC) a envoyé du personnel et de l'équipement sur les lieux et a engagé des entrepreneurs pour stabiliser le navire et prendre des mesures de prévention de la pollution. L'équipe d'intervention était composée du personnel de la GCC, de sept membres de la United States Coast Guard Gulf Strike Force de Mobile, en Alabama, d'agents de la SMTC, de représentants d'Environnement Canada et de l'équipe d'intervention environnementale d'urgence de la région. Au 27 mai 2005, environ 1 000 tonnes d'un mélange de carburant diesel, d'huile lubrifiante, de mazout lourd et d'eau avaient été retirées du navire. On estimait qu'il restait 50 tonnes de mazout lourd réparties dans plusieurs réservoirs du *Santa Emma*. Le 30 mai 2005, tout le personnel d'intervention a quitté les lieux et a emporté tout l'équipement. Le 16 septembre 2005, le *Santa Emma* a été remorqué de cap Tormentine à destination de l'Inde pour y être démoli. Le 7 octobre 2005, on a appris qu'il avait coulé par mauvais temps à environ 135 milles marins au sud-ouest des Açores.

Mesures prises par l'administrateur

L'administrateur a engagé un expert maritime pour surveiller les opérations d'intervention.

Demande d'indemnisation

Le 14 février 2006, la Couronne a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 717 845,21 $ pour les frais engagés par la GCC et Environnement Canada.

Évaluation et offre

Au cours de l'été 2006, l'administrateur a demandé des renseignements et des documents supplémentaires à la GCC et à Environnement Canada pour l'aider à enquêter sur la demande d'indemnisation et à l'évaluer. Le 21 juillet, la GCC a fourni à l'administrateur les renseignements demandés et, le 25 septembre, Environnement Canada a fourni l'information sur le soutien technique et scientifique apporté à la GCC durant l'incident. Par la suite, l'administrateur a demandé d'autres détails sur les aspects quantitatifs et le caractère raisonnable des divers travaux effectués par l'entrepreneur commercial engagé par la GCC. Dans une lettre datée du 4 octobre 2006, l'administrateur a demandé à la GCC ce que la Couronne savait au sujet des événements critiques (les prévisions météorologiques, l'état du navire et s'il était bien amarré, etc.) ayant précédé immédiatement l'incident, et à propos des responsabilités et actions connexes du ministère des Pêches et des Océans, du ministère des Transports et du ministère de l'Environnement. La GCC a répondu à la lettre de l'administrateur le 17 juillet 2007 en abordant les questions soulevées par rapport à l'obligation de l'administrateur selon le sous-alinéa 86(3)b)(ii) de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM). En vertu de cette disposition, l'administrateur devait déterminer si les demandes d'indemnisation présentées par la GCC relativement à l'incident du *Santa Emma* pouvaient être considérées comme résultant en tout ou en partie de la négligence du demandeur.

Après avoir examiné les renseignements supplémentaires, l'administrateur a conclu que les circonstances énoncées au sous-alinéa 86(3)b)(ii) de la LRMM n'étaient pas établies, et il a donc offert la somme de 768 268,67 $, y compris les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. La GCC a accepté l'offre le 11 octobre 2007, et le montant du règlement a été payé le 19 octobre 2007.

Mesures de recouvrement

L'administrateur a chargé son conseiller juridique d'examiner si des mesures raisonnables pouvaient être prises pour recouvrer le montant payé à la GCC en vertu du paragraphe 87(3) de la LRMM. Le 6 février 2008, le conseiller juridique a obtenu un certificat délivré par le Consulat général du Panama à New York indiquant que le navire *Santa Emma* était la propriété enregistrée de Marine Management Services (UK) Limited depuis le 23 septembre 2003. Toutefois, d'autres renseignements ont également été obtenus selon lesquels le titre avait été transféré à une société libérienne, Rikan Shipping Inc., en novembre ou décembre 2004.

Le 24 avril 2008, une action a été intentée devant la Cour fédérale contre les deux sociétés désignées comme ayant potentiellement un droit de propriété sur le *Santa Emma* au moment de l'incident de pollution. Aucune des deux sociétés n'a déposé une défense ou comparu autrement, ni communiqué après la signification de l'acte introductif d'instance. Des avocats ont ensuite été engagés au Royaume-Uni et au Libéria pour faire des recherches sur les deux sociétés. Malheureusement, malgré les recherches, aucun actif appartenant aux sociétés n'a pu être trouvé. Selon les résultats de ces enquêtes, l'administrateur a conclu, en consultation avec son conseiller juridique, qu'il n'y avait aucun espoir raisonnable de recouvrer les frais liés à l'incident. Il a donc jugé malavisé d'engager d'autres dépenses pour poursuivre cette affaire.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2009.

***Ma Belle* (2011)**

Lieu : Richibucto (Nouveau-Brunswick)
Numéro de cas : 120-639-C1

Incident

Le 10 août 2011, la Garde côtière canadienne (GCC) de Saint John (Nouveau-Brunswick) a été avisée que le navire de pêche *Ma Belle* avait subi une panne de moteur et avait dérivé pour s'échouer sur la plage près de Richibucto, dans le détroit de Northumberland. Le capitaine du navire a signalé qu'il y avait environ 700 litres de mazout à bord, mais qu'il n'y a eu aucun déversement d'hydrocarbures. La GCC a été informée qu'un représentant de la Première Nation locale, la bande Big Cow, collaborait avec le propriétaire du navire pour établir un plan de récupération, qui consistait notamment à décharger les nasses et à remorquer le navire échoué pour le dégager des rochers à marée haute.

Lorsque la GCC a été avisée de l'incident, deux membres de l'équipe d'intervention d'urgence de la base de Saint John se sont rendus à Richibucto pour faire une inspection sur place et pour établir un plan d'action. À leur arrivée, ils n'ont observé aucune pollution par les hydrocarbures. Le représentant de la Première Nation a été avisé de la responsabilité du propriétaire du navire. Il a aussi été informé que le personnel de la GCC allait assumer le rôle d'agent de surveillance fédéral et que les frais engagés seraient facturés.

Plus tard au cours de la semaine, des membres du personnel de la GCC de Charlottetown (Île-du-Prince-Édouard) se sont également rendus sur les lieux de l'incident afin de surveiller la situation. Par ailleurs, une téléconférence de l'équipe régionale d'intervention environnementale d'urgence (ÉRIEU), présidée par Environnement Canada, a été organisée. À la suite de cette téléconférence, des dispositions ont été prises pour survoler l'endroit par hélicoptère le lendemain matin. L'ÉRIEU a ensuite informé le personnel de la GCC qu'en raison de la vulnérabilité des dunes de sable dans la région, le mazout devrait au besoin être retiré du navire au moyen d'un hélicoptère équipé de réservoirs souples. Le propriétaire du navire et l'expert en assurance ont ensuite été avisés des intentions de la GCC. Toutefois, il n'a finalement pas été nécessaire de mobiliser un hélicoptère doté de réservoirs souples. La première tentative pour dégager le *Ma Belle* de la plage a été infructueuse, mais lors d'une nouvelle tentative de sauvetage le 15 août, le navire a pu être remis à flot et amarré au quai de Richibucto. Le lendemain, l'équipage du propriétaire a inspecté la plage et n'y a trouvé aucune trace de pollution par les hydrocarbures.

Demande d'indemnisation

Le 13 août 2013, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) une demande d'indemnisation au montant de 23 739,27 $ pour les frais engagés pendant la surveillance sur place, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

Après avoir accusé réception de la demande d'indemnisation, l'administrateur a informé la GCC qu'à la suite d'un examen préliminaire, il a constaté que les documents fournis étaient incomplets et qu'il n'était donc pas en mesure de faire une évaluation approfondie. Par ailleurs, il a indiqué que la demande d'indemnisation était probablement prescrite à l'égard de sa présentation directe à la Caisse, mais qu'elle ne l'était peut-être pas pour une demande faite au propriétaire du navire. Le 11 septembre 2013, la GCC a exprimé l'avis que, dans le cas présent, le bénéfice du doute quant au délai de prescription devrait profiter au demandeur et que la demande d'indemnisation devrait être évaluée. Le 5 décembre 2013, le MPO/GCC a été informé que l'administrateur n'était pas d'accord avec le raisonnement de la GCC et qu'il avait donc rejeté la demande d'indemnisation au motif qu'elle était prescrite, à tout le moins par rapport à sa présentation directe au bureau de l'administrateur.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2014.

***Rene Brazeau* (2011)**

Lieu : Saint John (Nouveau-Brunswick)
Numéro de cas : 120-645-C1

Incident

Le 12 février 2011, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le *Rene Brazeau*, un chaland de dragage, avait coulé avec une excavatrice à son bord, alors qu'il était amarré au quai 23 dans le port de Saint John (Nouveau-Brunswick). Le propriétaire du chaland a engagé la Société d'intervention maritime de l'Est du Canada pour récupérer les hydrocarbures qui remontaient à la surface. Des membres de l'équipe d'intervention environnementale de la GCC se sont rendus sur les lieux et ont assumé le rôle d'agent de surveillance fédéral. Des représentants du club de protection et d'indemnisation du propriétaire, l'évaluateur d'assurances de l'excavatrice, une entreprise de plongée, l'administration portuaire, Transports Canada et le propriétaire du chaland ont tous participé aux mesures prises durant l'opération de récupération. L'intervention en réponse à l'incident s'est déroulée par intermittence sur une période de plusieurs mois, tout au long de l'hiver. Le 10 mai 2011, le chaland a été renfloué avec succès.

Demande d'indemnisation

Le 3 février 2014, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) une demande d'indemnisation au montant de 40 880,32 $, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

L'administrateur a accusé réception de la demande d'indemnisation et a expliqué qu'à la suite d'un examen préliminaire des documents de la demande, celle-ci semblait être prescrite. Cependant, il a indiqué qu'il était disposé à examiner d'autres documents ou arguments en réponse à la question de la prescription. Le 11 mars 2014, la GCC a répondu qu'elle ne fournirait aucune autre justification, parce qu'elle reconnaissait que sa demande avait été présentée après l'expiration du délai de prescription prévu pour faire une demande d'indemnisation à la Caisse.

Situation

Le dossier a été fermé le 12 mars 2014.

Quai de la pointe MacEachern's (2014)

Lieu : Tabusintac (Nouveau-Brunswick)
Numéro de cas : 120-651-C1

Incident

Le 5 mai 2013, un incendie s'est déclaré au quai de la pointe MacEachern's, à Tabusintac (Nouveau-Brunswick). Le feu a détruit la structure supérieure de cinq navires de pêche qui ont coulé le long du quai où ils étaient amarrés, ce qui a causé une remontée d'hydrocarbures à la surface de l'eau. Chaque navire contenait environ 150 gallons de mazout, ainsi qu'une certaine quantité d'huiles lubrifiantes et hydrauliques. L'équipe d'intervention environnementale de la Garde côtière canadienne (GCC), basée à Charlottetown (Île-du-Prince-Édouard), s'est rendue sur place et a pris les mesures nécessaires pour limiter l'étendue de la pollution par les hydrocarbures. À son arrivée, elle a constaté que la Gendarmerie royale du Canada (GRC) enquêtait sur les causes de l'incendie. De plus, l'administration du port pour petits bateaux prenait des dispositions pour enlever les navires de pêche coulés. Elle n'était toutefois pas préparée à retirer les produits d'hydrocarbures et les déchets contaminés. Le 6 mai, la GRC a quitté les lieux et le personnel de la GCC a commencé à retirer les déchets et les hydrocarbures parallèlement aux opérations de l'administration du port pour petits bateaux pour renflouer les cinq navires coulés. La GCC a ensuite engagé une entreprise locale pour récupérer et éliminer les matières contaminées.

Demande d'indemnisation

Le 27 mars 2014, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 55 937,21 $, afin de recouvrer les frais engagés en réponse à l'incident, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

Évaluation et offre

L'administrateur a fait enquête et a évalué les documents à l'appui de la demande d'indemnisation. La GCC a beaucoup tardé à envoyer les documents justificatifs nécessaires pour évaluer le bien-fondé de la demande d'indemnisation. Le 15 janvier 2015, l'administrateur a offert le montant établi de 55 200,68 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation, en vertu de la LRMM. Le MPO/GCC a accepté l'offre le 10 mars 2015, mais le paiement du montant du règlement a été suspendu, car la GCC n'avait pas retourné une entente de désistement et de subrogation en bonne et due forme. Le montant du règlement de 60 497,28 $, intérêts compris, a été payé en août 2016.

Mesures de recouvrement

Le 10 août 2016, l'administrateur a constaté que l'enquête et l'évaluation de la demande d'indemnisation n'avaient pas permis d'identifier le responsable de l'incident. Il a donc conclu que toutes les mesures raisonnables avaient été prises pour recouvrer le montant du paiement et il a fermé le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 10 août 2016.

***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*.

Une requête en validation de la signification des documents au défendeur a été accueillie par la Cour le 17 juin 2022. Étant donné que le défendeur n'a déposé aucune défense, une requête en vue d'obtenir un jugement par défaut a été présentée. La Cour a rendu un jugement en faveur de l'administrateur le 23 septembre 2022.

Au 31mars 2024, les tentatives pour prendre contact avec le débiteur judiciaire se poursuivaient.

Situation

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

***Jenkins Pride* (2022)**

Lieu : Port de Beaver (Nouveau-Brunswick)
Numéro de dossier : 120-986-C1

Incident

Le 20 janvier 2022, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un navire de pêche d'environ 65 pieds avait coulé au quai du port de Beaver, au Nouveau-Brunswick. C'était la troisième fois que le navire coulait dans les trois derniers mois. Après la première et la deuxième fois, la GCC avait enlevé les polluants du navire. Elle n'avait toutefois pas réalisé d'évaluation et avait laissé le navire à flot dans le port.

La GCC a envoyé deux membres du personnel sur le lieu de l'incident pour réaliser une évaluation initiale. L'évaluation a permis de confirmer la présence de pollution par les hydrocarbures à la surface de l'eau. Après avoir déterminé que la GCC aurait besoin d'intervenir, ils sont rentrés à la base.

Plus tard ce jour-là, trois membres du personnel de la GCC sont retournés sur le lieu de l'incident avec un bateau de lutte contre la pollution et de l'équipement d'intervention. Un barrage flottant et des matelas absorbants ont été déployés autour du *Jenkins Pride*. Il n'y avait pas d'irisation à l'extérieur du barrage flottant le lendemain.

La GCC a engagé un entrepreneur pour renflouer le *Jenkins Pride* et le sortir de l'eau. Le navire a été renfloué le 25 janvier 2022 et a été sorti le 26 janvier 2022. Le navire a été déconstruit et éliminé le 6 mai 2022.

Réclamation

Le 16 janvier 2024, l'administrateur a reçu une réclamation de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans. La GCC réclamait la somme de 36 153,24 $, en indemnisation des frais qu'elle a engagés pour répondre à l'incident impliquant le *Jenkins Pride*.

L'administrateur a déterminé que la réclamation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

L'administrateur a réalisé une enquête et une évaluation de la réclamation. Plusieurs demandes ont été adressées à la GCC en vue d'obtenir d'autres renseignements et documents. Une partie des réponses a été reçue.

L'administrateur doit encore faire une offre d'indemnisation à la GCC.

Situation

Le dossier est encore ouvert à la fin de l’exercice financier.

Île du Prince-Édouard

***Irving Whale* (1970)**

Lieu : Golfe du Saint-Laurent, North Point (Île-du-Prince-Édouard)
Numéro de cas : 120-002-C1

Incident

Le 7 septembre 1970, l'*Irving Whale*, un chaland-citerne de haute mer canadien tiré par le remorqueur *Irving Maple*, qui transportait une cargaison de 4 200 tonnes métriques de mazout C de Dartmouth (Nouvelle-Écosse) à Bathurst (Nouveau-Brunswick), a coulé dans le golfe du Saint-Laurent à une profondeur de près de 67 mètres, à environ 60 km au nord-est de North Point (Île-du-Prince-Édouard). Une grande quantité d'hydrocarbures s'est échappée du chaland. Les hydrocarbures ont pollué les plages des Îles-de-la-Madeleine et une partie du littoral de l'île du Cap-Breton. La pollution a été nettoyée. À la suite de l'incident, les propriétaires ont été indemnisés pour la perte du chaland et l'ont abandonné à l'assureur maritime, mais ce dernier a refusé d'en accepter l'abandon. Par conséquent, l'*Irving Whale* est demeuré au fond de la mer dans le golfe du Saint-Laurent.

Durant l'été de 1971, on a songé à renflouer l'épave. Cependant, bien que diverses mesures aient été prises en vue de récupérer l'épave, l'opération n'a pas eu lieu. Au fil des ans, la Garde côtière canadienne (GCC) a assuré une surveillance de surface dans la zone du naufrage et a effectué plusieurs plongées pour inspecter l'épave. En 1992-1993, une opinion s'est répandue parmi le public selon laquelle l'*Irving Whale* présentait une menace pour l'environnement et qu'il fallait prendre des mesures de prévention. En fait, une inspection sous-marine effectuée en août 1990 a révélé qu'il y avait encore environ 3 100 tonnes métriques d'hydrocarbures à bord de l'épave. Selon les estimations, environ 1 100 tonnes métriques d'hydrocarbures s'étaient échappées de l'épave.

Une évaluation environnementale de l'impact du renflouement de l'épave a été faite au début de 1994. Le 5 août 1994, le ministre des Transports et le ministre de l'Environnement ont annoncé la décision d'entreprendre le projet de récupération de l'*Irving Whale*. La GCC a organisé des réunions publiques à divers endroits dans les provinces maritimes et aux Îles-de-la-Madeleine afin de recueillir les commentaires du public. Le 9 juin 1995, un contrat pour renflouer l'*Irving Whale* a été accordé et, dans les jours qui ont suivi, les préparatifs pour récupérer l'épave ont commencé. Le 26 juin 1995, pendant que les préparatifs étaient en cours, la société J.D. Irving Ltd., propriétaire du chaland, a avisé le ministère de l'Environnement qu'il y avait des biphényles polychlorés (BPC) à bord du chaland. Des échantillons de sédiments marins prélevés autour du chaland et ailleurs ont été analysés. Il est devenu évident qu'au moins une partie des BPC s'était répandue dans le milieu marin; une partie de ces BPC étaient mélangés aux hydrocarbures qui ont été déversés lorsque le chaland a coulé, et d'autres semblaient s'être échappés après le naufrage. En conséquence de cette nouvelle information, une autre évaluation environnementale a été faite. Cette évaluation, dont le rapport a été publié le 14 juillet 1995 (l'évaluation de juillet 1995), a conclu que tant que le chaland restait sous l'eau, toute tentative pour déterminer l'emplacement et la quantité des BPC à bord du chaland, ou l'origine précise de la contamination par les BPC qui s'était déjà produite, risquait de causer le rejet incontrôlé de BPC dans l'environnement. L'évaluation de juillet 1995 a également conclu que les effets néfastes possibles sur l'environnement pouvant résulter du renflouement du chaland étaient négligeables et atténuables

grâce à la technologie existante. Cette décision a donné lieu à un litige devant la Cour fédérale du Canada; en conséquence, le projet de récupération a été mis en suspens jusqu'à ce que la Cour fédérale procède à l'audition complète de la contestation de l'évaluation de juillet 1995, ou que les ministères fédéraux concernés entreprennent une évaluation environnementale plus appronfondie. Par conséquent, une autre évaluation a été faite, dont le rapport a été publié le 12 mars 1996 et dans lequel le ministère des Pêches et des Oécans (MPO) et le ministère de l'Environnement ont conclu que l'impact environnemental du renflouement de l'*Irving Whale*, compte tenu de la présence de BPC à bord, serait négligeable ou atténuable grâce à la technologie existante. Des séances d'information du public ont eu lieu et, à la suite d'une audience qu'elle a tenue les 3 et 4 juin 1996, la Cour fédérale a autorisé le projet de récupération.

Le 25 juin 1996, le navire de commandement de la GCC *Sir William Alexander* est arrivé sur les lieux. Les opérations de plongée ont commencé le 30 juin 1996. Le 30 juillet 1996, l'*Irving Whale* a été ramené à la surface et on a commencé à le vider d'eau. Le lendemain, l'*Irving Whale* a été placé sur le *Boa 10* et remorqué à Alberton (Île-du-Prince-Édouard) afin d'être nettoyé, débarrassé des organismes marins et préparé pour être remorqué à Halifax (Nouvelle-Écosse). Le *Boa 10* et l'*Irving Whale* sont arrivés à Halifax le 7 août 1996.

Administrateur partie à l'instance selon la loi

Le 29 juillet 1997, la Couronne a déposé une demande introductive d'instance devant la Cour fédérale du Canada contre les défendeurs suivants : J.D. Irving Limited, Atlantic Towing Limited, Irving Oil Company Limited, le remorqueur *Irving Maple*, ses propriétaires et toutes autres parties intéressées, Universal Sales Limited (collectivement appelés les défendeurs Irving), ainsi que l'administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (CIDPHN) en tant que partie à l'instance selon la loi. Le 29 septembre 1997, les défendeurs Irving ont déposé une défense et demande reconventionnelle, invoquant divers moyens de défense contre les réclamations de la Couronne et faisant valoir que, dans l'éventualité où le défendeur J.D. Irving Ltd., ou tout autre défendeur, serait déclaré responsable de la réclamation de la Couronne, selon le paragraphe 677(1) de la *Loi sur la marine marchande du Canada* (la Loi), ces défendeurs auraient le droit de limiter leur responsabilité en vertu de l'article 679 de la Loi, au motif que l'*Irving Whale* avait fait naufrage sans fait ni faute de leur part. Le 28 novembre 1997, la Couronne a déposé une réponse et défense reconventionnelle, dans laquelle elle a soutenu que le naufrage de l'*Irving Whale* était l'événement qui a entraîné la responsabilité, qu'il s'est produit avec le fait et la faute du propriétaire du chaland et que, par conséquent, ce dernier n'avait pas le droit de limiter sa responsabilité.

Le 29 janvier 1998, les défendeurs Irving ont déposé une demande introductive d'instance à la Cour fédérale du Canada contre le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (le Fonds), en faisant valoir que s'ils étaient déclarés responsables envers la Couronne, ils auraient droit d'être indemnisés par le Fonds, en vertu de l'article 5 de la Convention de 1971 portant création du Fonds. Par la suite, des affidavits ont été déposés et des témoins ont été contre-interrogés. Des requêtes en jugement sommaire ont été présentées à la Cour fédérale par les défendeurs Irving le 22 octobre 1998, par le Fonds le 28 octobre 1998 et par la CIDPHN le 29 octobre 1998. La Couronne a déposé des réponses à ces

requêtes le 20 novembre 1998 et l'affaire a été mise au rôle pour audition devant le juge Hugessen les 9 et 10 décembre 1998 à Montréal.

Le 21 décembre 1998, le juge Hugessen a conclu, entre autres choses, que la réclamation de la Couronne contre la CIDPHN était prescrite. De plus, il a conclu que la CIDPHN n'avait aucune responsabilité envers le demandeur découlant du naufrage de l'*Irving Whale*. L'action contre les défendeurs Irving a aussi été rejetée, dans la mesure où elle reposait sur la partie XVI de la Loi, mais les réclamations fondées sur les autres causes d'action ont été accueillies. Enfin, la réclamation contre le Fonds en tant que défendeur selon la loi a été rejetée, car il a été conclu que le Fonds n'avait aucune responsabilité envers le demandeur découlant du naufrage de l'*Irving Whale*. La Couronne n'a pas fait appel de la décision à l'égard de l'un ou l'autre des défendeurs. Par conséquent, il a été entendu que ni la CIDPHN ni le Fonds ne seraient impliqués dans les réclamations de la Couronne contre les défendeurs Irving fondées sur les autres causes d'action.

À la suite de négociations avec la Couronne, l'administrateur a reçu de celle-ci un paiement de 10 000,00 $ pour les frais juridiques de la CIDPHN le 4 août 1999, ainsi qu'un paiement de 90 000,00 $ pour les débours admissibles de la CIDPHN le 28 septembre 1999.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2000.

Déversement d’origine inconnue (1990)

Lieu : Graham Pond (Île-du-Prince-Édouard)
Numéro de cas : 120-047-C1

Incident

Le 15 mai 1990, un déversement d'hydrocarbures est survenu à Graham Pond, à l'Île-du-Prince-Édouard. La source du déversement était inconnue et la Garde côtière canadienne (GCC) est intervenue en réponse à l'incident.

Demande d'indemnisation

Le 31 août 1990, l'administrateur a reçu du bureau régional des Maritimes de la GCC une facture *pro forma* au montant de 10 225,35 $ pour les mesures d'intervention prises en réponse au déversement d'hydrocarbures. Le conseiller juridique de la GCC a été avisé que la facture *pro forma* ne pouvait pas être acceptée, car ce n'était pas un moyen acceptable de faire une demande d'indemnisation à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires.

Le 30 novembre 1994, le conseiller juridique de la GCC a envoyé une lettre à l'administrateur pour demander que la demande d'indemnisation soit acceptée. Cependant, le délai de prescription avait expiré le 16 mai 1993.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 1995.

Déversement d’origine inconnue (1991)

Lieu : Parc provincial de Red Point (Île-du-Prince-Édouard)
Numéro de cas : 120-059-C1

Incident

Le 30 août 1991, pendant qu'il patrouillait dans le parc provincial de Red Point, à l'Île-du-Prince-Édouard, un garde du parc a découvert du mazout C sur la plage, sur une distance d'environ 500 mètres. La Garde côtière canadienne (GCC) a pris des mesures pour nettoyer les hydrocarbures, mais elle a été incapable de déterminer la source du déversement, en dépit du fait que, la veille du déversement, on savait qu'un navire avait navigué dans le détroit de Northumberland, le bras de mer au sud du parc.

Demande d'indemnisation

Le 16 juillet 1992, la GCC a fait une demande d'indemnisation à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, au montant de 4 080,32 $, afin de recouvrer les frais et dépenses qu'elle avait engagés en réponse au déversement d'hydrocarbures.

Évaluation et offre

Étant donné que la source du déversement d'hydrocarbures était inconnue et qu'il n'a pas été possible d'établir que le déversement ne provenait pas d'un navire, la GCC a pu bénéficier de la présomption que le déversement d'hydrocarbures avait été causé par un navire. Par conséquent, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, la somme de 3 396,13 $ a été offerte à la GCC en règlement complet de sa demande d'indemnisation. La GCC a accepté l'offre. Le 20 février 1995, la Caisse a ordonné que ce montant soit payé à la GCC.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 1995.

***Jameson Point* (2009)**

Lieu : Summerside (Île-du-Prince-Édouard)
Numéro de cas : 120-587-C1

Incident

Le 9 décembre 2009, le *Jameson Point*, un ancien remorqueur en acier de 90 pieds immatriculé aux États-Unis, construit en 1944, a signalé qu'il chassait sur son ancre au large de la pointe Escuminac (Nouveau-Brunswick), alors qu'il faisait route vers la rivière Miramichi. Le navire de la Garde côtière canadienne (GCC) *George R Pearkes* a remorqué le *Jameson Point* jusqu'au quai Holman, à Summerside (Île-du-Prince-Édouard). Le remorqueur semblait avoir été incapable d'affronter l'état modéré de la mer et des vents. Le 10 décembre, l'équipe d'intervention environnementale de la GCC, assistée d'un inspecteur de la Sécurité maritime de Transports Canada, s'est rendue à Summerside pour examiner l'état du remorqueur et déterminer s'il posait un risque de pollution. En plus d'une quantité de carburant en vrac et de lubrifiants à moteur arrimés sur le pont, le remorqueur avait à son bord un réservoir de carburant diesel de 500 gallons et un certain nombre de barils de 45 gallons contenant des produits inconnus. L'équipage était en train de préparer le remorqueur pour l'hiver.

Le 15 décembre, le gardien du quai a signalé que le remorqueur gîtait de 12 degrés. On craignait que le réservoir de carburant et les barils se trouvant sur le pont ne causent un déversement, et on s'inquiétait de la stabilité générale du remorqueur. Par conséquent, un avis de détention a été signifié au propriétaire du navire. Le 6 janvier 2010, l'entrepreneur engagé par le propriétaire a enlevé le mazout se trouvant à bord, le réservoir de carburant de 500 gallons et les barils de 45 gallons, et il les a éliminés; il a également pompé les cales et a obturé les évents des réservoirs de carburant principaux. La GCC a surveillé les opérations.

Demande d'indemnisation

Le 20 octobre 2010, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 3 385,22 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

Évaluation et offre

Après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a conclu que le montant complet de la demande d'indemnisation était établi. Par conséquent, le 17 mars 2011, il a offert le montant de 3 385,22 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation, conformément à la LRMM. Le MPO/GCC a accepté l'offre le 1er avril, et la somme de 3 526,29 $, y compris les intérêts, a été payée au MPO/GCC le 28 avril.

Mesures de recouvrement

Le 4 mai, l'administrateur a posté une lettre au propriétaire du *Jameson Point*, à une adresse à Las Vegas (Nevada) fournie par la GCC. Dans sa lettre, l'administrateur a avisé le propriétaire de l'ancien remorqueur de ses obligations et responsabilités en vertu de l'article 51 de la LRMM, et

lui a demandé de payer la somme de 3 385,22 $ pour les frais engagés par la GCC afin de prévenir les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, y compris les mesures prises en prévision d'un déversement d'hydrocarbures pendant la période où le remorqueur a été hiverné à Charlottetown. Le propriétaire avait jusqu'au 1er juin 2011 pour répondre, à défaut de quoi l'administrateur pourrait intenter des poursuites judiciaires contre lui. Aucune réponse n'a été reçue. Étant donné le montant de la demande d'indemnisation et le fait que le propriétaire habitait dans un pays étranger, l'administrateur a conclu qu'il n'était pas raisonnable d'engager d'autres frais judiciaires pour intenter une action en recours.

Situation

Le dossier a été fermé le 28 juillet 2011.

Québec

***Carabobo* (1945)**

Lieu : Baie de Gaspé (Québec)
Numéro de cas : 120-001-C1

Incident

En 1999, des plongeurs récréatifs qui exploraient un site d'épaves populaire au large de Cap-aux-Os dans la Baie de Gaspé (Québec) ont remarqué que des hydrocarbures s'échappaient de la coque d'une épave. Le 21 août 2001, des plongeurs de Parcs Canada, sous la direction de la Garde côtière canadienne (GCC), ont inspecté l'épave. Il s'agissait du *Carabobo*, une corvette canadienne de la classe Flower qui avait été vendue à la marine vénézuélienne et qui était en route pour le Venezuela lorsqu'elle s'est échouée et a disparu en décembre 1945. Les plongeurs ont signalé que l'épave contenait une quantité inconnue d'hydrocarbures, qu'elle semblait en mauvais état et que des hydrocarbures s'en échappaient encore.

Étant donné que la zone était considérée comme écosensible, la GCC a décidé de récupérer le plus d'hydrocarbures possible de l'épave. Des plongeurs ont repéré quatre réservoirs contenant des hydrocarbures, sous la forme de mazout lourd C. Les opérations de pompage ont commencé et ont permis de récupérer plus de 5 000 litres d'hydrocarbures. Des matériaux absorbants ont été utilisés pour retirer les hydrocarbures qui ne pouvaient pas être pompés. Les trous dans le *Carabobo* ont été bouchés et les plongeurs et la GCC ont quitté les lieux.

Demande d'indemnisation

Le ministère de la Justice a informé la GCC qu'il était trop tard pour présenter une demande d'indemnisation au propriétaire du *Carabobo* ou à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse). Toutefois, le 17 mars 2003, la Couronne a présenté à la Caisse une demande d'indemnisation au montant de 320 000 $, afin de recouvrer les frais engagés pour récupérer les hydrocarbures de l'épave.

Le 31 mars 2003, l'administrateur a rejeté la demande d'indemnisation parce qu'elle était prescrite à la suite de la décision de la Cour fédérale dans l'affaire du *Irving Whale*.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2003.

***St. Spyridon* / *Florence* (1973)** ☛

Lieu : Fleuve Saint-Laurent (Québec)
Numéro de cas : 120-005-C1

Incident

Le 4 juillet 1973, le *St. Spyridon*, un navire-citerne libérien transportant une cargaison de 35 000 tonnes de mazout C, est entré en collision avec le *Florence*, un vraquier libérien, au large de Les Escoumins (Québec), dans des conditions de brouillard épais. Par suite de la collision, la coque du *St. Spyridon* a été déchirée, sa poupe a été presque complètement submergée et sa partie avant a été soulevée hors de l'eau. Les tentatives pour vider à la pompe le navire-citerne endommagé en eau plus profonde ont été abandonnées en raison du risque qu'il sombre. L'opération de pompage du St. Spyridon a donc débuté seulement après qu'il ait été poussé par des remorqueurs sur des haut-fonds sablonneux au large de Trois-Pistoles, un village sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent. Le *Montcalm*, un brise-glace du gouvernement muni d'équipement conçu spécialement pour lutter contre les déversements d'hydrocarbures, a surveillé l'opération. Une partie de la cargaison du *St. Spyridon* a été transférée dans trois navires-citernes, ce qui a eu pour effet d'élever sa poupe. Le navire a ensuite été remorqué jusqu'à un port. Le *Florence* a aussi été vidé de carburant, mais il est resté près de Les Escoumins.

Demande d'indemnisation

Un pêcheur a présenté à la Caisse des réclamations de la pollution maritime, une réclamation pour perte de revenus au montant de 3 200,00 $, en vertu de l'article 746 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, par suite du déversement d'hydrocarbures causé par la collision survenue entre le *St. Spyridon* et le *Florence*.

Évaluation et offre

Étant donné qu'il s'agissait de la première réclamation de ce genre reçue par l'administrateur, il a demandé des conseils techniques et professionnels à propos des effets du déversement d'hydrocarbures sur le poisson et la pêche.

Le pêcheur ayant fait la réclamation a été interrogé et ses livres comptables ont été examinés à son lieu de résidence et d'affaires situé à Father Point (Québec). Par la suite, l'administrateur lui a offert la somme de 345,90 $. Le demandeur n'était pas d'accord avec le montant de l'offre, et l'administrateur a donc transmis l'avis de réclamation au ministre des Transports pour la procédure d'appel par voie d'évaluation. Peu de temps avant l'audition de la procédure d'évaluation, le demandeur a retiré son appel et a accepté le montant de l'offre. Par conséquent, la somme de 345,90 $ a été versée au demandeur.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2005.

***Lady Era* (1977)**

Lieu : Fleuve Saint-Laurent, Port-Cartier (Québec)
Numéro de cas : 120-007-C1

Incident

Le 1er décembre 1977, le *Lady Era*, un navire de charge grec, s'est échoué dans le fleuve Saint-Laurent, près de Port-Cartier (Québec). Le navire avait à son bord environ 480 tonnes de carburant diesel et d'huile lubrifiante. À cause du danger de pollution dans les eaux canadiennes, le ministre des Transports, agissant en vertu de l'article 729 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, a engagé la compagnie Sanivan Inc. pour enlever et éliminer les hydrocarbures du navire.

Après qu'il se soit échoué, mais avant que les hydrocarbures ne soient enlevés, le navire a été gravement endommagé par un incendie d'origine inconnue. Par la suite, la Couronne a autorisé la vente du navire abandonné à la compagnie Rondeau Métal Ltée, pour la somme de 3 333,00 $. Après le paiement des frais de commission, la Couronne a reçu un montant de 2 499,77 $.

Administrateur partie à l'instance selon la loi

Le 8 septembre 1980, la Couronne a intenté une action en justice devant la Cour fédérale contre le propriétaire du *Lady Era*, la société Oceanic Freighters Corporation ayant son siège social à Pirée, en Grèce, afin de recouvrer les frais d'enlèvement des hydrocarbures et de disposition du navire, au montant de 303 339,28 $, plus les intérêts et les dépens. L'administrateur est devenu partie défenderesse à l'instance selon la loi, après avoir reçu signification d'une copie de la demande introductive d'instance le 16 septembre 1980. La Couronne a obtenu une ordonnance de signification hors du Canada, et la demande a été signifiée à la société défenderesse le 29 janvier 1981.

À la suite du défaut du propriétaire du navire de déposer un acte de comparution ou de former une défense quelconque, la Couronne a envisagé d'obtenir un jugement par défaut. Cependant, une enquête a révélé qu'Oceanic Freighters Corporation était une société fictive n'ayant aucun lieu d'affaires ni aucun actif et que le navire n'était pas assuré.

Étant donné qu'il aurait été impossible de recouvrer les frais auprès du propriétaire du navire même si un jugement avait pu être obtenu contre celui-ci, et qu'il aurait été inutile et coûteux d'engager d'autres poursuites, l'administrateur a entamé des discussions avec la Couronne en vue de parvenir à un règlement. Le produit de la vente du navire à la compagnie Rondeau, dont le montant s'élevait à 2 499,77 $, a été déduit de la réclamation de la Couronne. De plus, la Couronne a accepté de réduire sa réclamation de 5 000 $, soit le montant du dépôt de garantie qu'elle avait reçu de la compagnie Rondeau à titre de dommages-intérêts liquidés pour ne pas avoir enlevé l'épave, et de renoncer au recouvrement des intérêts et dépens. Par conséquent, la réclamation a été réglée pour la somme totale de 298 339,28 $. Le 2 septembre 1982, la Caisse des réclamations de la pollution maritime a payé ce montant en règlement complet et final de la réclamation de la Couronne comme suite à l'incident du *Lady Era*, après avoir obtenu de la Couronne une déclaration de quittance et de décharge (la déclaration de 1982). La Couronne s'est ensuite désistée de l'action en justice.

Le 11 juillet 1997, on a constaté que des hydrocarbures s'échappaient encore du *Lady Era*. Une demande informelle a été faite à l'administrateur pour savoir si la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires accepterait une demande d'indemnisation en recouvrement des frais et dépenses engagés par la GCC en réponse à ce déversement d'hydrocarbures. Cependant, le 23 juillet 1997, l'administrateur a écrit à l'avocat de la Couronne pour lui rappeler les termes de la déclaration de quittance et de décharge de 1982.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 1998.

***Czantoria* (1988)**

Lieu : Saint-Romuald (Québec)
Numéro de cas : 120-021-C1

Incident

Le 8 mai 1988, le *Czantoria*, un navire-citerne battant pavillon libérien, a causé un déversement d'hydrocarbures au terminal pétrolier de Saint-Romuald (Québec).

Administrateur partie à l'instance selon la loi

Deux actions en justice ont été intentées à la Cour fédérale à la suite de l'incident, auxquelles l'administrateur est devenu partie selon la loi. La première action a été intentée le 11 mai 1988 contre le navire *Czantoria* par la société Ultramar Canada Inc. (la société Ultramar), propriétaire du terminal, qui réclamait pas moins de 2 500 000,00 $ en pertes et dommages. La deuxième action a été intentée le 7 mai 1990 par la Couronne contre le *Czantoria*, ses propriétaires et la société Ultramar, au montant de 338 867,84 $, plus les intérêts, pour recouvrer les frais et dépenses de nettoyage engagés par la Couronne. Les assureurs des propriétaires du navire ont fourni une garantie considérable pour couvrir les deux réclamations.

Le directeur du Fonds international d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (le FIPOL) est aussi devenu partie à la première action en justice. Cependant, étant donné que l'incident est survenu avant que la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et la Convention de 1971 portant création du Fonds n'entrent en vigueur au Canada, le Comité exécutif du FIPOL a émis l'avis, avec lequel le Canada était d'accord, que ces conventions ne s'appliquaient à aucun incident survenu avant leur entrée en vigueur dans le pays où les dommages se sont produits; par conséquent, il n'existait aucun droit à l'indemnisation de la part du FIPOL dans ce cas. L'action intentée contre le FIPOL a été abandonnée en juillet 1991.

En 1992, la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) a été impliquée dans diverses procédures interlocutoires. Le 9 février 1993, les avocats de la société Ultramar ont confirmé que celle-ci ne ferait aucune demande d'indemnisation à la Caisse. Les procédures engagées contre l'administrateur dans la première action en justice ont donc été abandonnées le 27 avril 1993.

Le 1er septembre 1993, la Couronne s'est aussi désistée entièrement des procédures engagées contre l'administrateur dans la deuxième action en justice.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 1994.

***Duke of Connaught* (1988)**

Lieu : Îles-de-la-Madeleine (Québec)
Numéro de cas : 120-021A-C1

Incident

Le *Duke of Connaught*, une cale sèche de 17 963 TJB, avait servi à Montréal (Québec) pendant de nombreuses années, avant d'être vendue en 1988. Le 22 novembre 1988, pendant que la structure était remorquée à Sydney (Nouvelle-Écosse) par gros temps, le câble de remorquage s'est rompu et le *Duke of Connaught* est allé à la dérive et s'est échoué aux Îles-de-la-Madeleine (Québec). Par la suite, la cale sèche a été déclarée perte totale et a été abandonnée. En 1989, la Garde côtière canadienne (GCC) a inspecté l'épave et a conclu qu'elle ne posait aucun risque de pollution. Un entrepreneur local a travaillé sur l'épave, mais un conflit est survenu à propos de la propriété de la structure.

Le 23 juillet 1997, la GCC a été informée par un journaliste des Îles-de-la-Madeleine que la cale sèche abandonnée causait de la pollution. La GCC est intervenue en réponse à l'incident de pollution et, à l'aide d'un hélicoptère, elle a récupéré six barils d'un mélange de mazout C, deux barils de liquide huileux, un baril d'amiante contaminée, et quelques contenants de produits chimiques.

Demande d'indemnisation

Le 13 juillet 1998, la Couronne a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 32 056,91 $, afin de recouvrer les frais et dépenses engagés par la GCC en réponse à l'incident de pollution. L'administrateur a accusé réception de la demande d'indemnisation, mais il indiqué qu'elle était prescrite selon la partie XVI de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

Après avoir échangé d'autres lettres, les deux parties ont convenu d'attendre la décision de la Cour fédérale dans l'affaire du *Irving Whale* concernant l'interprétation du terme « événement » et, de ce fait, la date à laquelle le délai de prescription commence à courir. Cette décision a été rendue le 21 décembre 1998. Le 30 mars 1999, la Couronne a retiré sa demande d'indemnisation, après avoir reconnu qu'elle était prescrite à la suite de la décision dans l'affaire du *Irving Whale*.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 1999.

***Lucette C* (1989)**

Lieu : Newport, Baie des Chaleurs (Québec)
Numéro de cas : 120-026-C1

Incident

Le 8 mai 1989, le *Lucette C*, un navire de pêche en bois canadien, a coulé pendant qu'il était ancré au port de Newport, dans la baie des Chaleurs. Le navire avait à son bord environ 1 000 gallons de carburant diesel, qui se sont déversés dans les eaux environnantes. Étant donné que le propriétaire du navire n'a pas pu récupérer les hydrocarbures déversés, la Garde côtière canadienne (GCC) a pris les mesures nécessaires pour contenir et nettoyer la pollution, ce qui a coûté 136 669,32 $, y compris les frais engagés pour renflouer l'épave du *Lucette C*.

Administrateur partie à l'instance selon la loi

Le 24 avril 1992, après avoir été incapable de recouvrer les frais de la GCC auprès du propriétaire et des assureurs du *Lucette C*, la Couronne a intenté une action en justice devant la Cour fédérale contre le navire, son propriétaire, le capitaine et l'équipage, ainsi que les agents. L'administrateur est devenu partie à l'instance selon la loi. Par la suite, l'action en justice a été suspendue en raison de la faillite du propriétaire du navire; cependant, la Couronne a maintenu sa réclamation contre l'administrateur.

Des négociations entre la Couronne et l'administrateur ont eu lieu en vue de parvenir à un règlement. Le 7 avril 1995, la Couronne a rejeté l'offre de règlement de 70 000,00 $ faite par l'administrateur. Le 20 février 1997, la Couronne a accepté l'offre finale de 100 000,00 $ faite par l'administrateur, y compris les intérêts et les dépens. Le paiement a été effectué le 28 février, et un avis de désistement d'action a été déposé par la Couronne, avec l'accord de l'administrateur, le 25 mars 1997.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 1997.

***Sirius III* (1989)**

Lieu : Longue-Pointe-de-Mingan Sud (Québec)
Numéro de cas : 120-034-C1

Incident

Le 26 août 1989, le *Sirius III*, un navire de pêche canadien d'une longueur de 11 mètres, a coulé pendant qu'il était amarré au quai de Longue-Pointe-de-Mingan Sud (Québec), et a causé un déversement de combustible noir et de carburant diesel dans les eaux autour du quai. La Garde côtière canadienne (GCC) a pris des mesures pour récupérer les hydrocarbures afin de prévenir d'autres dommages dus à la pollution et, en même temps, pour renflouer le *Sirius III*. Un entrepreneur indépendant a été engagé pour effectuer les travaux nécessaires.

Administrateur partie à l'instance selon la loi

La GCC a été incapable de recouvrer ses frais et dépenses auprès du propriétaire du navire, qui s'élevaient à 20 010,17 $. Par conséquent, le 12 mai 1992, la Couronne a intenté une action en justice devant la Cour fédérale contre le *Sirius III* et son propriétaire, afin de recouvrer les frais et dépenses engagés par la GCC. L'administrateur est devenu partie à l'instance selon la loi.

Des discussions ont eu lieu entre les parties en vue de parvenir à un règlement. Le 22 décembre 1993, le propriétaire du navire a offert un montant de 8 000,00 $ en règlement complet et final de la réclamation, une somme voisine de sa limite de responsabilité. Cependant, la Couronne a rejeté cette offre.

En juin 1995, l'administrateur a offert la somme de 12 850,00 $, soit la différence entre la limite de responsabilité du propriétaire du navire calculée par la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) et le montant des frais établis de la Couronne, plus les intérêts prévus par la loi. L'offre a été faite en règlement complet et final de la responsabilité de la Caisse envers la Couronne, à la condition que la Couronne recouvre tout solde de sa réclamation auprès du propriétaire du *Sirius III*. La Couronne a accepté l'offre et le paiement a été versé le 19 juin 1995.

Le 27 juin 1995, un avis de désistement de l'action contre l'administrateur a été déposé à la Cour fédérale.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 1996.

Déversement d’origine inconnue (1989) ⚓

Lieu : Baie des Ha! Ha! (Québec)
Numéro de cas : 120-038-C1

Incident

Le 2 décembre 1989, un déversement d'hydrocarbures est survenu dans la baie des Ha! Ha! (Québec). Les hydrocarbures ont été déversés par l'un de deux navires, le *Maria H* ou le *Singelgracht*, qui étaient amarrés dans le port de Chicoutimi (le port) au moment de l'incident, mais la Garde côtière canadienne (GCC) a été incapable de déterminer lequel avait causé le déversement. Par conséquent, les propriétaires des deux navires ont nié toute responsabilité et le port n'a pas pu recouvrer auprès de l'un ou l'autre navire les frais et dépenses qu'il a engagés pour la récupération et le nettoyage des hydrocarbures.

Demande d'indemnisation

Le 20 juin 1992, le port a fait une demande d'indemnisation à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse), au montant de 9 185,31 $ pour les frais et dépenses qu'il a engagés pour la récupération et le nettoyage des hydrocarbures dans la baie des Ha! Ha!

Évaluation et offre

Étant donné que le navire ayant causé le déversement n'a pas pu être identifié, des questions ont été soulevés à savoir si le port devait être tenu responsable de l'impossibilité d'identifier le navire en cause. Le 29 octobre 1992, en raison de cette incertitude, le port a offert d'accepter la moitié du montant de sa réclamation, ainsi que les intérêts payables en vertu de l'article 723 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, soit un montant total de 6 500,00 $. L'administrateur a accepté l'offre le 6 novembre 1992, et le règlement a été finalisé le 23 novembre 1992.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 1993.

***Marie Paule* (1990)**

Lieu : Port de Grande-Rivière (Québec)
Numéro de cas : 120-043-C1

Incident

Le 5 mars 1990, le *Marie Paule*, un navire de pêche canadien, a coulé à son poste de mouillage dans le port de Grande-Rivière (Québec), à la suite de la rupture d'un tuyau dans la salle des machines, ce qui a causé le déversement de carburant dans le port. Le propriétaire du navire a informé la Garde côtière canadienne (la GCC) qu'il n'avait pas les moyens d'assumer la responsabilité du nettoyage et de la récupération des hydrocarbures. La GCC a donc mobilisé de l'équipement de lutte contre la pollution pour atténuer les dommages et a engagé un entrepreneur pour nettoyer les hydrocarbures, ce qui a coûté au total 25 692,13 $.

Administrateur partie à l'instance selon la loi

Le 2 décembre 1992, la Couronne a intenté devant la Cour fédérale une action réelle et personnelle contre le *Marie Paule*, son propriétaire, ses officiers et son équipage, afin de recouvrer les frais engagés par la GCC. L'administrateur est devenu partie à l'instance selon la loi.

Des discussions ont eu lieu entre les parties en vue de parvenir à un règlement. Le 22 décembre 1994, la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) a offert à la Couronne la somme de 8 236,13 $ en règlement de la réclamation, soit la différence entre la limite de responsabilité du propriétaire du *Marie Paule* calculée par la Caisse, estimée à 17 456,00 $, et le montant de la réclamation de la Couronne. La Couronne a accepté l'offre et le paiement a été versé le 5 juin 1995. Un avis de désistement de l'action contre l'administrateur a été déposé à la Cour fédérale le 20 juin 1995.

Par la suite, la Couronne s'est désistée de l'action après avoir reçu du propriétaire du navire le solde complet de sa réclamation.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 1996.

***Rio Orinoco* (1990)**

Lieu : Île d'Anticosti (Québec)
Numéro de cas : 120-052-C1

Incident

Le 16 octobre 1990, le navire-citerne *Rio Orinoco*, immatriculé aux îles Caïmans, qui faisait route de Curaçao à Montréal et transportait 9 080 tonnes de bitume liquide, s'est échoué sur la rive sud de l'île d'Anticosti dans le golfe du Saint-Laurent, après avoir subi une avarie de machine. Bien qu'aucune partie de la cargaison n'ait été perdue, environ 185 tonnes de combustible de soute ont été déversées et ont lourdement pollué le rivage sur une distance de 10 kilomètres. Malgré le mauvais temps, la Garde côtière canadienne (GCC) a pu récupérer une partie des hydrocarbures sur le rivage. Le propriétaire du *Rio Orinoco* a tenté plusieurs fois de sauver le navire et de le déplacer à un endroit sûr, mais sans succès. Le 18 novembre 1990, le *Rio Orinoco* a été déclaré perte réputée totale et, peu de temps après, le propriétaire du navire a informé la GCC qu'il était incapable d'enlever le navire et sa cargaison.

Après avoir conclu que le navire, sa cargaison et le reste du combustible de soute posaient un grave risque de pollution, la GCC a enlevé la majeure partie du reste du combustible de soute en décembre 1990, mais le navire et sa cargaison ont passé l'hiver emprisonnés dans la glace. Les opérations d'enlèvement du *Rio Orinoco* ont commencé en juillet 1991. Une partie de la cargaison a dû être enlevée pour alléger le navire. Le 7 août 1991, le *Rio Orinoco* a été remis à flot et remorqué à Sept-Îles sans causer de pollution.

Mesures prises par l'administrateur

Étant donné que le bitume liquide est considéré comme un hydrocarbure selon la Convention de 1971 portant création du Fonds, l'administrateur a immédiatement informé le Directeur (le Directeur) du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL), après avoir reçu le premier rapport de l'incident, et il a continué de lui fournir chaque jour une copie du rapport de situation de la GCC.

Demande d'indemnisation

Aucune demande d'indemnisation n'a été présentée à l'administrateur à la suite de l'incident. Toutes les demandes d'indemnisation ont été envoyées au FIPOL.

La GCC a présenté trois demandes d'indemnisation au FIPOL. La première demande, présentée en août 1991, couvrait les opérations de la GCC jusqu'au 31 janvier 1991 et s'élevait à 7 261 540,00 $. À la suite de négociations avec le FIPOL et avec l'approbation du Comité exécutif de l'organisation (le Comité exécutif), cette demande d'indemnisation a été réglée au montant global de 6 950 000,00 $. La deuxième demande d'indemnisation, qui couvrait les travaux de l'entrepreneur pour enlever le *Rio Orinoco* et sa cargaison de bitume et remorquer le navire à un endroit sûr, et dont le montant s'élevait à 3 497 667,00 $, a été présentée au FIPOL en septembre 1991 et réglée au montant de 3 268 848,00 $ à la suite de l'autorisation donnée par le Comité exécutif lors de sa

28e session tenue en octobre 1991. La troisième demande d'indemnisation, qui couvrait les opérations de la GCC après le 31 janvier 1991 ainsi que les opérations du ministère de l'Environnement et du ministère des Pêches et des Océans, a été approuvée par le Comité exécutif en mai 1992 au montant total de 1 573 000,00 $.

En ce qui concerne le recouvrement des sommes payées par le FIPOL au gouvernement du Canada, selon un avis juridique obtenu par le Directeur, il a été décidé lors de la 40e session du Comité exécutif qu'il ne serait pas utile d'intenter une action en justice contre le propriétaire du navire ou sa compagnie de gestion, car il était peu probable qu'il y ait des actifs quelconques contre lesquels un jugement puisse être exécuté. D'autres discussions ont eu lieu à propos de l'opportunité d'intenter une action en justice contre le club de protection et d'indemnisation en cause, mais lors de sa 42e session tenue en avril 1995, et selon l'opinion d'un conseiller juridique suédois, le Comité exécutif a décidé de ne pas poursuivre non plus le club de protection et d'indemnisation.

Le propriétaire du navire a aussi présenté une demande d'indemnisation au FIPOL. Cependant, le rapport du Bureau de la sécurité des transports du Canada, publié le 30 décembre 1993, a fait état d'un certain nombre de déficiences du système d'alimentation en carburant et de la machine, dont les gestionnaires du navire étaient au courant et qui auraient pu mettre le navire en état d'innavigabilité. Par conséquent, lors de sa 42e session, le Comité exécutif a décidé qu'en vertu de l'article 5 de la Convention de 1971 portant création du Fonds, le FIPOL n'était pas dans l'obligation d'indemniser le propriétaire du navire ni le club de protection et d'indemnisation.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 1996.

***Forum Glory* (1991)**

Lieu : Port-Cartier (Québec)
Numéro de cas : 120-055-C1

Incident

Le 27 mars 1991, du mazout lourd a été déversé par un navire à Port-Cartier (Québec). Ce jour-là, le *Forum Glory*, un vraquier battant pavillon grec, était amarré au poste n° 4 du quai de la Compagnie Minière Québec Cartier (CMQC), à Port-Cartier, et des hydrocarbures ont été observés dans l'eau autour du navire. La Garde côtière canadienne a fait une analyse des échantillons d'hydrocarbures prélevés dans l'eau, qui a révélé que ceux-ci étaient semblables aux échantillons d'hydrocarbures obtenus en même temps du *Forum Glory*. La CMQC a pris des mesures pour nettoyer les hydrocarbures, mais les propriétaires du *Forum Glory* ont nié toute responsabilité de la réclamation faite par la CMQC afin de recouvrer les frais engagés pour nettoyer le déversement d'hydrocarbures.

Demande d'indemnisation

Le 26 mars 1993, la CMQC a présenté à l'administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, en vertu de l'article 710 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, une demande d'indemnisation au montant de 32 776,41 $ pour les frais et dépenses de nettoyage qu'elle avait engagés.

Évaluation et offre

L'administrateur a enquêté sur la demande d'indemnisation. À la suite de cette enquête, le montant total de la demande d'indemnisation a été établi à 44 399,98 $, pour les dommages, les intérêts et les frais judiciaires. Cette somme a été offerte à la CMQC. La compagnie a accepté l'offre et, le 23 avril 1993, ce montant lui a été payé en règlement complet et final de sa demande d'indemnisation.

Selon les modalités du règlement, l'administrateur était subrogé aux droits de la CMQC contre les propriétaires de tout navire ayant causé le déversement d'hydrocarbures. Par ailleurs, la CMQC a fourni à l'administrateur toutes les preuves qu'elle possédait concernant le déversement.

Mesures de recouvrement

Le 3 mars 1994, l'administrateur a déposé une réclamation à la Cour fédérale (Section de première instance), tant réelle que personnelle, contre le *Forum Glory* et ses propriétaires, afin de recouvrer la somme de 44 399,98 $ qui avait été payée à la CMQC, ainsi que les intérêts et les dépens.

Le 18 avril 1995, les représentants du *Forum Glory* ont fait une offre de règlement au montant de 39 399,98 $. L'administrateur a accepté l'offre, et l'action en justice a été abandonnée par un avis de désistement déposé le 19 mai 1995.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 1996.

***Captain Diamantis* (mai 1991); *Jalatapi* (août 1991); déversement d'origine inconnue (août 1991); *Kristiania Fjord* (mai 1992); *Edel SIF* (juillet 1992)** ⚓

Lieu : Port-Alfred (Québec)
Numéro de cas : 120-056-C1

Incident

Cinq déversements d'hydrocarbures ont eu lieu aux installations portuaires de la Société d'Électrolyse et Chimie Alcan Ltée (la société Alcan) à Port-Alfred (Québec), comme il est décrit ci-dessous :

Date	**Navire**	**Montant des frais et dépenses engagés par la société Alcan**
3 mai 1991	*Captain Diamantis*	3 027,28 $
28 août 1991	Origine inconnue	439,45 $
30 août 1991	*Jalatapi*	268,00 $
19 mai 1992	*Kristiania Fjord*	2 033,80 $
1er juillet 1992	*Edel SIF*	4 827,00 $

La société Alcan est intervenue en réponse aux déversements et elle a engagé des frais et dépenses pour récupérer les hydrocarbures et nettoyer la pollution, dont le montant total s'élevait à 10 595,53 $.

Demande d'indemnisation

Le 23 avril 1993, la société Alcan a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, en vertu de l'article 710 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, une demande d'indemnisation au montant de 10 595,53 $, relativement aux dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et aux frais et dépenses qu'elle a engagés.

Évaluation et offre

L'administrateur a enquêté sur la demande d'indemnisation. Selon la preuve fournie, il était convaincu que les incidents avaient été causés par un ou plusieurs navires à Port-Alfred et que les mesures prises et les frais engagés étaient raisonnables dans les circonstances. L'administrateur a donc payé le montant complet de la demande d'indemnisation en septembre 1993.

Situation

Le dossier a été fermé le 30 septembre 1993.

***Ogdensburg* (1991)**

Lieu : Ste-Augustine (Québec)
Numéro de cas : 120-060-C1

Incident

Le 28 septembre 1991, l'*Ogdensburg*, un chaland battant pavillon canadien appartenant à McKeil Work Boats Limited (le propriétaire), a coulé pendant qu'il était tiré par le remorqueur canadien *Manic*, à 17 milles à l'ouest de Ste-Augustine (Québec). Le chaland, qui était affrété à Navigation Harvey & Frères Inc. (l'affréteur) au moment de l'incident, transportait du gravier, deux chargeuses et deux remorques. Les réservoirs de carburant des chargeuses avaient été vidés avant que celles-ci ne soient embarquées sur le chaland; cependant, un survol effectué le 17 octobre 1991 a confirmé la présence d'hydrocarbures sur le rivage et, peu de temps après, des plongeurs ont constaté que les hydrocarbures provenaient des chargeuses. Les assureurs du chaland ont pris des dispositions pour récupérer les chargeuses, mais ils n'ont pris aucune autre mesure de nettoyage. Par conséquent, la Garde côtière canadienne (GCC) a déployé de l'équipement de lutte contre la pollution pour atténuer les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Il y avait une moulière le long du rivage dans ce secteur, mais les résultats d'une analyse ont montré que les moules n'étaient pas contaminées.

Administrateur partie à l'instance selon la loi

Le 7 mai 1993, la Couronne a déposé une déclaration à la Cour fédérale du Canada contre le chaland *Ogdensburg*, le propriétaire et l'affréteur, afin de recouvrer les frais et dépenses engagés par la GCC en réponse à l'incident de pollution, dont le montant s'élevait à 157 916,49 $. L'administrateur est devenu partie à l'instance selon la loi.

L'affréteur s'est déclaré en faillite le 6 avril 1992, et le syndic de faillite a fait suspendre les procédures de la Cour fédérale contre l'affréteur le 13 mai 1993, en vertu de l'article 69 de la *Loi sur la faillite et l'insolvabilité*. Par ailleurs, le 3 septembre 1993, le propriétaire a déposé une défense dans laquelle il a nié toute responsabilité au motif que le chaland était affrété en coque nue au moment de l'incident et que l'affréteur avait donc la possession et l'utilisation du chaland. Par conséquent, le 15 novembre 1995, l'administrateur a accepté que la Couronne se désiste de l'action contre le propriétaire.

La Couronne et l'administrateur ont ensuite repris les discussions sur la réclamation de la Couronne, car l'administrateur avait des préoccupations à propos de certaines questions, en particulier à savoir si la Couronne avait pris des mesures suffisantes en premier lieu afin d'obtenir une garantie financière pour les frais de nettoyage. Des discussions en vue de régler la réclamation ont eu lieu le 3 octobre 1996, à la suite desquelles l'administrateur a offert la somme de 110 000,00 $, y compris les intérêts et les frais judiciaires. La Couronne a accepté l'offre le 20 février 1997, et un paiement a été effectué le 3 mars 1997. Le 18 mars 1997, la Couronne a déposé à la Cour fédérale du Canada un avis de désistement de l'action, avec l'accord de l'administrateur.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 1997.

Déversement d’origine inconnue (1992)

Lieu : Ste-Anne-de-la-Pérade (Québec)
Numéro de cas : 120-068-C1

Incident

Le 17 mai 1992, Environnement Canada a signalé qu'une nappe d'hydrocarbures, formée d'environ 5 000 litres de mazout C, avait été observée sur le fleuve Saint-Laurent, près de Ste-Anne-de-la-Pérade (Québec). La source des hydrocarbures était inconnue et la Garde côtière canadienne (GCC), agissant au nom du ministre des Transports, en vertu de l'article 677 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* (la Loi), a pris des mesures pour nettoyer le déversement d'hydrocarbures.

Demande d'indemnisation

Étant donné que la GCC a été incapable d'identifier le navire ayant causé le déversement d'hydrocarbures, elle a fait une demande d'indemnisation à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, en vertu des articles 709 et 710 de la Loi, le 30 juillet 1993, afin de recouvrer les frais et dépenses engagés, dont le montant s'élevait à 19 170,43 $.

Évaluation et offre

Étant donné que la source de la pollution par les hydrocarbures était inconnue et que l'administrateur a été incapable d'établir que les dommages résultant de l'incident n'avaient pas été causés par un navire, la GCC a pu bénéficier de la présomption, selon l'article 710 de la Loi, que le déversement d'hydrocarbures avait été causé par un navire.

À la suite d'une enquête, il a été déterminé que le montant des frais et dépenses raisonnables et réels engagés par la GCC en réponse à l'incident était égal au montant réclamé. La Caisse a donc ordonné que la somme de 22 229,07 $, y compris des intérêts de 3 058,64 $, soit versée à la GCC en règlement complet et final de sa demande d'indemnisation.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 1994.

***Irenes Sapphire* (1992)**

Lieu : Trois-Rivières (Québec)
Numéro de cas : 120-070-C1

Incident

Le 22 septembre 1992, le *Irenes Sapphire*, un vraquier grec battant pavillon grec, a déversé une quantité de combustible de soute dans l'eau, pendant qu'il était amarré au port de Trois-Rivières (Quebec). Étant donné que les propriétaires inscrits du navire n'ont pris aucune mesure en réponse au déversement d'hydrocarbures, la Garde côtière canadienne (GCC) est intervenue en réponse à l'incident et a déployé son équipement de lutte contre la pollution, afin d'atténuer les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causés par le navire. Les frais et dépenses engagés par la GCC se sont élevés à 16 813,40 $.

Administrateur partie à l'instance selon la loi

Étant donné que les propriétaires du navire n'ont pas remboursé les frais engagés par la GCC, la Couronne a déposé une réclamation à la Cour fédérale (Section de première instance) le 7 décembre 1993. L'administrateur est devenu partie à l'instance selon la loi; cependant, il a été convenu, à ce moment, que l'administrateur ne prendrait aucune mesure jusqu'à ce qu'il soit avisé de le faire.

La Couronne a aussi intenté une poursuite, en vertu du *Règlement sur la prévention de la pollution par les hydrocarbures*, contre le navire ayant causé la pollution, mais elle n'a pas obtenu gain de cause. La Couronne a été incapable d'établir hors de tout doute raisonnable que les hydrocarbures provenaient du *Irenes Sapphire*, car un échantillon d'hydrocarbures n'avait pas été prélevé d'un autre navire qui était amarré non loin, afin de les comparer.

Le 8 février 1995, la Couronne a fait une demande d'indemnisation à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse). Cependant, l'administrateur avait des préoccupations à propos de la demande d'indemnisation, car tous les éléments de preuve portaient à conclure que la pollution avait été causée par le *Irenes Sapphire*. Par conséquent, l'administrateur était d'avis qu'il y avait lieu d'intenter une action au civil, car une telle action exige un niveau de preuve moins élevé qu'une action au criminel.

Des négociations ont eu lieu entre la Couronne, les propriétaires du navire et l'administrateur. Le 25 février 1997, l'administrateur a offert la somme de 5 000 $ à la Couronne en règlement complet et final de sa demande d'indemnisation. La Couronne a accepté l'offre de l'administrateur et, par la suite, les propriétaires du navire, la Couronne et l'administrateur sont parvenus à un règlement.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 1997.

Déversement d’origine inconnue (1992)

Lieu : Île des Barques, Sorel (Québec)
Numéro de cas : 120-074-C1

Incident

Le 21 novembre 1992, le navire *Fastness* a signalé à la Garde côtière canadienne (GCC) un déversement d'hydrocarbures survenu près de l'île des Barques, sur le lac Saint-Pierre, à Sorel (Québec). La GCC, agissant au nom du ministre des Transports, en vertu de l'article 677 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* (la Loi), a pris des mesures pour suivre la situation et faire une surveillance aérienne du déversement d'hydrocarbures, dont le coût a été estimé à 25 694,93 $.

Demande d'indemnisation

Étant donné que la GCC a été incapable d'identifier le navire ayant causé le déversement d'hydrocarbures, elle a fait une demande d'indemnisation à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse), en vertu des articles 709 et 710 de la Loi, le 30 juillet 1993, afin de recouvrer les frais et dépenses qu'elle a engagés.

Évaluation et offre

Étant donné que la source de la pollution par les hydrocarbures était inconnue et que l'administrateur a été incapable d'établir que les dommages résultant de l'incident n'avaient pas été causés par un navire, la GCC a pu bénéficier de la présomption, selon l'article 710 de la Loi, que le déversement d'hydrocarbures avait été causé par un navire.

À la suite d'une enquête, et selon l'information obtenue, l'administrateur a déterminé que le montant des frais et dépenses raisonnables et réels engagés par la GCC en réponse à l'incident était égal au montant réclamé.

Par conséquent, la Caisse a versé à la GCC un paiement de 28 623,72 $, y compris les intérêts prévus par la Loi, en règlement complet et final de sa demande d'indemnisation.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 1994.

Déversement d’origine inconnue (1992)

Lieu : Baie des Sables (Québec)
Numéro de cas : 120-075-C1

Incident

Le 29 novembre 1992, la Garde côtière canadienne (GCC) a été informée d'un déversement apparent de mazout lourd au large de la pointe Michel, dans la baie des Sables, au Québec. La GCC, agissant au nom du ministre des Transports, en vertu de l'article 677 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* (la Loi), a pris des mesures pour surveiller et superviser le nettoyage des hydrocarbures par un entrepreneur privé.

Demande d'indemnisation

Étant donné que la GCC a été incapable d'identifier le navire ayant causé le déversement d'hydrocarbures, elle a fait une demande d'indemnisation à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) au montant de 48 109,32 $, en vertu des articles 709 et 710 de la Loi, le 30 juillet 1993.

Évaluation et offre

Étant donné que la source de la pollution par les hydrocarbures était inconnue et que l'administrateur a été incapable d'établir que les dommages résultant de l'incident n'avaient pas été causés par un navire, la GCC a pu bénéficier de la présomption, selon l'article 710 de la Loi, que le déversement d'hydrocarbures avait été causé par un navire.

Après avoir enquêté sur la demande d'indemnisation, l'administrateur a déterminé que le montant des frais et dépenses réels et raisonnables engagés par la GCC en réponse à l'incident était égal au montant réclamé. La Caisse a donc versé à la GCC la somme de 53 508,61 $, y compris les intérêts prescrits, en règlement complet et final de sa demande d'indemnisation.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 1994.

***Valery IV* (1993)**

Lieu : Sabrevois, rivière Richelieu (Québec)
Numéro de cas : 120-079-C1

Incident

Le 10 juin 1993, le *Valery IV*, un yacht à coque de béton immatriculé au Canada, a coulé à son poste de mouillage sur la rivière Richelieu, à Sabrevois (Québec). Des hydrocarbures se sont échappés du navire. Personne ne se trouvait à bord du yacht au moment de l'incident, et il a été impossible de joindre le propriétaire. La Garde côtière canadienne (GCC) a été informée du naufrage et de la pollution qui en a résulté, et elle est intervenue pour contenir et nettoyer la pollution, qui était composée surtout d'hydrocarbures provenant du moteur et du système de carburant diesel. En réponse à l'incident, il a fallu renflouer le navire et, durant cette opération, il a été constaté que deux bouchons de vidange manquaient dans le système de refroidissement du moteur principal, ce qui avait causé une infiltration d'eau dans le navire.

Le 13 juin 1993, une fois les mesures d'intervention terminées, la GCC a pu joindre le propriétaire du navire, qui a indiqué que son navire n'était pas assuré et qu'il n'avait pas les moyens de payer les frais de nettoyage engagés par la GCC, qui s'élevaient à 14 641,68 $. Cependant, il a accepté de vendre le *Valery IV* et de transférer le produit de la vente en fiducie à la GCC pour compenser les frais qu'elle avait engagés. La GCC a accepté cette proposition et, le 15 juin 1993, elle a été avisée par le propriétaire du navire que le *Valery IV* avait été vendu pour la somme de 2 000,00 $.

Demande d'indemnisation

Le 31 mars 1995, l'avocat de la Couronne a officiellement demandé à l'administrateur de considérer l'incident comme une réclamation contre la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse).

Évaluation et offre

Comme suite à son enquête sur la demande d'indemnisation, l'administrateur a tenu des négociations avec la Couronne, car il avait un certain nombre de préoccupations concernant la demande d'indemnisation, en particulier à propos de l'entente sur la vente du navire.

Le 14 mars 1996, l'administrateur a fait une offre de règlement au montant de 12 641,68 $, soit la somme réclamée par la GCC moins les 2 000 $ obtenus de la vente du navire, plus les intérêts courus. La Couronne a accepté l'offre et, le 10 avril 1996, la Caisse a versé à la Couronne un paiement de 15 590,75 $, y compris des intérêts de 2 949,07 $.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 1997.

Déversement d'origine inconnue – (baril de pétrole) (1993)

Lieu : Bassin Lanctôt, Sorel (Québec)
Numéro de cas : 120-086-C1

Incident

Tard dans la soirée du 30 novembre 1993, une drague qui travaillait dans le bassin Lanctôt, à Sorel (Québec), pour le gouvernement du Canada et en son nom, a heurté et percé un baril de pétrole qui gisait sur le fond marin du bassin. Du pétrole lourd s'est répandu dans le bassin et il a fallu nettoyer plusieurs navires à l'ancre ainsi que le quai de l'État. Au moment de l'incident, presque tout le bassin était recouvert d'une mince couche de glace. La Garde côtière canadienne (GCC) est intervenue en réponse au déversement et elle a engagé des entrepreneurs pour nettoyer la pollution.

Demande d'indemnisation

Le 14 février 1994, la Couronne a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) une demande d'indemnisation au montant de 46 813,79 $, afin de recouvrer les frais et dépenses engagés par la GCC en réponse à l'incident.

Évaluation et offre

L'administrateur a enquêté sur la demande d'indemnisation. Étant donné le caractère inhabituel de l'incident et le précédent que cela pouvait créer, il a demandé l'avis d'un avocat-conseil externe sur la responsabilité de la Caisse dans cette affaire. En l'occurrence, les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ont été causés par un baril gisant au fond de la mer, alors que le pouvoir de l'administrateur de payer des demandes d'indemnisation est limité aux dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par un navire et au nettoyage la pollution résultant d'un déversement d'hydrocarbures par un navire. Par conséquent, le 12 juillet 1994, l'administrateur a rejeté la demande d'indemnisation, mais il a accepté de considérer tout autre argument que la Couronne pourrait faire valoir. Par la suite, les parties ont échangé d'autres lettres et ont mené des négociations; cependant, elles n'ont pas pu parvenir à un accord à savoir si la demande d'indemnisation était recevable en vertu de la partie XVI de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

Le 17 novembre 1998, après que l'administrateur ait réitéré sa position selon laquelle la Caisse n'avait aucune responsabilité à l'égard de la demande d'indemnisation, la GCC a retiré sa demande d'indemnisation.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 1999.

***Calypso IV* (1994)**

Lieu : Les Méchins (Québec)
Numéro de cas : 120-091-C1

Incident

Le 2 février 1994, le *Calypso IV*, un vraquier battant pavillon panaméen, était amarré au quai du chantier naval à Les Méchins (Québec), sur la rive sud du Bas-Saint-Laurent, lorsqu'on a constaté que la glace autour du navire était polluée. Par la suite, il a été établi que de l'huile lubrifiante, des déchets de cale et des ordures provenant du navire avaient été déversés sur la glace. Le chantier naval est intervenu en réponse au déversement et a engagé des entrepreneurs pour nettoyer la pollution. La Garde côtière canadienne (GCC) et Environnement Canada ont surveillé l'opération de nettoyage. Au même moment, des brise-glaces de la GCC travaillaient à dégager la voie menant à la cale sèche du chantier naval. Au début, on craignait que l'opération de déglaçage ne libère la glace polluée et que celle-ci ne parte à la dérive, mais après une évaluation de la situation, les brise-glaces ont été autorisés à poursuivre leur travail. À la suite de l'opération de déglaçage, environ 110 litres d'hydrocarbures ont été récupérés, en plus d'une quantité de glace contaminée.

Le 11 février 1994, une lettre d'engagement au montant de 70 000,00 $, en faveur de la GCC et de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse), a été obtenue des représentants du club de protection et d'indemnisation du navire, afin de couvrir les demandes d'indemnisation susceptibles d'être présentées à la suite de cet incident.

Demande d'indemnisation

Le 16 juin 1995, la Couronne a présenté à la Caisse une demande d'indemnisation au montant de 8 181,49 $, afin de recouvrer les frais de surveillance engagés par la GCC et Environnement Canada.

Lorsqu'il a accusé réception de la demande d'indemnisation, l'administrateur a confirmé qu'il était entendu que la Couronne remettrait aussi une copie de la demande d'indemnisation directement aux représentants du propriétaire du navire et que ce dernier serait tenu de la payer, selon le principe du pollueur-payeur. Cependant, cette copie n'a jamais été envoyée. Le 11 février 1997, des représentations ont été faites aux avocats du propriétaire du navire, mais ces derniers ont indiqué que toute réclamation contre le navire était prescrite.

Évaluation et offre

L'administrateur a enquêté sur la demande d'indemnisation. L'une des principales questions avait rapport à la nature des frais réclamés par la Couronne, car il s'agissait de frais de surveillance des travaux effectués par les entrepreneurs qui avaient été engagés à contrat par le chantier naval. Dans une lettre adressée à l'avocat de la Couronne le 17 mars 1997, l'administrateur a soulevé cette question et a demandé son opinion. Dans sa lettre de réponse, datée du 18 juin 1997, l'avocat de la

Couronne a exprimé l'avis que les frais de surveillance étaient légalement récupérables auprès du propriétaire du *Calypso IV* au moment de l'incident en février 1994.

D'ailleurs, à la suite de l'adoption du projet de loi S-4 établissant le nouveau régime de responsabilité et d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures dans la partie XVI de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, qui a reçu la sanction royale le 12 mai 1998 et est entré en vigueur le 29 mai 1999, l'administrateur était d'avis qu'il n'y avait plus aucun doute quant à la responsabilité du propriétaire de navire à l'égard des frais engagés par la Couronne pour assurer un rôle de surveillance durant un incident de pollution par les hydrocarbures.

Le 30 juillet 1998, compte tenu de ce qui précède, l'administrateur a payé à la Couronne la somme de 10 889,90 $, y compris des intérêts de 2 708,47 $, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 1999.

***Stella* (1994)** ⚓

Lieu : Baie des Ha! Ha!, rivière Saguenay (Québec)
Numéro de cas : 120-102-C1

Incident

Le 3 décembre 1994, on a signalé un déversement d'hydrocarbures dans l'eau autour du *Stella*, un navire de charge battant pavillon grec, alors que celui-ci était amarré au quai Duncan, dans la baie des Ha! Ha!, sur la rivière Saguenay, au Québec. Il s'agissait d'un quai privé appartenant à la Société d'électrolyse et de chimie Alcan Ltée (la société Alcan). La société Alcan a engagé des entrepreneurs pour nettoyer le déversement, mais cela s'est avéré difficile à cause de la glace. Environ 80 % des hydrocarbures ont été récupérés, et le reste a été emporté sur la couche de glace.

À la suite de négociations ayant suivi l'ordre de la Garde côtière canadienne interdisant au navire de quitter le quai, le club de protection et d'indemnisation a fourni une lettre d'engagement au montant de 25 000,00 $. Cependant, cette lettre d'engagement a ensuite été annulée, parce que l'analyse des échantillons d'hydrocarbures provenant du navire et de la baie n'était pas concluante. Par conséquent, le propriétaire du navire a refusé de payer les frais et dépenses de nettoyage engagés par la société Alcan.

Demande d'indemnisation

Le 5 avril 1995, la société Alcan a fait une demande d'indemnisation à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, au montant de 6 579,96 $, afin de recouvrer les frais de nettoyage qu'elle avait engagés.

Évaluation et offre

Après avoir enquêté sur la demande d'indemnisation, l'administrateur a conclu que les frais et dépenses réclamés étaient raisonnables. Le 16 novembre 1995, l'administrateur a versé à la société Alcan la somme de 6 837,47 $, y compris des intérêts de 257,51 $, après avoir obtenu la subrogation nécessaire.

Mesures de recouvrement

Après avoir soigneusement examiné les risques et les coûts éventuels du recouvrement de la somme versée, l'administrateur a décidé de ne prendre aucune mesure.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 1996.

***Cogna* (1995)**

Lieu : Rivière des Outaouais, Gatineau (Québec)
Numéro de cas : 120-105-C1

Incident

Le 19 janvier 1995, le *Cogna*, un navire de travail de sept tonneaux de jauge brute, qui était amarré et exposé aux éléments pendant l'hiver sur la rivière des Outaouais, à Gatineau (Québec), a coulé en raison du niveau d'eau plus élevé que la normale et des conditions de glace. Lorsqu'il a coulé, le navire a déversé une quantité d'hydrocarbures.

Il a été impossible de joindre le propriétaire inscrit du navire, et la Garde côtière canadienne (GCC) a organisé les mesures d'intervention en réponse à l'incident avec l'aide d'entrepreneurs. Environ deux barils d'hydrocarbures ainsi que des déchets d'hydrocarbures ont été récupérés. Le navire a ensuite été renfloué et remorqué jusqu'au rivage.

La Couronne, au nom de la GCC, a tenté de recouvrer les frais et dépenses engagés par la GCC auprès du propriétaire inscrit du navire, mais ce dernier a prétendu avoir vendu le navire à un résident des États-Unis.

Demande d'indemnisation

Le 27 novembre 1997, après avoir déterminé qu'il était impossible de recouvrer les frais auprès du prétendu nouveau propriétaire du navire, la Couronne a fait une demande d'indemnisation à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, au montant de 6 034,12 $.

Évaluation et offre

À la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a conclu que, si une action en justice avait été intentée plus tôt et dans les délais, le montant de la limite de responsabilité du navire, soit environ 1 400,00 $, aurait pu être recouvré auprès du propriétaire initial. Par conséquent, le 22 janvier 1998, l'administrateur a offert à la Couronne la somme de 4 634,12 $ en règlement de la demande d'indemnisation. La Couronne a accepté l'offre.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 1998.

Déversement d’origine inconnue (1995) ⚓

Lieu : quai Duncan, Baie des Ha! Ha!, rivière Saguenay (Québec)
Numéro de cas : 120-106-C1

Incident

Les 17 et 18 avril 1995, un déversement d'hydrocarbures est survenu au quai Duncan, appartenant à la Société d’électrolyse et de chimie Alcan Ltée (la société Alcan), dans la baie des Ha! Ha!, sur la rivière Saguenay, au Québec. Deux navires canadiens, le *Northern Progress* et le *Canadian Provider*, étaient amarrés au quai au moment de l'incident. Étant donné qu'il s'agissait d'un petit déversement d'hydrocarbures, dont la quantité était estimée à deux ou trois litres, la Garde côtière canadienne a été incapable de prélever suffisamment d'hydrocarbures dans l'eau pour analyser les échantillons. Par conséquent, il a été impossible d'établir de façon concluante lequel des deux navires avait causé le déversement.

Demande d'indemnisation

Le 31 mai 1995, la société Alcan a fait une demande d'indemnisation à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, au montant de 3 191,81 $, afin de recouvrer les frais de nettoyage.

Cependant, le 19 mars 1996, pendant que l'administrateur enquêtait sur la demande d'indemnisation, il a reçu une lettre de la société Alcan l'informant qu'elle retirait sa demande d'indemnisation.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 1996.

Déversement d’origine inconnue (1995)

Lieu : Port de Montréal (Québec)
Numéro de cas : 120-108-C1

Incident

Tard dans la soirée du 23 juillet 1995, lorsque le navire-citerne canadien *Le Brave* était amarré au quai 105, dans le port de Montréal (Québec), il a signalé aux Services du trafic maritime de la Garde côtière canadienne (GCC) qu'une nappe d'hydrocarbures légers, suivie d'une nappe d'hydrocarbures lourds, avaient été entraînées à son poste d'amarrage par les courants marins. Le navire a souligné qu'il n'avait causé aucun déversement d'hydrocarbures.

Des agents de la GCC et d'Environnement Canada sont intervenus en réponse à l'incident. La GCC a engagé des entrepreneurs pour contenir et nettoyer le déversement d'hydrocarbures, y compris les hydrocarbures qui ont souillé la coque du navire *Le Brave*.

Demande d'indemnisation

Le 24 mars 1997, la Couronne a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 27 212,01 $, afin de recouvrer les frais et dépenses engagés par la GCC en réponse au déversement considéré comme étant d'origine inconnue.

Évaluation et offre

À la suite de l'enquête sur la demande d'indemnisation menée par l'administrateur, il a été constaté que la Direction de la sécurité maritime de Transports Canada avait enquêté sur des déversements d'hydrocarbures survenus le 24 juillet 1995, causés par deux navires se trouvant en amont, mais qu'aucune accusation n'avait été portée. Il a également été constaté que, le 23 juillet 1995, une plus torrentielle s'était abattue sur Montréal pendant une bonne partie de la journée, et qu'Environnement Canada avait ordonné à une installation pétrolière basée à terre de prendre des mesures pour réduire le ruissellement d'eau huileuse dans le port.

On a pu alors établir que les hydrocarbures ne provenaient peut-être pas d'un navire. Par conséquent, à la suite de négociations tenues le 16 octobre 1997, l'administrateur a offert à la Couronne la somme de 22 663,00 $ en règlement complet et final de sa demande d'indemnisation. La Couronne a accepté l'offre.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 1998.

Déversement d’origine inconnue (1995)

Lieu : Sainte-Félicité (Québec)
Numéro de cas : 120-109-C1

Incident

Le 27 juillet 1995, le ministère de l'Environnement et de la Faune du Québec a été avisé qu'une nappe d'hydrocarbures avait été observée le long de la rive sud du fleuve Saint-Laurent, entre Sainte-Félicité et Anse-à-la-Croix, et il a transmis cette information à la Garde côtière canadienne (GCC). La Direction de la sécurité maritime de Transports Canada a mené une enquête pour tenter d'identifier le navire responsable. Par la suite, une analyse des hydrocarbures prélevés sur les plages a révélé qu'il s'agissait de mazout C, mais qu'ils avaient été déversés au moins deux semaines avant d'atteindre le rivage. Il était donc impossible de déterminer lequel des nombreux navires ayant navigué sur le fleuve pendant cette période était responsable du déversement d'hydrocarbures.

Au départ, on a signalé que la nappe d'hydrocarbures qui a souillé le rivage s'étendait sur environ 9 km. Cependant, à la suite d'une inspection des plages, on a constaté la présence d'hydrocarbures à plusieurs endroits entre Sainte-Félicité et Cap-Chat, soit une distance de près de 60 km. La quantité totale d'hydrocarbures ayant atteint le rivage a été estimée à 23 tonnes.

La GCC a engagé des entrepreneurs pour nettoyer la pollution, et les travaux ont débuté le 28 juillet 1995. Parfois, dès qu'une plage était nettoyée, d'autres hydrocarbures y étaient rejetés par la mer. Lorsque les entrepreneurs ont terminé les travaux de nettoyage le 2 août 1995, environ 30 barils d'hydrocarbures et de déchets imprégnés d'hydrocarbures avaient été récupérés.

Demande d'indemnisation

Le 27 février 1997, la Couronne, au nom de la GCC, a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) une demande d'indemnisation au montant de 127 177,83 $, afin de recouvrer les frais et dépenses engagés. Le montant de la demande d'indemnisation comprenait des taxes sur les frais du gouvernement fédéral, mais ces taxes ne sont pas payables par la Caisse.

Évaluation et offre

L'administrateur a enquêté sur la demande d'indemnisation et a demandé des précisions à la GCC à propos de certaines préoccupations qu'il avait concernant la demande d'indemnisation. Après avoir reçu une réponse de la GCC, l'administrateur a offert la somme de 114 456,61 $ en règlement de la demande d'indemnisation. La Couronne a accepté l'offre.

Un paiement au montant de 114 456,61 $, plus des intérêts de 23 167,46 $, a été versé à la Couronne le 25 mai 1998.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 1999.

***Haltren No. 1* (1995)**

Lieu : Port-Menier, île d'Anticosti (Québec)
Numéro de cas : 120-117-C1

Incident

Le 25 octobre 1995, le remorqueur canadien *Techno St. Laurent* faisait route de Grande Vallée (Québec) à destination de Port-Menier, sur l'île d'Anticosti (Québec). Il remorquait le *Haltren No. 1*, un chaland immatriculé au Canada, lorsque le câble de remorquage s'est rompu au large de Port-Menier, pendant la nuit et par mauvais temps. Il a été jugé trop dangereux de tenter de rattacher le câble de remorquage durant la nuit, et le chaland s'est échoué sur la côte sud-ouest de l'île d'Anticosti, où il a été trouvé le lendemain matin. Les propriétaires ont signalé qu'il y avait 272 litres de liquide hydraulique dans des barils à bord du chaland, mais ils ont indiqué qu'il n'y avait aucun risque pour l'environnement car le chaland ne présentait aucun signe de dommage visible. Les propriétaires ont tenté plusieurs fois de remettre le chaland à flot, mais ils n'ont pas réussi à cause des conditions météorologiques défavorables.

Le 16 novembre 1995, des membres du personnel de la Garde côtière canadienne (GCC) se sont rendus sur les lieux pour inspecter le chaland et faire rapport sur l'incident. Ils ont constaté qu'il y avait une petite fuite d'hydrocarbures légers provenant du chaland, et qu'en plus du liquide hydraulique signalé par les propriétaires, il y avait environ 56 000 litres d'un mélange d'eau et d'hydrocarbures dans les cales et 5 600 litres de carburant diesel dans un compartiment arrière. Le 21 novembre 1995, la GCC a demandé aux propriétaires d'indiquer quelles mesures ils avaient l'intention de prendre pour nettoyer la pollution et d'établir un plan d'action; le 27 novembre 1995, les propriétaires ont fourni un plan d'intervention qui a été accepté par la GCC et Environnement Canada.

Les assureurs maritimes ont décidé qu'il n'était pas pratique de remettre le chaland à flot; par conséquent, celui-ci a été déclaré perte réputée totale, et le club de protection et d'indemnisation a assumé la responsabilité de l'enlèvement des hydrocarbures. Le carburant diesel a été retiré du chaland du 8 au 12 décembre 1995, mais avec l'arrivée d'un froid extrême, le mélange d'eau et d'hydrocarbures a commencé à geler et les efforts ont dû être interrompus jusqu'au printemps. À la fin d'avril 1996, aucune autre mesure n'avait encore été prise pour enlever le reste du mélange d'eau et d'hydrocarbures; la GCC a donc entamé des négociations avec le représentant des assureurs des propriétaires.

Le 4 juillet 1996, un pêcheur local a signalé que le chaland causait de la pollution par les hydrocarbures. Un navire de la GCC est intervenu et a pris des mesures provisoires pour contenir la pollution. Le 16 juillet 1996, sous la surveillance de la GCC, des entrepreneurs engagés par le club de protection et d'indemnisation ont commencé à enlever les hydrocarbures qui restaient à bord du chaland; cependant, les représentants du club de protection et d'indemnisation ont mis fin à ces travaux le 25 juillet 1996, parce que la limite de responsabilité des propriétaires avait été atteinte. Les entrepreneurs ont donc été engagés à contrat par la GCC, et les travaux d'enlèvement des hydrocarbures ont repris le 8 août 1996 et ont été achevés à la satisfaction de la GCC et d'Environnement Canada le 24 août 1996.

Demande d'indemnisation

Le 28 octobre 1996, la Couronne a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) une demande d'indemnisation au montant de 306 706,63 $, afin de recouvrer les frais engagés par la GCC en réponse à cet incident.

Évaluation et offre

L'administrateur a enquêté sur la demande d'indemnisation et a demandé des renseignements additionnels à la GCC en août 1997. À la suite des réponses fournies par la GCC, l'administrateur, la GCC et leurs avocats respectifs ont tenu des réunions, et ils sont parvenus à un règlement. Le 21 octobre 1998, l'administrateur a versé à la Couronne la somme de 200 000,00 $ y compris les intérêts, en règlement complet et final de sa demande d'indemnisation; il a aussi obtenu de la Couronne un document de quittance et de décharge dégageant la Caisse de toute future réclamation relative à la pollution par les hydrocarbures causée par le *Haltren No. 1*.

Mesures de recouvrement

Le 23 octobre 1998, l'avocat-conseil de la Caisse a intenté une action en justice devant la Cour fédérale (la Cour) contre les propriétaires du chaland *Haltren No. 1* et d'autres personnes intéressées (collectivement appelés les défendeurs), afin de recouvrer la somme payée à la Couronne. Le 14 décembre 1998, les défendeurs ont déposé une défense et une demande reconventionnelle affirmant qu'ils avaient déjà payé la somme de 301 432,12 $ pour les frais de nettoyage et de prévention et que ce montant dépassait la limite de responsabilité du chaland.

Par la suite, une enquête supplémentaire a permis de mettre à jour des faits concernant la situation financière des défendeurs, ce qui a amené l'administrateur à conclure que la probabilité d'un recouvrement était faible et qu'il n'y avait donc pas lieu de poursuivre les efforts. Par conséquent, une requête en désistement de l'action contre les défendeurs, sans dépens pour l'une ou l'autre partie, a été déposée à la Cour le 30 septembre 1999.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2000.

***APJ Shalin* (1995)** ⚓

Lieu : La Baie (Québec)
Numéro de cas : 120-119-C1

Incident

Le 17 novembre 1995, l'*APJ Shalin*, un vraquier battant pavillon indien, a quitté les installations de la société Alcan Aluminium Ltd. (la société Alcan) à La Baie (Québec). Au moment de son départ, une quantité d'hydrocarbures a été observée sur l'eau, entre l'endroit où le navire était amarré et le poste de mouillage. L'*APJ Shalin* avait été ravitaillé en mazout pendant la nuit.

Un expert maritime de la Direction de la sécurité maritime de Transports Canada a prélevé un échantillon des hydrocarbures dans l'eau. De plus, il a demandé que la Garde côtière des États-Unis prélève un échantillon des hydrocarbures à bord de l'*APJ Shalin* au moment de son arrivée à son prochain port d'escale, à la Nouvelle-Orléans, aux États-Unis. Malheureusement, la demande n'a pas été transmise à la Garde côtière des États-Unis.

Demande d'indemnisation

Le 15 octobre 1996, la société Alcan a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 14 454,91 $, afin de recouvrer les frais de nettoyage du déversement d'hydrocarbures.

Évaluation et offre

L'administrateur a enquêté sur la demande d'indemnisation et, après avoir obtenu de la société Alcan la subrogation requise et les déclarations des témoins, il a versé un paiement de 14 454,91 $, y compris des intérêts de 1 294,35 $, à la société Alcan le 25 février 1997.

Mesures de recouvrement

Étant donné que tous les faits portaient à conclure que l'*APJ Shalin* était à l'origine du déversement d'hydrocarbures, l'administrateur a transmis la demande d'indemnisation de la société Alcan aux représentants du club de protection et d'indemnisation du navire le 1er août 1997. À la suite d'un échange avec les représentants du club de protection et d'indemnisation, ces derniers ont offert la somme de 5 000,00 $ en règlement complet et final de la réclamation contre l'*APJ Shalin*, sans toutefois admettre une responsabilité quelconque. L'administrateur a accepté l'offre. Le paiement par chèque a été reçu le 13 juillet 1998.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 1999.

***Kolomna* (1996)**

Lieu : Québec (Québec)
Numéro de cas : 120-124-C1

Incident

Le 23 février 1996, des hydrocarbures ont été observés sur la glace autour du *Kolomna*, un navire roulier battant pavillon russe qui était amarré au poste 102, dans le port de Québec (Québec). Des agents de la Direction de la sécurité maritime de Transports Canada (DSM) et de l'équipe d'intervention environnementale de la Garde côtière canadienne (GCC) se sont rendus sur les lieux pour faire enquête, à la suite de laquelle une ordonnance d'immobilisation a été signifiée au navire. L'agent du navire a engagé un organisme d'intervention pour nettoyer la pollution. On a estimé qu'environ un baril de mazout lourd avait été récupéré.

Peu après minuit, le 25 février 1996, le directeur du port a signalé que le *Kolomna* avait causé un deuxième déversement d'hydrocarbures. Cette fois, le capitaine du navire a refusé d'accepter la responsabilité; la GCC a donc engagé des entrepreneurs pour nettoyer la pollution. Un expert maritime de la DSM a mené une autre enquête. On a observé que des hydrocarbures s'échappaient du navire, mais il n'a pas été possible d'en déterminer immédiatement la source. On a ordonné qu'un plongeur fasse une inspection de la coque, mais aucune défectuosité pouvant expliquer la fuite d'hydrocarbures n'a été décelée. Les opérations de nettoyage ont pris fin tôt dans la matinée du 26 février 1996, et on a signalé que 4 000 litres d'eau mélangée aux hydrocarbures avaient été récupérés.

Le 23 février 1996, la DSM a obtenu de l'agent du navire une lettre d'engagement au montant de 30 000,00 $, afin de garantir le paiement de toute amende éventuelle pouvant être imposée au *Kolomna* pour avoir causé la pollution par les hydrocarbures. De plus, le 12 mars 1996, à la demande de la GCC, une lettre d'engagement au montant de 65 000,00 $ a aussi été obtenue de l'avocat des affréteurs à temps du *Kolomna* (l'avocat des affréteurs), au nom du club de protection et d'indemnisation des affréteurs, afin de couvrir les frais de nettoyage. Le même jour, après réception de cette lettre d'engagement, le *Kolomna* a été libéré et a quitté le port. Le 14 février 1997, le navire a été reconnu coupable d'avoir causé la pollution par les hydrocarbures et a été condamné à une amende de 6 750,00 $, laquelle a été payée.

Le 27 février 1997, la GCC a présenté sa réclamation à l'avocat des affréteurs, au montant de 52 837,26 $, afin de recouvrer les frais et dépenses engagés par la GCC pour nettoyer la pollution. Des lettres ont été échangées et, le 28 août 1997, l'avocat des affréteurs a demandé à la Couronne de traiter directement avec le club de protection et d'indemnisation des affréteurs, car il n'était pas mandaté pour représenter les propriétaires ou les exploitants du navire. Le 29 août 1997, la Couronne a présenté la réclamation de la GCC au club de protection et d'indemnisation des affréteurs, qui a répondu qu'il représentait le *Kolomna* seulement en matière d'affrètements, que toute question de pollution relevait des propriétaires du navire, et que la réclamation devait donc être présentée au club de protection et d'indemnisation des propriétaires du navire.

Demande d'indemnisation

Le 19 janvier 1998, la Couronne a présenté la demande d'indemnisation de la GCC à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires.

La Couronne s'est aussi préparée à intenter une action en justice contre le navire et d'autres. La Couronne et l'administrateur ont fait des représentations aux clubs de protection et d'indemnisation concernés, en particulier celui des affréteurs qui avait fourni une lettre d'engagement. Le 16 février 1999, la Couronne a reçu du club de protection et d'indemnisation des affréteurs un virement de fonds au montant de 52 827,26 $. Ce paiement ne comprenait aucun intérêt, mais la Couronne l'a accepté en règlement final de sa réclamation.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 1999.

***Haralambos* (1996)**

Lieu : Port-Cartier (Québec)
Numéro de cas : 120-135-C1

Incident

Le 3 décembre 1996, des résidents de la petite communauté de Rivière-Pentecôte ont découvert des hydrocarbures sur les plages du golfe du Saint-Laurent, au sud-ouest de Port-Cartier (Québec). Les autorités ont été avisées de la situation et la Garde côtière canadienne (GCC) est intervenue avec l'aide d'entrepreneurs pour effectuer le nettoyage. L'opération de nettoyage a commencé le 5 décembre 1996 et a été terminée à la satisfaction des autorités le 9 décembre 1996. On a signalé que 103 barils d'hydrocarbures et de matériel souillé par les hydrocarbures ont été récupérés pour être éliminés.

Demande d'indemnisation

Le 27 février 1997, la Couronne a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) une demande d'indemnisation au montant de 73 483,00 $, afin de recouvrer les frais de nettoyage engagés par la GCC. La demande d'indemnisation a été présentée comme un déversement d'origine inconnue.

Évaluation et offre

L'administrateur a mené une enquête sur les circonstances de cette pollution par les hydrocarbures et a découvert que la Direction de la sécurité maritime de Transports Canada (DSM) avait également procédé à une enquête approfondie sur deux déversements impliquant le *Haralambos*, un vraquier battant pavillon chypriote, qui étaient survenus les 19 et 25 novembre 1996 dans le port de Port-Cartier. Le navire était entré dans le port le 18 novembre et en était ressorti pour se rendre à un point de mouillage au large, en attente d'un chargement entre le 19 et le 25 novembre 1996. On a découvert que l'un des ballasts d'eau supérieurs avait été perforé par la corrosion et que celle-ci avait atteint un réservoir de carburant, d'où provenait la fuite d'hydrocarbures. Les propriétaires du navire ont accepté la responsabilité de ces déversements et se sont engagés à payer les frais de nettoyage du port. Le 30 novembre 1996, l'*Haralambos* a pris la mer à destination de 1'Iran.

Au cours de son enquête, l'expert de la DSM avait prélevé des échantillons d'hydrocarbures. Ces échantillons ont ensuite été comparés aux hydrocarbures trouvés sur les plages de Rivière-Pentecôte, ce qui a permis de déterminer que les hydrocarbures provenant du port correspondaient à ceux se trouvant sur les plages. En conséquence, le 4 décembre 1997, l'administrateur a transmis la demande d'indemnisation au représentant canadien du club de protection et d'indemnisation du *Haralambos*, pour qu'elle soit payée directement à la Couronne. Le 22 mai 1998, l'avocat du club de protection et d'indemnisation a répondu à l'administrateur, en niant toute responsabilité du *Haralambos* relativement à la demande d'indemnisation et en déclarant que, sans preuve plus concrète, il ne pouvait recommander que le navire accepte la responsabilité de la pollution.

Le 17 novembre 1998, l'administrateur a autorisé un paiement provisoire à la Couronne s'élevant à 75 % de sa demande d'indemnisation, soit un montant de 55 112,25 $, plus 6 874,94 $ en intérêts. L'administrateur a poursuivi son enquête afin d'obtenir d'autres preuves relatives à la demande d'indemnisation. Une autre analyse des échantillons d'hydrocarbures a été faite. Cette fois-ci, l'échantillon prélevé sur les plages de Rivière-Pentecôte a été comparé directement avec les échantillons provenant du ballast contaminé de l'*Haralambos*. L'analyse, datée du 23 février 1999, a conclu que ces échantillons étaient « très semblables ». Afin d'évaluer plus amplement la probabilité que l'*Haralambos* ait pu être à l'origine des déversements d'hydrocarbures alors qu'il se trouvait au large de Port-Cartier, une étude de conjoncture rétrospective de trajectoire a été effectuée à l'initiative de la Caisse. Ce rapport de conjoncture rétrospective, daté du 23 août 1999, a révélé que si un navire se trouvant au large de Port-Cartier avait déversé des hydrocarbures le 19 novembre 1996, les hydrocarbures se seraient répandus dans le golfe; il a aussi montré que, si un navire se trouvant au large de Port-Cartier avait déversé des hydrocarbures le 25 novembre 1996, les conditions étaient telles que les hydrocarbures auraient pu dériver vers la zone générale des plages polluées à la suite de l'incident.

Entre-temps, l'administrateur et la Couronne ont conclu un accord sur le montant réclamé, ce qui a réduit de 1 975,89 $ la demande d'indemnisation. Le 28 mars 2000, l'administrateur a donc pris des dispositions pour payer le solde de la demande d'indemnisation de la Couronne, soit 7 396,09 $, plus des intérêts de 1 612,41 $. Les taxes ont été déduites de ce montant final en souffrance, puisqu'elles avaient été incorrectement calculées dans la demande d'indemnisation initiale de la Couronne. Le 9 mai 2000, l'administrateur a ordonné le versement à la Couronne du montant exact de taxes, soit 3 374,70 $, plus des intérêts de 773,05 $.

Mesures de recouvrement

En mai 2000, l'*Haralambos* était de retour au Canada et l'administrateur a obtenu une lettre d'engagement au montant de 125 000,00 $. L'administrateur a ensuite engagé une action en justice contre le navire devant la Cour fédérale, à laquelle une défense a été déposée. Entre-temps, le 3 novembre 2000, il a été signalé que l'*Haralambos* avait été acheté par des intérêts chinois pour être démoli.

Des offres et des contre-offres ont été faites entre les avocats des deux parties, mais aucun règlement n'avait été conclu au 15 avril 2004. L'administrateur a donc chargé son conseiller juridique de procéder au procès. Le 15 juin 2004, avant l'instruction du procès, l'administrateur a accepté une offre de règlement au montant de 50 000 $.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2005.

***Nita 1* (1997)**

Lieu : Gros-Cacouna (Québec)
Numéro de cas : 120-138-C1

Incident

Le 19 mars 1997, des hydrocarbures ont été observés sur la glace entre le *Nita 1*, un navire de charge polyvalent battant pavillon panaméen, et le quai du port de Gros-Cacouna (Québec). Le navire a nié toute responsabilité. La Garde côtière canadienne (GCC) a engagé des entrepreneurs pour effectuer les opérations de nettoyage, qui ont pris fin le 20 mars 1997. Environ un baril de déchets d'hydrocarbures a été récupéré.

Des échantillons d'hydrocarbures ont été prélevés par un expert maritime de la Direction de la sécurité maritime de Transports Canada et, par la suite, des accusations ont été portées contre le *Nita 1* pour avoir causé de la pollution par les hydrocarbures. Avant que le navire ne soit autorisé à prendre la mer, le club de protection et d'indemnisation du navire a dû fournir une lettre d'engagement en faveur de la GCC au montant de 5 000,00 $. À la suite d'une poursuite au criminel intentée contre le navire, ce dernier a été reconnu coupable et a été condamné à payer une amende de 8 000,00 $.

Demande d'indemnisation

La GCC a fait une réclamation aux avocats du *Nita 1*, mais elle n'a pas été payée. Par conséquent, le 8 janvier 1998, la Couronne a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 3 787,30 $, afin de recouvrer les frais et dépenses engagés par la GCC relativement à cet incident.

Le 26 février 1998, l'administrateur a transmis la réclamation de la GCC aux avocats du *Nita 1* et a demandé qu'elle soit payée directement à la Couronne. Les avocats du navire ont accusé réception de la réclamation, mais ils ont nié toute responsabilité de la part du navire.

À la suite de négociations entre les avocats du navire et la Couronne, un accord de règlement complet au montant de 3 000,00 $ a été conclu, et cette somme a été versée à la Couronne le 2 mars 2000. Par la suite, le 23 mars 2000, un document officiel de quittance et de décharge a été signé au nom de la Couronne en faveur du navire. L'administrateur n'était pas partie au règlement.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2000.

***Le Barachois* (1997)**

Lieu : L'Étang-du-Nord, Îles-de-la-Madeleine (Québec)
Numéro de cas : 120-141-C1

Incident

Le 22 juin 1997, *Le Barachois*, un navire de pêche canadien, a déversé du carburant diesel dans le port de l'Étang-du-Nord, aux Îles-de-la-Madeleine (Québec). On a constaté qu'une fuite s'était produite dans l'un des réservoirs de carburant du navire sans équipage, et que le carburant qui s'est écoulé a été rejeté par-dessus bord par la pompe de cale automatique. Le propriétaire du navire ne s'est pas engagé à récupérer les quelque cinq litres d'hydrocarbures qui ont été déversés. La Garde côtière canadienne (GCC) a donc engagé des entrepreneurs locaux. Des viviers à homards se trouvaient dans le port.

Demande d'indemnisation

Étant donné qu'elle n'a reçu aucune réponse du propriétaire du navire, la Couronne, au nom de la GCC, a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) une demande d'indemnisation au montant de 2 386,22 $, afin de recouvrer les frais de nettoyage.

Évaluation et offre

L'administrateur a enquêté sur la demande d'indemnisation et, le 13 octobre 1998, il a payé à la Couronne la somme de 2 386,22 $, plus des intérêts de 200,95 $, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation.

Mesures de recouvrement

Le 16 novembre 1998, l'administrateur a écrit au propriétaire du navire pour lui demander de payer la somme de 2 566,55 $, qui représentait la limite de responsabilité calculée, plus les intérêts, afin de recouvrer le paiement que la Caisse avait versé à la Couronne. Le propriétaire du navire n'a pas répondu à cette lettre. Le 14 juillet 1999, une autre lettre a été envoyée au propriétaire du navire, et cette fois il a répondu qu'il était incapable de payer à cause d'autres frais de réparation de son navire et de faibles revenus de pêche. D'autres renseignements obtenus ont montré que le propriétaire du navire était en mauvaise santé au moment de l'incident et ont confirmé qu'il avait peu de revenus. L'administrateur a donc décidé qu'il n'y avait pas lieu de prendre d'autres mesures de recouvrement et il a accepté un compromis en règlement de la réclamation.

Le 23 novembre 1999, l'administrateur a reçu un chèque au montant de 850,00 $.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2000.

Déversement d’origine inconnue (1997) ⚓

Lieu : La Baie (Québec)
Numéro de cas : 120-144-C1

Incident

Le 2 juillet 1997, le vraquier *Island Sky* était amarré au quai des installations de la société Alcan à La Baie (Québec), en amont de la rivière Saguenay, lorsqu'une irisation d'hydrocarbures a été observée autour du navire. L'équipage du navire peignait la coque à ce moment, mais le navire a nié toute responsabilité. La société Alcan a engagé des entrepreneurs pour récupérer les hydrocarbures, mais aucun échantillon n'a pu être prélevé car la quantité d'hydrocarbures était trop petite.

La Garde côtière canadienne a été informée de l'incident après la fin de l'opération de nettoyage. Cependant, étant donné qu'il s'agissait d'un très petit déversement, aucun représentant du gouvernement fédéral ne s'est rendu sur les lieux.

Demande d'indemnisation

Le 2 mars 1998, la société Alcan a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 607,57 $, afin de recouvrer ses frais et dépenses. L'incident a été classé comme un déversement d'origine inconnue, bien qu'aucun autre navire n'était impliqué.

Évaluation et offre

L'administrateur a enquêté sur la demande d'indemnisation. Étant donné qu'il avait un certain nombre de préoccupations, il a demandé d'autres renseignements à la société Alcan, mais cette dernière n'a pas répondu.

Le 18 mars 1999, l'administrateur a payé la demande d'indemnisation, plus des intérêts de 65,62 $, tout en faisant bien comprendre à la société Alcan qu'en cas de toute future demande d'indemnisation, elle devait faire une meilleure enquête sur l'origine d'un déversement survenu à son quai, car une enquête rapide et approfondie est essentielle pour faire respecter le *principe du pollueur-payeur*.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 1999.

Déversement d’origine inconnue (1997)

Lieu : Bassin Lanctôt, Port de Sorel (Québec)
Numéro de cas : 120-145-C1

Incident

Le 3 juillet 1997, un navire de la Garde côtière canadienne (GCC) a signalé de la pollution par les hydrocarbures dans le bassin Lanctôt, à Sorel (Québec). La GCC a utilisé son propre personnel et son équipement pour intervenir en réponse au déversement. Pendant la nuit, une quantité totale de 31,3 mm de pluie était tombée à Sorel au cours d'une période de 45 minutes.

La Direction de la sécurité maritime de Transports Canada a dépêché un expert maritime sur les lieux. À ce moment, la source la plus probable de la pollution semblait être un navire canadien des Grands Lacs qui déchargeait des grains à un quai situé non loin, en amont du bassin Lanctôt. Des échantillons ont été prélevés, mais l'analyse n'a pas permis d'établir la source de la pollution. De plus, l'analyse a montré que l'échantillon prélevé dans l'eau du bassin Lanctôt était de l'huile à base végétale, alors que l'huile hydraulique du navire était à base minérale.

Demande d'indemnisation

Le 8 janvier 1998, la Couronne a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) une demande d'indemnisation au montant de 13 581,64 $, afin de recouvrer les frais et dépenses engagés par la GCC pour intervenir en réponse à l'incident de pollution.

Évaluation et offre

L'administrateur a enquêté sur la demande d'indemnisation, mais étant donné les résultats de l'analyse des échantillons prélevés, il a avisé la Couronne que de l'huile à base végétale n'est pas conforme à la définition d'hydrocarbures figurant à la partie XVI de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. Par conséquent, le 19 octobre 1998, la Couronne a accepté de ne pas donner suite à sa demande d'indemnisation à la Caisse.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 1999.

Déversement d'origine inconnue (1997) ⚓

Lieu : La Baie (Québec)
Numéro de cas : 120-151-C1

Incident

Le 9 août 1997, trois navires étaient amarrés à deux quais aux installations de la société Alcan à La Baie (Québec), dans le cours supérieur de la rivière Saguenay, lorsqu'on a constaté une irisation d'hydrocarbures entre les deux quais. Les hydrocarbures semblaient être un mélange de combustibles de soute. Des échantillons ont été prélevés, mais le personnel de la société Alcan a été incapable de déterminer de quel navire provenaient les hydrocarbures.

Au départ, le personnel de la société Alcan est intervenu en réponse au déversement, mais des entrepreneurs ont ensuite été engagés pour nettoyer la pollution. Les autorités ont été informées de l'incident, mais elles ne se sont pas rendues sur les lieux. L'incident est survenu à un endroit qui se trouve à environ trois heures de route des plus proches bureaux de la Garde côtière canadienne et de la Direction de la sécurité maritime de Transports Canada.

Demande d'indemnisation

Le 19 octobre 1997, la société Alcan a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 344,00 $, afin de recouvrer les frais d'intervention de son personnel. Le 6 novembre 1997, la société Alcan a présenté une autre demande d'indemnisation au montant de 890,10 $, afin de recouvrer les frais des travaux de nettoyage effectués par les entrepreneurs.

Évaluation et offre

Le 21 mai 1998, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a payé à la société Alcan la somme de 1 287,72 $, y compris des intérêts de 53,62 $, en règlement complet et final de sa demande d'indemnisation. L'administrateur a aussi demandé à la société Alcan de signer et de lui retourner un document de quittance et de subrogation.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 1999.

Déversement d'origine inconnue (1997)

Lieu : Sept-Îles (Québec)
Numéro de cas : 120-155-C1

Incident

Le 29 août 1997, une quantité d'environ neuf à treize litres de carburant diesel léger a été déversée dans le port de Sept-Îles (Québec). Une analyse des hydrocarbures a révélé qu'il s'agissait d'un mélange de carburant diesel et d'huile lubrifiante. Le déversement s'est produit dans le port de pêche, mais une partie des hydrocarbures s'est répandue dans le port principal. Le déversement a probablement été causé par l'un des quelque vingt navires de pêche qui se trouvaient dans le port au moment de l'incident. Cependant, aucun de ces navires n'était la source évidente de la pollution, et parce qu'ils s'étaient tous ravitaillés en carburant au même endroit, il a été jugé impraticable de faire une analyse des hydrocarbures. La Garde côtière canadienne (GCC) est intervenue et a engagé un entrepreneur pour contenir et nettoyer la pollution.

Demande d'indemnisation

L'incident a été classé comme un déversement d'origine inconnue et, le 8 janvier 1998, la Couronne a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navire une demande d'indemnisation au montant de 5 242,95 $, afin de recouvrer les frais et dépenses engagés par la GCC.

Évaluation et offre

À la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a exigé de la Couronne une preuve du paiement des factures des entrepreneurs, afin de pouvoir payer le montant complet de la demande d'indemnisation. La preuve exigée a été reçue le 16 avril 1998 et, le lendemain, l'administrateur a versé à la Couronne la somme de 5 242,95 $, plus des intérêts de 211,52 $, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 1999.

***Rani Padmini* (1997)**

Lieu : Baie-Comeau (Québec)
Numéro de cas : 120-158-C1

Incident

Le 9 octobre 1997, le *Rani Padmini*, un vraquier battant pavillon indien, a causé un déversement d'hydrocarbures provenant d'une fissure dans un réservoir de carburant, alors qu'il accostait le quai public à Baie-Comeau (Québec). Le navire avait un arrangement avec un organisme d'intervention, mais il a refusé de l'invoquer. Par conséquent, la Garde côtière canadienne (GCC) a engagé des entrepreneurs pour contenir et récupérer les hydrocarbures. Environ 12,5 tonnes de mazout n° 6, 12 tonnes d'un mélange d'eau et d'hydrocarbures, 15 mètres cubes de matériel absorbant souillé et 15 mètres cubes de végétation polluée ont été récupérés.

Avant que le navire ne soit autorisé à prendre la mer, une lettre d'engagement au montant de 375 000,00 $ a été obtenue du club de protection et d'indemnisation.

Demande d'indemnisation

Le 27 janvier 1998, la GCC a présenté au propriétaire du *Rani Padmini* une réclamation pour exiger le remboursement des frais et dépenses qu'elle avait engagés, dont le montant s'élevait à environ 335 000,00 $. Cependant, le propriétaire du navire n'a pas payé le montant exigé. Par conséquent, le 21 mai 1998, la Couronne a présenté une demande d'indemnisation à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse), au montant de 337 189,41 $, en vertu de l'article 710 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* (la Loi). Au cours de son enquête sur la demande d'indemnisation, l'administrateur a appris que le propriétaire du navire prétendait que les dommages à la coque avaient été causés par une saillie au quai public fédéral à Baie-Comeau. Par la suite, le 14 janvier 2000, la Couronne a retiré la demande d'indemnisation qu'elle avait présentée à la Caisse.

Le 5 janvier 2000, le propriétaire du navire a intenté devant la Cour fédérale du Canada une action en justice contre la Couronne au montant de 800 000,00 $US, pour les frais engagés à la suite des dommages causés au navire. Le 11 août 2000, la Couronne a déposé une défense et une demande reconventionnelle. Quant à l'administrateur, aucun document ne lui a été signifié pour le rendre partie à l’instance selon l'article 713 de la Loi.

Le 30 mars 2001, après avoir communiqué avec les avocats de la Couronne pour savoir quelles étaient leurs intentions, l'administrateur a conclu qu'aucune demande d'indemnisation ne serait présentée à la Caisse.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2002.

Déversement d'origine inconnue (1998)

Lieu : Sainte-Anne-de-Sorel (Québec)
Numéro de cas : 120-173-C1

Incident

La Garde côtière canadienne (GCC) a signalé à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) que, le 18 mai 1998, un homme et son chien avaient été contaminés par des hydrocarbures pendant qu'ils marchaient sur la plage à Sainte-Anne-de-Sorel (Québec), sur le fleuve Saint-Laurent, juste en aval de Sorel. En réponse à l'incident, la GCC a surveillé les travaux des entrepreneurs engagés pour récupérer ce qui semblait être du mazout lourd.

Durant la même période, il y avait eu un déversement de mazout lourd de source terrestre à proximité, mais une enquête menée par Environnement Canada, Environnement Québec et la GCC a conclu que les deux incidents n'étaient pas reliés. De plus, étant donné l'endroit où les hydrocarbures se trouvaient sur la plage, ils semblaient être venus de l'amont, c'est-à-dire plus haut que Sorel. Par conséquent, l'incident a été classé comme un déversement d'origine inconnue.

Demande d'indemnisation

Le 6 octobre 1998, la Couronne a présenté à la Caisse une demande d'indemnisation pour recouvrer les frais et dépenses engagés par la GCC. Le 26 octobre 1998, la Couronne a présenté une demande d'indemnisation modifiée qui incluait les frais relatifs à la présence de l'agent d'Environnement Canada. Le montant total de la demande d'indemnisation modifiée s'élevait à 7 368,68 $.

Évaluation et offre

Après avoir fait une enquête et une évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a conclu que les frais et dépenses étaient raisonnables au sens de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. Par conséquent, le 3 mars 1999, l'administrateur a versé à la Couronne la somme de 7 791,68 $, y compris des intérêts de 423,00 $.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 1999.

***Filomena Lembo* (1998)**

Lieu : Québec (Québec)
Numéro de cas : 120-174-C1

Incident

Le 26 mai 1998, le *Filomena Lembo*, un navire-citerne battant pavillon italien qui avait été converti après avoir servi de navire de charge, est arrivé à un poste d'amarrage à Québec (Québec) pour livrer une partie de sa cargaison de mazout n° 6 à une usine de pâte à papier locale appartenant à la société Daishowa Inc. La société Daishowa a décidé d'engager des entrepreneurs pour effectuer un exercice de simulation de déversement d'hydrocarbures. Les entrepreneurs ont commencé à déployer un barrage autour du navire-citerne dès son arrivée. Peu de temps après, des hydrocarbures ont été découverts à l'intérieur du barrage. Le déversement a continué à prendre de l'ampleur à l'intérieur du barrage, et la quantité finale d'hydrocarbures a été estimée à environ 200 à 400 litres. La société Daishowa a fait appel aux entrepreneurs qui étaient déjà sur place pour nettoyer la pollution. Le navire-citerne a déchargé sa cargaison et s'est ravitaillé en combustible de soute.

La Direction de la sécurité maritime (DSM) de Transports Canada a mené une enquête et a constaté que les hydrocarbures avaient la consistance d'une huile de graissage ou d'une huile hydraulique vieille et sale. Cependant, la DSM a été incapable d'établir une concordance entre ces hydrocarbures et des échantillons d'hydrocarbures prélevés à bord du navire-citerne. De plus, il a été déterminé que les hydrocarbures ne provenaient pas des systèmes d'égout terrestres. Cependant, la DSM a constaté un certain nombre de défauts dans le système de transbordement d'hydrocarbures du navire par rapport aux exigences internationales.

Mesures prises par l'administrateur

Le navire-citerne a pris la mer le 28 mai 1998. Le même jour, la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) a intenté devant la Cour fédérale du Canada une action en justice contre le *Filomena Lembo*, ses propriétaires et toute autre partie ayant un intérêt dans le navire. Par conséquent, le navire-citerne a été arrêté à son prochain port d'escale, à Sept-Îles, jusqu'à ce qu'une lettre d'engagement au montant convenu de 85 000,00 $ soit obtenue du club de protection et d'indemnisation le 29 mai 1998.

Demande d'indemnisation

Le 29 octobre 1998, la société Daishowa a présenté à la Caisse une demande d'indemnisation au montant de 35 179,11 $, afin de recouvrer les frais et dépenses qu'elle avait engagés en réponse au déversement.

Évaluation et offre

L'administrateur a mené une enquête approfondie sur les circonstances du déversement; à cette fin, il a engagé des plongeurs pour fouiller le fond de la mer autour du poste d'amarrage en question, où divers matériaux ont été trouvés. Ces matériaux comprenaient surtout des coffrages de béton et

des charpentes de construction, ainsi qu'un objet de forme cylindrique, possiblement un réservoir, qui était enfoui dans la boue. Le 23 novembre 1998, lors d'une plongée de suivi effectuée pour tenter de retrouver l'objet de forme cylindrique, les plongeurs ont trouvé un autre objet qui, à leur avis, était la structure d'une automobile ou d'un petit avion. Les plongeurs ont ramené une petite pièce de l'objet à la surface et ont conclu que ce ne pouvait pas être la source de la pollution. Étant donné qu'aucune indication de la source des hydrocarbures n'a pu être trouvée, l'incident a été classé comme étant un déversement d'origine inconnue.

L'administrateur a donc procédé à l'évaluation du montant de la demande d'indemnisation de la société Daishowa. Il avait un certain nombre de préoccupations, surtout à propos du taux horaire réclamé pour les employés de la société Daishowa, des frais de surestarie relatifs au retard du *Filomena Lembo*, et des frais juridiques de la société Daishowa. À la suite de négociations entre les avocats, l'administrateur est parvenu à un règlement avec la société Daishowa. Par conséquent, le 25 janvier 2000, l'administrateur a versé à la société Daishowa un paiement de 17 966,31 $, plus des intérêts de 2 003,42 $, ainsi qu'un autre paiement de 2 172,39 $ pour le partage d'information sur les résultats de l'analyse des échantillons d'hydrocarbures. Le 1er février 2000, la société Daishowa a signé une quittance en faveur de la Caisse.

À la suite du règlement de la demande d'indemnisation de la société Daishowa, et après que la société Daishowa et le port de Québec aient renoncé à leur intérêt dans la lettre d'engagement, l'administrateur a retourné celle-ci à l'avocat du propriétaire du navire. De plus, l'action en justice que l'administrateur avait intentée contre le navire a été abandonnée par consentement des parties, qui ont accepté de supporter leurs propres dépens.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2001.

Déversement d'origine inconnue (1998)

Lieu : Île-des-Barques (Québec)
Numéro de cas : 120-177-C1

Incident

Le 8 août 1998, un navire de surveillance de la Garde côtière canadienne (GCC) a signalé à la Direction de l'intervention de la GCC la présence d'hydrocarbures dans le chenal au sud-ouest de l'Île-des-Barques (Québec), juste en aval de Sorel sur le fleuve Saint-Laurent. À l'extrémité sud du chenal se trouve un déversoir en pierre. On a constaté que les hydrocarbures s'étaient infiltrés dans le déversoir et qu'ils s'en échappaient selon l'état de la marée. La pollution par les hydrocarbures a persisté et, le 13 août 1998, la GCC a installé un barrage absorbant au-dessous du déversoir; le lendemain, cependant, on a constaté que le barrage ne pouvait pas résister au courant. Un barrage ordinaire a donc été déployé pour mieux contenir les hydrocarbures qui s'échappaient du déversoir; le barrage a été enlevé le 22 octobre 1998. Il s'est avéré impossible de déterminer la source des hydrocarbures; par conséquent, l'incident a été classé comme un déversement d'origine inconnue.

Demande d'indemnisation

Le 26 mars 1999, la Couronne, au nom de la GCC, a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 22 152,81 $, dont environ la moitié visait à recouvrer les frais d'utilisation du navire et des barrages de la GCC. L'autre montant principal réclamé dans la demande d'indemnisation se rapportait aux frais des entrepreneurs qui ont surveillé les barrages.

Évaluation et offre

Après avoir enquêté sur la demande d'indemnisation, l'administrateur a constaté que certains frais n'étaient pas établis, en particulier les frais d'élimination des déchets contaminés par les hydrocarbures, et que d'autres frais n'étaient pas raisonnables, surtout ceux liés à l'utilisation du navire de la GCC. Par conséquent, le 8 novembre 1999, l'administrateur a versé à la GCC un paiement provisoire de 16 988,27 $, plus des intérêts de 1 520,66 $. Par la suite, la GCC a indiqué qu'elle ne réclamerait pas le reste de la demande d'indemnisation.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2000.

Déversement d'origine inconnue (1998)

Lieu : Rimouski (Québec)
Numéro de cas : 120-180-C1

Incident

Le 2 septembre 1998, le directeur du port de Rimouski a signalé à la Garde côtière canadienne (GCC) que des hydrocarbures émulsionnés de couleur blanche causaient de la pollution dans le port. La GCC a engagé des entrepreneurs pour nettoyer la pollution. La Direction de la sécurité maritime de Transports Canada a enquêté sur l'incident, mais elle a été incapable de trouver la source des hydrocarbures. L'incident a donc été classé comme un déversement d'origine inconnue.

Demande d'indemnisation

Le 18 janvier 1999, la Couronne, au nom de la GCC, a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 1 787,71 $.

Évaluation et offre

Le 3 mars 1999, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a payé celle-ci en entier, plus des intérêts de 66,51 $.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 1999.

Déversement d'origine inconnue (1998)

Lieu : port de Montréal (Québec)
Numéro de cas : 120-184-C1

Incident

Le 13 octobre 1998, le *Seabourn Pride*, un navire de croisière battant pavillon norvégien, s'est ravitaillé en carburant et a déchargé des huiles usées, alors qu'il était amarré à la section M5 dans le port de Montréal. Tôt dans la matinée du 14 octobre 1998, le navire a pris la mer à destination de Québec. Quatre heures plus tard, un déversement d'hydrocarbures a été signalé dans les sections M5 et M6 du port de Montréal. Il y avait cinq bateaux de service dans la section M6, y compris une grue flottante, et toutes leurs coques ont été souillées par les hydrocarbures. Il s'agissait d'un mélange d'hydrocarbures légers et d'hydrocarbures lourds.

Lorsque le navire de croisière est arrivé à Québec, des dispositions ont été prises pour obtenir une lettre d'engagement au montant de 60 000,00 $ en faveur de la Garde côtière canadienne (GCC) et de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse).

La GCC a engagé des entrepreneurs pour nettoyer la pollution. La Direction de la sécurité maritime de Transports Canada a arraisonné le *Seabourn Pride*, mais elle a été incapable d'établir que les hydrocarbures trouvés dans les sections M5 et M6 du port provenaient du navire.

La Caisse a aussi enquêté sur le déversement d'hydrocarbures, car il semblait que celui-ci avait été causé par le navire de croisière lui-même ou par le petit bateau qui avait servi à décharger les huiles usées. Cependant, il a été impossible de déterminer lequel des deux était à l'origine du déversement. De plus, les deux navires ont nié toute responsabilité. Par conséquent, l'incident a été classé comme un déversement d'origine inconnue.

Demande d'indemnisation

Le 4 mars 1999, la Couronne a présenté à la Caisse une demande d'indemnisation au montant de 23 097,36 $.

Évaluation et offre

À la suite de l'enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a constaté que les frais réclamés pour le gestionnaire de l'organisme d'intervention, au montant de 1 360,00 $, n'avaient pas été payés par la GCC, car cet individu n'était pas présent sur les lieux de l'incident. Le montant de la demande d'indemnisation a donc été réduit à 21 737,36 $. De plus, l'administrateur avait des préoccupations à propos d'autres frais individuels, en raison de l'absence de factures justificatives présentées par les sous-traitants, et du fait que les entrepreneurs ont majoré leurs factures de 10 pour cent pour le traitement des factures des sous-traitants, sans aucune justification.

Le 3 novembre 1999, l'administrateur a versé à la Couronne la somme de 20 263,15 $, plus des intérêts de 1 319,65 $, en règlement de la partie de la demande d'indemnisation qu'il jugeait recevable.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2000.

Déversement d'origine inconnue (M103 –Shell) (1998) ⚓

Lieu : port de Montréal (Québec)
Numéro de cas : 120-186-C1

Incident

La société Produits Shell Canada Limitée (la société Shell) avait un barrage flottant installé en permanence à ses installations situées à la section 103 du port de Montréal (Québec). Le 14 novembre 1998, lorsque le barrage a été ouvert pour permettre à deux navires de s'amarrer aux installations de la société Shell, des hydrocarbures ont été entraînés à l'intérieur du barrage par le courant. La société Shell a engagé des entrepreneurs pour récupérer les hydrocarbures, y compris ceux qui ont souillé les coques des deux navires qui se sont amarrés. Les hydrocarbures étaient de type lourd et leur quantité était estimée à environ 100 litres. Durant la même période, le 10 novembre 1998, le porte-conteneurs *Canmar Valour* a déversé des hydrocarbures lourds pendant qu'il se ravitaillait en carburant à partir d'un camion-citerne à terre, alors qu'il était amarré à la section 79 du port de Montréal. La Direction de la sécurité maritime de Transports Canada a enquêté sur la pollution par les hydrocarbures survenue aux installations de la société Shell, et elle a constaté que les échantillons d'hydrocarbures prélevés à la section 103 du port de Montréal étaient identiques à ceux qui avaient été déversés par le *Canmar Valour* à la section 79 du port.

Mesures prises par l'administrateur

Une lettre d'engagement au montant de 200 000,00 $ a été obtenue des représentants du *Canmar Valour*, au nom de la Garde côtière canadienne (GCC) et de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse), relativement au déversement survenu à la section 79 du port. Le 13 septembre 1999, étant donné que la réclamation de la GCC concernant cet incident avait été réglée directement par le propriétaire du navire, l'administrateur a négocié la libération des sommes dues à la GCC et il a conservé la lettre d'engagement pour la pollution par les hydrocarbures survenue aux installations de la société Shell.

Demande d'indemnisation

Le 6 avril 1999, la société Shell a présenté à la Caisse une demande d'indemnisation au montant de 15 456,00 $, afin de recouvrer les frais et dépenses qu'elle avait engagés en réponse à l'incident. Le 17 septembre 1999, la société Shell a présenté une autre demande d'indemnisation au montant de 14 375,83 $US pour recouvrer les frais de surestarie. Le 28 septembre 1999, cette seconde demande d'indemnisation a été réduite à 9 739,17 $CAN. Le montant total de la demande d'indemnisation de la société Shell s'élevait donc à 25 245,17 $.

Évaluation et offre

L'administrateur a enquêté sur la demande d'indemnisation et a exigé une meilleure justification de certains frais. La société Shell a fourni l'information demandée. Le 4 août 1999, après que l'administrateur ait obtenu la preuve que le *Canmar Valour* était responsable de la pollution par les hydrocarbures causée aux installations de la société Shell, il a demandé à l'avocat du navire de

négocier un règlement directement avec la société Shell. De plus, la demande d'indemnisation additionnelle a été transmise aux représentants du *Canmar Valour*.

Le 20 mars 2000, l'avocat du navire a offert à la société Shell un règlement de compromis sans préjudice. À la suite de négociations, la société Shell a accepté l'offre en règlement complet et final de la demande d'indemnisation relative aux frais de nettoyage. Le 17 janvier 2001, la société Shell a signé un document de quittance et de décharge en faveur du propriétaire du navire et de l'administrateur pour cette partie de la demande d'indemnisation.

Le 9 novembre 2000, l'administrateur a avisé la société Shell que sa demande d'indemnisation relative aux frais de surestarie n'était pas admissible, car elle demandait à être indemnisée d'un préjudice économique, ce qui ne constitue pas l'une des exceptions à la règle d'exclusion générale en droit maritime canadien, ni l'une des catégories prévues à l'article 712 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2001.

***Solon of Athens* (1999)**

Lieu : Sorel (Québec)
Numéro de cas : 120-192-C1

Incident

Le 9 mars 1999, le *Solon of Athens*, un vraquier battant pavillon vanuatan, a subi une rupture d'un tuyau d'eau de ballast traversant un réservoir de carburant et a déversé environ 180 litres d'un mélange d'hydrocarbures légers et de carburant diesel, alors qu'il était amarré à un quai sur la rivière Richelieu, à Sorel (Québec). Le navire a immédiatement engagé un entrepreneur pour contenir et nettoyer la pollution; la Garde côtière canadienne (GCC) et la Direction de la sécurité maritime de Transports Canada ont été informées de l'incident seulement plus tard. La GCC a dépêché du personnel pour surveiller l'opération, qui a été accomplie à sa satisfaction. La GCC a obtenu une lettre d'engagement au montant de 7 000,00 $ pour couvrir ses frais et dépenses.

La Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) a appris plus tard que le *Solon of Athens* avait été avarié en Inde le 28 juin 1999.

Demande d'indemnisation

Le 17 juin 1999, la Couronne a présenté à la Caisse une demande d'indemnisation au montant de 4 717,24 $, afin de recouvrer les frais et dépenses engagés par la GCC en réponse à l'incident.

Évaluation et offre

L'administrateur a enquêté sur la demande d'indemnisation et, le 28 juin 1999, il en a envoyé une copie aux représentants du *Solon of Athens* et leur a demandé de la régler directement avec la Couronne.

Étant donné que la réclamation n'avait pas encore été payée par le propriétaire du navire à la fin de 1999, l'administrateur a évalué la demande d'indemnisation de la Couronne et, le 16 mars 2000, il a payé celle-ci en entier, plus des intérêts de 350 99 $.

Mesures de recouvrement

L'administrateur a poursuivi ses efforts pour recouvrer le montant de la demande d'indemnisation de la Couronne auprès du propriétaire du navire. L'avocat du propriétaire du navire a contesté certains frais réclamés dans la demande d'indemnisation de la Couronne, et d'autres renseignements ont été fournis. Le 5 septembre 2000, l'avocat du propriétaire du navire a fait une offre à l'administrateur, mais ce dernier l'a rejetée. Par la suite, le 15 septembre 2000, les parties ont signé un accord de règlement de la demande d'indemnisation au montant tout compris de 4 028,24 $. Le 22 janvier 2001, l'administrateur a reçu le paiement de ce montant.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2001.

***Gordon C. Leitch* (1999)** ◆ ➸

Lieu : Havre-Saint-Pierre (Québec)
Numéro de cas : 120-193-C1

Incident

Le 23 mars 1999, le navire canadien des Grands Lacs *Gordon C. Leitch* était amarré dans une installation de minerai de fer à havre-Saint-Pierre (Québec), sur la rive nord du Bas-Saint-Laurent. Durant le déplacement du navire le long du quai pour l'opération de chargement, le vent fort lui a fait frapper un dauphin. La coque a été fissurée et a laissé s'échapper environ 49 tonnes de combustible lourd. La baie de havre-Saint-Pierre est une zone écosensible avec un parc national, un territoire traditionnel de chasse aux oiseaux d'eau et une zone de pêche aux coquillages.

Les propriétaires ont effectué les travaux de nettoyage avec des entrepreneurs, sous la direction de la Garde côtière canadienne (GCC) et avec le matériel et l'équipement de la GCC. La GCC a réclamé pour cette activité des frais et dépenses de 233 065 $ que les propriétaires ont payés le 25 octobre 1999.

Administrateur partie à l'instance selon la loi

Le 22 mars 2002, le conseiller juridique du Conseil des Innus d'Ekuanitshit et de tous les membres de la Bande indienne d'Ekuanitshit ont intenté une action devant la Cour fédérale du Canada contre le propriétaire du *Gordon C. Leitch* et d'autres, ainsi que le Fonds international d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL). Le montant réclamé s'élevait à 539 558,72 $ pour les dommages-intérêts subis par la Première Nation locale en raison de l'incident du *Gordon C. Leitch*. Le FIPOL a été retiré par la suite comme défendeur dans l'action et la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) est devenue partie à l'instance selon la loi.

Une audience a eu lieu le 14 janvier 2004 devant le juge Hugesson qui a clairement établi que la responsabilité de la Caisse en vertu de l'article 84 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* ne pouvait être envisagée parce que les conditions préalables n'avaient pas encore été remplies. Il a également indiqué qu'une demande d'indemnisation en vertu de l'article 88 pouvait être présentée à la Caisse, mais qu'elle serait prescrite puisqu'aucune demande n'avait été présentée dans les trois ans suivant la date de l'incident.

Des négociations en vue d'en arriver à un règlement ont eu lieu entre les demandeurs et le propriétaire du navire. En décembre 2005, un règlement global a été conclu avec la contribution du propriétaire du navire et de ses assureurs et 10 000 $ de la Caisse. Une quittance complète et définitive a été reçue en faveur de l'administrateur et les procédures ont été abandonnées sans frais.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2006.

***Paterson* (1999)**

Lieu : Lac Saint-François (Québec)
Numéro de cas : 120-195-C1

Incident

Le 5 avril 1999, le vraquier *Paterson*, qui transportait une cargaison de céréales, s'est échoué sur le lac Saint-François (Québec), entre Montréal (Québec) et Cornwall (Ontario). L'échouement n'a causé aucune pollution, mais les propriétaires du navire ont avisé leur organisme d'intervention de se tenir prêt. Des dispositions ont aussi été prises pour décharger une partie de la cargaison du navire, afin de l'alléger pour le remettre à flot. Cette opération a été accomplie avec succès le 9 avril 1999 et n'a causé aucune pollution. Des représentants de la Garde côtière canadienne (GCC) et de la Direction de la sécurité maritime (DSM) de Transports Canada étaient présents.

Demande d'indemnisation

Le 4 avril 2000, la Couronne a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 10 350,57 $, afin de recouvrer les frais et dépenses engagés par la GCC en réponse à l'incident.

Évaluation et offre

L'administrateur a enquêté sur la demande d'indemnisation et, le 2 mai 2000, il a écrit aux propriétaires du *Paterson* pour leur suggérer de régler la demande d'indemnisation directement avec la Couronne. Dans une lettre datée du 4 mai 2000, les propriétaires du *Paterson* ont nié toute responsabilité à l'égard de la demande d'indemnisation, au motif qu'ils n'ont pas demandé l'aide de la GCC, que le navire s'est échoué par le milieu où il n'y a aucun réservoir contenant des hydrocarbures, qu'il n'y a eu aucun dommage à la coque du navire et que, selon la DSM, les dommages étaient peu préoccupants. Le 6 juin 2000, la Couronne a répondu aux points soulevés par les propriétaires du navire dans leur lettre à l'administrateur, en indiquant que les mesures prises par la GCC étaient en prévision d'un déversement d'hydrocarbures, comme le prévoit l'article 677 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, et qu'il n'est pas nécessaire que les propriétaires du navire en fassent la demande.

L'administrateur a ensuite procédé à l'évaluation de la demande d'indemnisation et a conclu que le montant de 3 625,50 $ était établi. Il a offert ce montant à la Couronne en règlement complet et final de sa demande d'indemnisation. La Couronne a accepté l'offre et, le 3 novembre 2000, la somme de 3 625,50 $, plus des intérêts de 431,02 $, ont été versés à la Couronne.

Mesures de recouvrement

Le 8 juin 2001, l'administrateur a écrit aux propriétaires du navire pour demander le remboursement du paiement versé à la Couronne. Le ou vers le 30 juillet 2001, les propriétaires du navire ont payé à l'administrateur la somme de 3 625,50 $, plus des intérêts de 588,50 $.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2002.

Déversement d'origine inconnue (1999)

Lieu : Paspébiac (Québec)
Numéro de cas : 120-199-C1

Incident

Le 11 mai 1999, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée par le ministère provincial de l'environnement de la présence d'hydrocarbures dans les eaux du port de Paspébiac (Québec). Le directeur du port et la Direction de la sécurité maritime de Transports Canada ont enquêté sur le déversement, mais la source de la pollution n'a pu être trouvée. L'incident a donc été classé comme un déversement d'origine inconnue.

La GCC a pris des dispositions pour faire nettoyer le déversement par un entrepreneur local, et les travaux de nettoyage ont pris fin dans la matinée du 14 mai 1999.

Demande d'indemnisation

Le 14 février 2000, la GCC a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 2 398,86 $.

Évaluation et offre

L'administrateur a fait enquête et a évalué la demande d'indemnisation. Le 17 mars 2000, il a écrit à la GCC pour demander la justification de certains frais, et les renseignements demandés ont été fournis. L'administrateur a également soulevé d'autres questions, y compris le coût élevé de l'enlèvement du matériel contaminé. La GCC a réduit le montant de sa demande d'indemnisation à 2 366,73 $. Le 2 novembre 2000, l'administrateur a versé cette somme à la GCC, plus des intérêts de 265,40 $, en règlement complet et final de sa demande d'indemnisation.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2001.

***Alcor* (1999)**

Lieu : Fleuve Saint-Laurent, pointe nord de l'île d'Orléans (Québec)
Numéro de cas : 120-210A-C1

Incident

Le 9 novembre 1999, suite à un problème signalé sur l'appareil à gouverner, le vraquier *Alcor*, battant pavillon maltais, est sorti du chenal et s'est échoué sur le fleuve Saint-Laurent, au large de la pointe nord de l'île d'Orléans, à environ 48 kilomètres au nord-est de la ville de Québec. On a signalé que près de 3 000 bernaches du Canada se trouvaient dans la région. Le navire était chargé de mâchefer, un agent de mélange de ciment. Selon les estimations, le navire avait à son bord 130 tonnes de mazout lourd résiduel, et d'autres hydrocarbures se trouvaient également dans les réservoirs de la salle des machines. La Sécurité maritime de Transports Canada et la Garde côtière canadienne se sont rendues sur les lieux avec un organisme d'intervention engagé par le navire. Des tentatives pour renflouer le navire ont été entreprises le jour-même et le lendemain, mais elles ont été infructueuses. Le 10 novembre, des fissures ont été remarquées sur la coque du navire et, le jour suivant, une fissure importante est apparue autour de la coque, près du milieu du navire. Une partie de la cargaison s'est ensuite échappée dans le fleuve. Toutefois, étant donné que l'organisme d'intervention avait déployé un barrage autour du navire, il n'y a eu aucune pollution.

La Couronne a envoyé aux propriétaires une lettre d'intention, conformément à la *Loi sur la marine marchande du Canada* et à la *Loi sur la protection des eaux navigables*. Le 13 novembre 1999, le propriétaire y a répondu en préparant des demandes de soumissions pour renflouer l'*Alcor* et, le 22 novembre 1999, un contrat de renflouement du navire a été accordé à une compagnie de sauvetage locale. La compagnie a effectué des réparations provisoires sur le navire et a transbordé une partie de la cargaison dans un autre navire pour faciliter le renflouement. L'opération de renflouement a eu lieu le 5 décembre 1999, et l'*Alcor* a été remorqué jusqu'à un poste d'amarrage sûr à Québec.

Le 20 décembre 1999, l'administrateur a intenté une action *in rem* contre le navire. Le 13 janvier 2000, l'avocat de la Couronne a avisé l'avocat du propriétaire que la Couronne réclamait le remboursement de frais et dépenses dont le total s'élevait à 131 630,04 $, mais la réclamation de la Couronne est demeurée impayée. Entre-temps, le navire a été transféré à une société canadienne. L'administrateur a donné pour instruction à son avocat de ne pas signifier la demande introductive d'instance au navire, afin de faciliter un éventuel règlement entre les parties. En avril 2001, lorsque l'administrateur a été informé que le navire avait été vendu de nouveau, que l'équipement de bord avait été enlevé et que le navire devait être remorqué à Sorel pour être démoli, il a chargé son avocat de saisir le navire. Plus tard, l'avocat des propriétaires et leurs assureurs sont parvenus à un accord de règlement avec la Couronne et se sont engagés à payer au plus tard le 15 juin 2001, à condition que le navire soit libéré. La Couronne s'est ensuite engagée à ne pas présenter une demande d'indemnisation à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse), en cas de défaut de paiement de la part des propriétaires et de leurs assureurs. En conséquence, le navire a été libéré et l'administrateur s'est désisté de l'action *in rem* qu'il avait intentée.

Demande d'indemnisation

Aucune demande d’indemnisation n’a été présentée à la Caisse.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2001.

Déversement d'origine inconnue (1999)

Lieu : Québec et Sorel (Québec)
Numéro de cas : 120-211-C1

Incident

Le 10 novembre 1999, le navire qui était amarré devant l'*Amarantos*, un vraquier immatriculé au port de La Valette, à Malte, a signalé la présence d'hydrocarbures dans l'eau à proximité de l'*Amarantos*, dans la section 52 du port de Québec. La Direction de la sécurité maritime de Transports Canada a ordonné la détention temporaire de l'*Amarantos*, en attendant qu'une inspection soit faite. Entre-temps, le capitaine du navire a engagé un entrepreneur pour qu'il intervienne en réponse au déversement d'hydrocarbures. Il s'est avéré impraticable de tenter de récupérer la nappe d'hydrocarbures qui s'étendait le long du navire, sur une distance d'environ 200 mètres, et qui avait été emportée en aval par le courant. La Société d'intervention maritime de l'Est du Canada était présente et a déployé des barrages.

L'ordonnance de détention a été annulée le 11 novembre 1999, et l'*Amarantos* a remonté le fleuve jusqu'à Sorel. Le 20 novembre 1999, un agent d'Environnement Canada a signalé que l'*Amarantos* avait déversé des hydrocarbures dans la section 21 du port. Encore une fois, le capitaine du navire a engagé des entrepreneurs pour qu'ils prennent les mesures d'intervention nécessaires.

Demande d'indemnisation

Le 10 juillet 2000, l'avocat agissant au nom de l'*Amarantos* a prétendu que les déversements n'avaient pas été causés par le navire, et il a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) une demande d'indemnisation au montant de 23 653,68 $, afin de recouvrer les frais et dépenses engagés par les propriétaires du navire pour nettoyer la pollution par les hydrocarbures à la suite des deux incidents.

Évaluation et offre

L'administrateur a entrepris une vaste enquête maritime et judiciaire sur les circonstances des déversements, à la suite de laquelle il a rejeté la demande d'indemnisation au motif que des hydrocarbures ont été observés le long de l'*Amarantos* à Québec, et qu'il a été constaté qu'une petite quantité d'hydrocarbures s'échappait de l'arbre d'hélice du navire à Sorel. De plus, l'expert maritime du club de protection et d'indemnisation a laissé entendre que le déversement d'hydrocarbures pouvait ne pas avoir été causé par un navire. Cependant, pour qu'une demande d'indemnisation puisse être recevable par la Caisse, elle doit se rapporter à des dommages causés par le déversement d'un polluant provenant d'un navire ou à une mesure visant à prévenir le déversement d'hydrocarbures par un navire.

La décision de l'administrateur n'a pas été portée en appel dans le délai de 60 jours prévu par l'article 87 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2002.

Déversement d'origine inconnue (*Anangel Splendour*) - Demande d'indemnisation de la GCC (2000)

Lieu : Port-Cartier (Québec)
Numéro de cas : 120-222-C1-1

Incident

Le 12 mai 2000, de la pollution par les hydrocarbures a été observée dans l'eau entre le vraquier *Anangel Splendour*, battant pavillon grec, et le quai à Port-Cartier (Québec). La pollution s'étendait jusqu'à 200 mètres devant le navire. Port-Cartier était un port privé appartenant à la Compagnie Minière Québec Cartier (CMQC). Il y avait eu deux autres mouvements de navires dans le port à peu près à la même période où le déversement d'hydrocarbures a été découvert.

La CMQC a pris en charge le nettoyage, en présence de la Garde côtière canadienne (GCC). La Sécurité maritime de Transports Canada (SMTC) a prélevé des échantillons d'hydrocarbures. Les hydrocarbures ressemblaient à du mazout et la quantité déversée a été estimée à environ 900 litres.

La CMQC a obtenu une lettre d'engagement de l'avocat de l'*Anangel Splendour* pour couvrir les frais du nettoyage. La SMTC a également exigé une lettre d'engagement du navire afin de couvrir une éventuelle amende, mais l'*Anangel Splendour* a nié être à l'origine du déversement d'hydrocarbures et a quitté le port le 15 mai 2000.

Demande d'indemnisation

Le 31 janvier 2001, la Couronne, au nom de la GCC, a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) une demande d'indemnisation au montant de 4 076,08 $ afin de recouvrer ses frais.

Évaluation et offre

L'administrateur a fait enquête et a évalué la demande d'indemnisation. Toutefois, une offre de règlement a été suspendue en attendant les résultats de l'enquête sur l'origine du déversement. Une des questions clés dans ce dossier était de déterminer si les hydrocarbures provenaient ou non d'une opération à terre. Il a été signalé qu'à peu près au même moment où l'incident est survenu, Environnement Québec enquêtait sur une source de contamination provenant du rivage à Port-Cartier.

Après une longue enquête menée par la Caisse, la GCC, la SMTC et Environnement Québec, l'administrateur n'était pas convaincu que l'incident n'avait pas été causé par un navire. En conséquence, il a réglé la demande d'indemnisation de la GCC pour la somme de 3 776,05 $, plus des intérêts de 638,82 $, et le montant du règlement a été payé.

Mesures de recouvrement

À la suite d'une analyse plus approfondie des échantillons d'hydrocarbures et de l'enquête sur les probabilités d'un déversement causé par un navire, l'administrateur a intenté une action en

recouvrement devant la Cour fédérale contre l'*Anangel Splendour* et ses propriétaires pour toutes les sommes versées par la Caisse relativement à cet incident. À compter d'avril 2004, il y a eu communication de documents entre les parties. Par la suite, des communications verbales ont eu lieu.

Une date de procès a été fixée au 2 novembre 2009 à Montréal. Toutefois, les parties sont parvenues à un accord de règlement avant la date du procès. La demande d'indemnisation a donc été réglée à l'amiable pour un montant de 150 000,00 $, sans aveu de responsabilité de la part des propriétaires défendeurs. L'administrateur a reçu un chèque au montant de 150 000,00 $ le 1er octobre 2009.

Situation

Le dossier a été fermé le 1er octobre 2009.

Dossiers connexes

Déversement d'origine inconnue (*Anangel Splendour*) (2000), Port-Cartier (Québec), numéro de cas : 120-222-C1-2 (même incident, différent demandeur)

Déversement d'origine inconnue (*Anangel Splendour*) - Demande d'indemnisation de la CMQC (2000)

Lieu : Port-Cartier (Québec)
Numéro de cas : 120-222-C1-2

Incident

Le 12 mai 2000, de la pollution par les hydrocarbures a été observée dans l'eau entre le vraquier *Anangel Splendour*, battant pavillon grec, et le quai à Port-Cartier (Québec). La pollution s'étendait jusqu'à 200 mètres devant le navire. Port-Cartier était un port privé appartenant à la Compagnie Minière Québec Cartier (CMQC). Il y avait eu deux autres mouvements de navires dans le port à peu près à la même période où le déversement d'hydrocarbures a été découvert.

La CMQC a pris en charge le nettoyage, en présence de la Garde côtière canadienne (GCC). La Sécurité maritime de Transports Canada (SMTC) a prélevé des échantillons d'hydrocarbures. Les hydrocarbures ressemblaient à du mazout et la quantité déversée a été estimée à environ 900 litres.

La CMQC a obtenu une lettre d'engagement de l'avocat de l'*Anangel Splendour* pour couvrir les frais du nettoyage. La SMTC a également exigé une lettre d'engagement du navire afin de couvrir une éventuelle amende, mais l'*Anangel Splendour* a nié être à l'origine du déversement d'hydrocarbures et a quitté le port le 15 mai 2000.

Demande d'indemnisation

Le 30 avril 2001, le conseiller juridique de la CMQC a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) une demande d'indemnisation au montant de 249 137,31 $, ce qui représentait les frais engagés par la CMQC pour nettoyer la pollution par les hydrocarbures. Le 27 juillet 2001, une autre demande d'indemnisation a été reçue du conseiller juridique de la CMQC, au montant supplémentaire de 10 878,08 $, en recouvrement des frais juridiques engagés par la CMQC relativement à cet incident.

Évaluation et offre

Le 28 novembre 2001, l'administrateur a envoyé au conseiller juridique de la CMQC une liste de questions ressorties de son enquête et de son évaluation de la demande d'indemnisation. Les réponses aux questions ont été reçues le 22 mars 2002 et, en même temps, la CMQC a corrigé une erreur dans l'une des factures jointes à la demande d'indemnisation, ce qui augmenté son montant de 1 746,63 $. Les frais juridiques ont été rejetés.

Une des questions clés dans ce dossier était de déterminer si les hydrocarbures provenaient ou non d'une opération à terre. Il a été signalé qu'à peu près au même moment où l'incident est survenu, Environnement Québec enquêtait sur une source de contamination provenant du rivage à Port-Cartier.

Après une longue enquête menée par la Caisse, la GCC, la SMTC et Environnement Québec, l'administrateur n'était pas convaincu que l'incident n'avait pas été causé par un navire. En conséquence, il a réglé la demande d'indemnisation de la CMQC pour la somme de 242 427,45 $, plus des intérêts de 42 335,13 $, et le montant du règlement a été payé.

Mesures de recouvrement

À la suite d'une analyse plus approfondie des échantillons d'hydrocarbures et de l'enquête sur les probabilités d'un déversement causé par un navire, l'administrateur a intenté une action en recouvrement devant la Cour fédérale contre l'*Anangel Splendour* et ses propriétaires pour toutes les sommes versées par la Caisse relativement à cet incident. À compter d'avril 2004, il y a eu communication de documents entre les parties. Par la suite, des communications orales ont eu lieu.

Une date de procès a été fixée au 2 novembre 2009 à Montréal. Toutefois, les parties sont parvenues à un accord de règlement avant la date du procès. La demande d'indemnisation a donc été réglée à l'amiable pour un montant de 150 000,00 $, sans aveu de responsabilité de la part des propriétaires défendeurs. L'administrateur a reçu un chèque au montant de 150 000,00 $ le 1er octobre 2009.

Situation

Le dossier a été fermé le 1er octobre 2009.

Dossiers connexes

Déversement d'origine inconnue (*Anangel Splendour*) (2000), Port-Cartier (Québec), numéro de cas : 120-222-C1-1 (même incident, différent demandeur)

Marina de Tadoussac (*L'Ance L'Eau*) (2001)

Lieu : Tadoussac (Québec)
Numéro de cas : 120-277-C1

Incident

Le 16 juillet 2001, le *L'Ance L'Eau*, un navire de plaisance à moteur canadien, a déversé de l'essence dans une marina locale à Tadoussac (Québec). En fait, pendant que le propriétaire du navire se trouvait sur place, le préposé du poste d'essence a commencé à pomper de l'essence dans le bec d'un tuyau de remplissage qui n'était plus connecté à un réservoir de carburant. Environ 67 litres d'essence ont coulé directement dans la salle des machines et une partie de l'essence a été pompée automatiquement dans les eaux du port. À la demande de Parcs Canada et à cause du danger causé par le déversement, le service d'incendie local est intervenu en réponse à l'incident.

Demande d'indemnisation

Le 7 décembre 2001, la municipalité de Tadoussac a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 2 195,00 $, afin de recouvrer les frais engagés par le service d'incendie local en réponse au déversement.

Évaluation et offre

L'administrateur a enquêté sur la demande d'indemnisation. Le 3 avril 2002, après avoir examiné soigneusement les circonstances de l'incident, l'administrateur a écrit à la municipalité de Tadoussac pour l'informer du rejet de sa demande d'indemnisation. Il a été conclu que les mesures prises par la municipalité ne visaient pas à prévenir, contrer, réparer ou réduire au minimum les dommages dus à la pollution causée par le déversement, mais plutôt à atténuer le risque d'explosion ou d'incendie résultant du déversement d'essence.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2002.

***Ocean Venture 1* (2001)**

Lieu : Port de Rimouski (Québec)
Numéro de cas : 120-290-C1

Incident

Le 5 octobre 2001, après qu'une forte odeur de carburant diesel ait été détectée dans le port de Rimouski (Québec), on a constaté que des hydrocarbures avaient été déversés dans l'eau près de l'*Ocean Venture 1*, un navire de charge immatriculé au Panama. En réponse à l'incident, la Garde côtière canadienne (GCC) a engagé des entrepreneurs pour nettoyer le déversement. Environ 6 060 litres d'eau huileuse, contenant quelque 1 000 litres d'hydrocarbures, ont été récupérés, en plus de 16 barils de déchets d'hydrocarbures.

Étant donné que l'hiver approchait rapidement, l'équipage a quitté le navire le 18 décembre 2001. Sans chaleur ni éclairage, le navire semblait abandonné. La Direction de la sécurité maritime de Transports Canada a engagé des entrepreneurs pour alimenter le navire en électricité du réseau terrestre, et elle a fait appel à des agents de sécurité pour surveiller le navire.

Mesures prises par l'administrateur

L'administrateur a été avisé de l'incident le 24 octobre 2001 par l'avocat de la Couronne représentant la GCC. Il a alors désigné un expert maritime.

Demande d'indemnisation

Le 28 novembre 2001, la Couronne a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) une demande d'indemnisation au montant de 13 237,81 $, afin de recouvrer les frais et dépenses engagés par la GCC en réponse à l'incident.

Évaluation et offre

Après avoir reçu la demande d'indemnisation de la Couronne, l'administrateur en a envoyé une copie aux propriétaires inscrits de l'*Ocean Venture 1* au Panama et leur a demandé de la régler directement avec la Couronne. Il a aussi avisé les propriétaires du navire de leurs responsabilités en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, et a souligné que le navire serait responsable de la dette même s'il était vendu, car, durant la même période, l'administrateur a appris que le navire avait changé de propriétaire. Aucune réponse n'a été reçue des propriétaires du navire. L'administrateur a donc fait enquête et a évalué la demande d'indemnisation. Le 17 décembre 2001, il a conclu que la somme de 13 090,65 $ était établie. Le 27 février 2002, l'avocat de la Couronne a répondu à l'administrateur et lui a fourni les renseignements nécessaires pour justifier les frais de la GCC qui n'avaient pas été établis. L'administrateur a accepté les renseignements justificatifs. Le 22 mars 2002, l'administrateur a versé à la GCC la somme de 13 195,01 $, plus des intérêts de 383,01 $.

Mesures de recouvrement

En juillet 2002, la Couronne a intenté devant la Cour fédérale du Canada une action en justice contre le navire et ses propriétaires. Le navire a été arrêté et la Couronne a obtenu de la cour une ordonnance pour l'évaluation et la vente du navire. L'administrateur a déposé un avis de saisie du produit de la vente et, le 28 octobre 2002, la cour a ordonné le paiement à la Caisse de la somme de 16 704,66 $, y compris des intérêts, plus les dépens d'un montant de 440,00 $, soit un total de 17 144,66 $.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2003.

***Kung Fu* (2002)**

Lieu : Quai des pêcheurs, Les Escoumins (Québec)
Numéro de cas : 120-315-C1

Incident

Tôt le matin du 16 juillet 2002, le *Kung Fu*, un bateau de plaisance d'une longueur de 38 pieds, a coulé à son point d'amarrage au quai des pêcheurs à Les Escoumins (Québec). Le bateau avait à son bord environ 1 500 litres de carburant diesel, dont une partie s'est déversée dans le port.

Plus tard ce matin-là, la Garde côtière canadienne (GCC) a déployé un barrage flottant autour du bateau et a engagé un entrepreneur pour nettoyer le déversement. À la fin de la journée, le bateau avait été renfloué et la pollution avait été nettoyée. Le lendemain, le 17 juillet 2002, le *Kung Fu* a été remorqué jusqu'à Rivière-du-Loup pour être réparé.

Demande d'indemnisation

Le 27 août 2002, la Couronne a envoyé au propriétaire du bateau une réclamation au montant de 2 782,08 $, mais elle n'a reçu aucune réponse. Par conséquent, le 1er octobre 2003, la GCC a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 3 899,75 $. Pour expliquer la différence entre les montants réclamés, la GCC a indiqué qu'une erreur avait été commise dans le montant total de la réclamation faite au propriétaire du navire, car les coûts directs relatifs au personnel de la GCC avaient été omis par inadvertance.

Évaluation et offre

Après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a fait une offre d'indemnité au montant de 3 899,75 $. Le 5 novembre 2003, la GCC a accepté l'offre et le montant du règlement, plus des intérêts de 262,91 $, lui ont été payés le même jour.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2004.

Déversement d'origine inconnue (2002)

Lieu : Rivière-au-Renard (Québec)
Numéro de cas : 120-316-C1

Incident

Le 18 septembre 2002, Environnement Québec a avisé la Garde côtière canadienne (GCC) d'un déversement d'hydrocarbures survenu au quai de pêche dans le port de Rivière-au-Renard (Québec). Le déversement d'hydrocarbures a été confirmé par un inspecteur local de la Direction de la sécurité maritime de Transports Canada (DSM), qui a indiqué qu'un nettoyage était nécessaire. La GCC a donc engagé un entrepreneur local pour effectuer les travaux de nettoyage, qui ont pris fin le 19 septembre 2002, en soirée.

La DSM a inspecté quinze navires de pêche qui se trouvaient dans le port, mais elle a été incapable de trouver l'origine du déversement d'hydrocarbures.

Demande d'indemnisation

Le 21 mars 2003, la GCC a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 2 914,55 $, afin de recouvrer les frais et dépenses qu'elle avait engagés en réponse à l'incident.

Évaluation et offre

Le 25 mars 2003, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert à la GCC la somme établie de 2 252,44 $ en règlement de la demande d'indemnisation. La GCC a accepté l'offre et, le 31 mars 2003, l'administrateur a payé le montant du règlement, plus des intérêts de 31,60 $.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2003.

Déversement d'origine inconnue (2003)

Lieu : Bassin Louise, port de Québec (Québec)
Numéro de cas : 120-395-C1

Incident

Le 14 mai 2003, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée de la présence d'une irisation d'hydrocarbures d'origine inconnue dans le bassin Louise, dans le port de Québec. À la suite d'une enquête, un entrepreneur a été engagé et les travaux de nettoyage de la pollution ont été effectués le même jour. La GCC et l'Administration du port de Québec n'ont pu trouver aucune source terrestre d'un déversement d'hydrocarbures.

Demande d'indemnisation

Le 3 février 2004, la GCC a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 1 685,83 $, afin de recouvrer les frais qu'elle avait engagés en réponse à l'incident.

Évaluation et offre

Le 4 mars 2004, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, qui était considérée comme un déversement d'origine inconnue en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, la somme de 1 685,83 $ a été offerte à la GCC en règlement de sa demande d'indemnisation. La GCC a accepté l'offre le 11 mars et, le 16 mars 2004, le montant du règlement, plus des intérêts de 67,72 $, ont été payés.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2004.

Déversement d’origine inconnue (2003)

Lieu : port de Trois-Rivières (Québec)
Numéro de cas : 120-396-C1

Incident

Le 5 août 2003, une nappe d'hydrocarbures a été découverte dans le bassin pour remorqueurs, section 15, du port de Trois-Rivières (Québec). Il n’a pas été possible de déterminer la source des hydrocarbures. La Garde côtière canadienne (GCC) a engagé un entrepreneur et les hydrocarbures ont été nettoyés aux petites heures du lendemain à l’aide de camions aspirateurs.

Demande d’indemnisation

Le 3 février 2004, la GCC a présenté à la Caisse d’indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d’indemnisation au montant de 12 364,77 $ pour les frais de nettoyage.

Évaluation et offre

L’administrateur a fait enquête et a évalué la demande d’indemnisation, qui était considérée comme un déversement d’origine inconnue. Le 4 mars 2004, il a fait une offre de règlement au montant de 12 364,77 $, qui a été acceptée par la GCC le 11 mars 2004. Le paiement du montant du règlement, plus des intérêts de 382,85 $, a été effectué le 17 mars 2004.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2004.

***Horizon* (2004)**

Lieu : Sorel (Québec)
Numéro de cas : 120-409-C1

Incident

Le 24 juillet 2004, le porte-conteneurs *Horizon*, immatriculé à Malte, s'est échoué dans le secteur de la bouée S-129 sur le fleuve Saint-Laurent, près de Sorel (Québec). Aucune pollution par les hydrocarbures n'a été signalée. Une plongée d'inspection a permis de constater que la coque était intacte et le sondage de tous les réservoirs n'a révélé aucune d'infiltration d'eau.

L'équipe régionale d'intervention environnementale d'urgence s'est réunie pour évaluer tous les risques environnementaux entourant l'incident. La Garde côtière canadienne (GCC) a effectué des vols de surveillance au-dessus de l'endroit. La Sécurité maritime de Transports Canada, Environnement Canada, le ministère de l'Environnement du Québec et le ministère de la Sécurité publique du Québec ont également participé.

Le 31 juillet 2004, le propriétaire du *Horizon* a présenté son plan de sauvetage à la GCC. Le plan a été approuvé et les opérations de sauvetage ont commencé. Au total, 109 conteneurs ont été retirés et, le 5 août 2004, le navire a été remis à flot avec succès sans causer de pollution. La GCC a surveillé les opérations de sauvetage.

Demande d'indemnisation

Le 7 juin 2006, la GCC a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 9 730,44 $ pour les frais de surveillance qu'elle avait engagés en réponse à l'incident.

Évaluation et offre

L'administrateur a fait enquête et a transmis la demande d'indemnisation à l'avocat du club de protection et d'indemnisation du propriétaire du navire. Il a suggéré que l'affaire soit réglée directement entre la GCC et le propriétaire du navire. L'avocat a répondu que le propriétaire du navire avait de sérieuses réserves quant au caractère raisonnable du montant des frais de la GCC pour la surveillance de l'incident.

Le 26 janvier 2007, la GCC a informé l'administrateur qu'elle avait accepté l'offre de 4 000 $ du propriétaire du navire en règlement complet et final de la demande d'indemnisation.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2007.

***Bleuvet* (2004)**

Lieu : Tadoussac (Québec)
Numéro de cas : 120-412B-C1

Incident

Le 5 septembre 2004, l'équipe d'intervention d'urgence de la Garde côtière canadienne (GCC) à Québec a été avisée d'un déversement de carburant diesel dans l'eau d'une marina à Tadoussac (Québec). On a indiqué qu'en cours de ravitaillement, du carburant diesel a été pompé accidentellement au fond de l'embarcation de plaisance *Bleuvet* et a ensuite été rejeté dans l'eau par la pompe de cale. Le navire de la GCC *Isle Rouge* est intervenu avec son canot pneumatique à coque rigide et a déployé un barrage flottant et des matelas absorbants.

Demande d'indemnisation

Le 21 avril 2006, le ministère des Pêches et des Océans (MPO), au nom de la GCC (MPO/GCC), a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 3 335,02 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident.

Évaluation et offre

L'administrateur a fait enquête et a évalué la demande d'indemnisation. Le 2 août 2006, il a demandé des précisions à la GCC sur le canot pneumatique à coque rigide, car elle réclamait un montant de 1 888,87 $, ce qui représentait un déploiement d'une journée complète, alors que l'opération avait duré seulement deux heures. Des précisions ont également été demandées sur le travail réel exécuté par chacun des cinq membres du personnel de la GCC au cours de chacune des journées où ils ont travaillé. La GCC a répondu à ces demandes le 11 décembre 2006.

Le 13 décembre 2006, l'administrateur a terminé son enquête sur la demande d'indemnisation et a informé la GCC que celle-ci avait été établie à 1 549,18 $, plus les intérêts. La GCC a accepté ce montant et, le 18 décembre 2006, la somme de 1 736,16 $, y compris les intérêts, a été versée en règlement complet et final de la demande d'indemnisation.

Mesures de recouvrement

L'administrateur a chargé son conseiller juridique d'examiner si des mesures raisonnables pouvaient être prises pour recouvrer le montant payé au MPO/GCC, en vertu du paragraphe 87(3) de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. D'après les résultats de l'enquête, il a conclu qu'il n'y avait aucun espoir raisonnable de recouvrer les frais et il a donc fermé le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2008.

***Gagtugwaw* (2005)**

Lieu : Matane (Québec)
Numéro de cas : 120-483-C1

Incident

Le 16 octobre 2005, on a signalé que le navire de pêche *Gagtugwaw* avait coulé et déversait des hydrocarbures au quai de Matane (Québec). Selon les estimations, il y avait environ 3 000 gallons de carburant diesel et 114 gallons d'huile hydraulique à bord du navire. Les assureurs du propriétaire du navire ont engagé un entrepreneur en nettoyage. Des plongeurs ont obturé les évents et le navire, dont la structure était en très mauvais état, a été sorti de l'eau. À la suite de cette opération, une quantité considérable d'hydrocarbures a été déversée; par conséquent, on a fait appel à un camion aspirateur et des barrages flottants ont été déployés pour empêcher les hydrocarbures de se répandre. L'équipe d'intervention d'urgence de la Garde côtière canadienne (GCC) à Québec était sur les lieux durant l'opération d'intervention du 17 au 21 octobre 2005.

Demande d'indemnisation

Le 31 mars 2006, le ministère des Pêches et des Océans (MPO), au nom de la GCC (MPO/GCC), a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 8 060,43 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident.

Évaluation et offre

Le 15 février 2007, après avoir enquêté sur la demande d'indemnisation, l'administrateur a demandé des renseignements supplémentaires au MPO/GCC, afin de savoir pourquoi la GCC avait jugé nécessaire et raisonnable d'avoir deux personnes sur place pour surveiller les opérations de l'équipe de nettoyage qui avait été engagée par le représentant du propriétaire du navire. Dans sa réponse, le MPO/GCC a indiqué que le personnel de l'équipe d'intervention d'urgence de la GCC avait travaillé selon le système de « jumelage » pour des raisons de sécurité.

Le 3 mai 2007, l'administrateur a terminé son évaluation de la demande d'indemnisation et a offert au MPO/GCC le montant établi de 7 698,03 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. Le MPO/GCC a accepté l'offre et, le 14 mai 2007, un paiement de 8 448,22 $, y compris les intérêts, a été effectué.

Mesures de recouvrement

Après avoir examiné s'il était possible ou non de prendre des mesures de recouvrement des frais en vertu du paragraphe 87(3) de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, l'administrateur a conclu qu'il ne semblait y avoir aucun espoir raisonnable de recouvrer les frais. Il a donc fermé le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2009.

Déversement d'origine inconnue – Port de Montréal (2005) ⚓

Lieu : Port de Montréal (Québec)
Numéro de cas : 120-485-C1

Incident

Le 6 septembre 2005, un déversement d'hydrocarbures d'origine inconnue a été découvert dans le Port de Montréal (Vieux-Port), dans le bassin Jacques-Cartier, au quai King Edward. La Société du Vieux-Port de Montréal Inc. est intervenue et a nettoyé la pollution.

Demande d'indemnisation

Le 9 février 2006, la Société du Vieux-Port de Montréal Inc. (le demandeur) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 6 488,90 $ pour les frais de nettoyage.

Évaluation et offre

Le 22 février 2006, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a exigé du demandeur de la documentation sur certains frais réclamés. Les documents ont été reçus le 22 juin 2006. Le 29 août 2006, l'administrateur a offert la somme de 5 642,52 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. L'offre a été acceptée par le demandeur et un montant de 5 957,73 $, y compris les intérêts, a ensuite été payé par l'administrateur.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2007.

***Extasia I* (2005)**

Lieu : Ste-Anne-de-Bellevue (Québec)
Numéro de cas : 120-493-C1

Incident

À Ste-Anne-de-Bellevue (Québec), tôt le matin du 28 août 2005, les pompiers municipaux ont signalé à Environnement Canada que le bateau de plaisance *Extasia I* avait pompé du carburant diesel dans l'eau près de l'écluse Sainte-Anne. La nappe d'hydrocarbures, couvrant une surface d'environ 20 pieds par 3 pieds, s'était répandue parmi les plantes aquatiques et sous le quai public. Les pompiers ont tenté de discuter avec le propriétaire du bateau de plaisance des mesures de nettoyage à prendre, mais ce dernier ne voulait pas être dérangé et a indiqué qu'il n'était pas responsable du déversement.

Un représentant d'Environnement Canada est arrivé sur les lieux et a informé la Garde côtière canadienne (GCC) de la situation. La GCC a engagé un entrepreneur, Urgence Marine Inc., pour qu'il intervienne et nettoie le déversement. Des dispositions ont aussi été prises pour qu'un inspecteur de la Sécurité maritime de Transports Canada communique avec le propriétaire du bateau de plaisance et prélève des échantillons d'hydrocarbures. À midi, Urgence Marine Inc. avait terminé l'opération de nettoyage. Trois barils de 45 gallons de déchets d'hydrocarbures ont été récupérés, puis éliminés par l'entrepreneur.

Demande d'indemnisation

Le 30 juin 2006, le ministère des Pêches et des Océans (MPO)/GCC a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 7 597,73 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident.

Évaluation et offre

Après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a jugé recevable le montant de 7 153,87 $. Le 31 août 2006, il a ordonné que la somme de 7 530,77 $, y compris les intérêts, soit payée.

Mesures de recouvrement

L'administrateur a examiné la faisabilité d'intenter une action en recouvrement des frais en vertu du paragraphe 87(3) de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime.* Des discussions ont eu lieu avec l'assureur du propriétaire du bateau de plaisance et, le 9 juin 2009, le conseiller juridique a obtenu une offre de règlement au montant de 7 597,73 $. Une entente de désistement et de subrogation a été exécutée relativement à l'incident de l'*Extasia I*. Le 10 juillet 2009, l'administrateur a reçu un chèque au montant de 7 597,73 $.

Situation

Le dossier a été fermé le 13 juillet 2009.

***SCL Bern* (2006)**

Lieu : Pointe-aux-Trembles (Québec)
Numéro de cas : 120-509-C1

Incident

Le 16 décembre 2006, un déversement d'hydrocarbures impliquant le navire transporteur de marchandises sèches *SCL Bern* et le chaland de ravitaillement en mazout *Arca* de la société Shell Canada s'est produit dans la zone d'amarrage de Pointe-aux-Trembles, dans le port de Montréal (Québec). Environ 1 000 litres de mazout lourd ont été déversés pendant les opérations de ravitaillement. Shell Canada a engagé la Société d'intervention maritime de l'Est du Canada pour qu'elle intervienne en réponse à l'incident. Le rivage a été pollué sur une distance d'environ 4 à 5 kilomètres à Varennes. Au 18 décembre, le rivage avait été nettoyé sur une distance d'environ 1 500 pieds. Une autre évaluation du nettoyage des rives a été faite par Environnement Canada, le ministère de l'Environnement du Québec et l'équipe d'intervention d'urgence de la Garde côtière canadienne (GCC).

Une lettre d'engagement en faveur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) a été obtenue de Gard, le club de protection et d'indemnisation du navire, afin de couvrir toute éventuelle demande d'indemnisation pour les frais de nettoyage engagés à la suite de l'incident.

Demande d'indemnisation

Le 15 décembre 2008, le ministère des Pêches et des Océans (MPO)/GCC, a présenté à la Caisse une demande d'indemnisation au montant de 16 991,50 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident.

Évaluation et offre

Le 26 janvier 2009, pour les besoins de son évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a demandé à la GCC de lui fournir des renseignements et des documents additionnels.

Le 11 janvier 2010, l'administrateur a reçu la confirmation que la GCC avait conclu un règlement avec le propriétaire du navire et, par conséquent, qu'elle retirait la demande d'indemnisation qu'elle avait présentée à la Caisse. Par conséquent, l'administrateur a retourné la lettre d'engagement au club de protection et d'indemnisation et il a fermé le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 12 janvier 2010.

***Grande Baie* (2007)**

Lieu : Port-Alfred, Québec
Numéro de cas : 120-522-C1

Incident

Le 31 décembre 2007, le remorqueur de port *Grande Baie* de la société Alcan a coulé au quai de Port-Alfred (Québec). Il a été signalé que le remorqueur avait à son bord 100 tonnes de carburant diesel, ainsi que d'autres hydrocarbures polluants. Des hydrocarbures ont été observés autour du remorqueur, mais la glace dans le port les a empêchés de se répandre. Le propriétaire du navire s'est chargé de gérer l'intervention en réponse à l'incident. La Société d'intervention maritime de l'Est du Canada (SIMEC) a été engagée pour s'occuper des opérations d'intervention. La Garde côtière canadienne (GCC) a assumé le rôle d'agent de surveillance fédéral. Le 1er janvier 2008, environ 3 000 litres d'hydrocarbures ont été récupérés. Des plongeurs ont été engagés pour inspecter le remorqueur et le préparer en vue des opérations de renflouement. Le 4 janvier, les opérations ont été concentrées sur la récupération de la glace couverte d'hydrocarbures. Des représentants du ministère des Pêches et des Océans (MPO) et de la GCC (y compris des représentants de la Direction des océans, de l'habitat et de l'application de la loi) et du ministère de l'Environnement du Québec se trouvaient sur les lieux. Le 9 janvier, le propriétaire du navire a présenté son plan de sauvetage du remorqueur au personnel d'intervention d'urgence de la GCC. Le 16 janvier, la première tentative pour renflouer le remorqueur *Grande Baie* a échoué. L'entrepreneur a alors indiqué qu'il préparait un nouveau plan avec l'aide de Transports Canada. Le remorqueur *Grande Baie* a été renfloué le 18 janvier. Au 25 janvier 2008, toutes les opérations de nettoyage étaient terminées.

Demande d'indemnisation

Le 29 décembre 2009, le MPO/GCC, a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) une demande d'indemnisation au montant de 42 949,15 $, deux jours avant l'expiration du délai de prescription pour faire une demande de ce genre à la Caisse. La demande d'indemnisation portait sur les frais engagés au cours des 24 jours où la GCC a surveillé les opérations de renflouement effectuées par la SIMEC, dont les services avaient été retenus au nom du propriétaire du navire.

Évaluation et offre

Le 6 janvier 2010, l'administrateur a demandé à la GCC de confirmer qu'elle avait également fait une réclamation au propriétaire du navire, ce que la GCC lui a confirmé le 17 mars 2010. Par la suite, la GCC a avisé l'administrateur que le propriétaire du navire avait payé le montant complet de sa réclamation.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2011.

***Le Grand Détour* (2007)**

Lieu : Île d'Orléans (Québec)
Numéro de cas : 120-525-C1

Incident

Le 24 juillet 2007, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée par Transports Canada que *Le Grand Détour*, une vieille embarcation de plaisance échouée près d'une marina de l'île d'Orléans (Québec), posait un risque de pollution par les hydrocarbures. L'embarcation de plaisance contenait du mazout et d'autres huiles lubrifiantes. La coque était endommagée et l'embarcation était presque submergée à chaque marée montante. Le propriétaire avait abandonné l'embarcation et, lorsqu'il a été contacté, il a indiqué qu'il n'avait pas les moyens de prendre des mesures pour remédier à la situation. Les représentants de la GCC, de Transports Canada, d'Environnement Canada et de la province ont décidé d'enlever les hydrocarbures de l'embarcation et ont engagé une entreprise locale, Veolia Services Ltd, pour retirer les polluants et les autres huiles usées. La GCC a surveillé l'opération et a fourni un soutien. Le 26 juillet, environ 546 litres de déchets d'hydrocarbures ont été enlevés et éliminés. L'opération de nettoyage a été effectuée à la satisfaction de la GCC, de Transports Canada et d'Environnement Canada.

Demande d'indemnisation

Le 10 février 2008, le ministère des Pêches et des Océans (MPO), au nom de la GCC (MPO/GCC), a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) une demande d'indemnisation au montant de 3 558,51 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident, en vertu de la partie 6 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

Évaluation et offre

Après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a conclu que celle-ci était admissible et que le montant complet était établi selon les documents fournis à l'appui de la demande. Par conséquent, il a offert la somme de 3 558,51 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation, conformément aux articles 86 et 101 de la LRMM. Le MPO/GCC a accepté l'offre, et la somme de 3 740,30 $, y compris les intérêts, a été payée le 14 mai 2008.

Mesures de recouvrement

L'administrateur a chargé son conseiller juridique d'examiner si des mesures raisonnables pouvaient être prises pour recouvrer le montant payé au MPO/GCC, puisque les propriétaires ne devraient pas pouvoir abandonner leurs navires dans un état où ceux-ci posent un risque de pollution par les hydrocarbures. L'enquête a révélé que le propriétaire du navire *Le Grand Détou*r ne semblait avoir que peu ou pas d'argent. Par conséquent, l'administrateur a conclu qu'il était peu probable de pouvoir recouvrer le montant payé pour cette demande d'indemnisation et il a fermé le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2009.

***Richelieu* – Demande d'indemnisation du *J W Shelley* (2010)**

Lieu : Fleuve Saint-Laurent (Québec)
Numéro de cas : 120-578-C1-1

Incident

Le 12 juillet 2010, alors qu'il remontait la voie maritime du Saint-Laurent, à environ un kilomètre en amont de l'écluse Côte-Sainte-Catherine, le *Richelieu*, un vraquier immatriculé au Canada, s'est échoué et a déversé du carburant diesel. La nappe d'hydrocarbures initiale couvrait une superficie d'environ 500 mètres carrés. La voie maritime a donc été fermée pour tenter d'éviter que la nappe d'hydrocarbures ne se répande.

Au moment de l'échouement du *Richelieu*, le *J W Shelley*, un navire immatriculé au Canada, le suivait de près à l'arrière et sa coque a été fortement souillée. L'Administration de la voie maritime a donné pour instruction au *J W Shelley* de s'amarrer au quai de Côte-Sainte-Catherine jusqu'à la réouverture de la voie maritime. Transports Canada a émis un avis de sécurité maritime ordonnant que la coque du navire soit nettoyée à la satisfaction des inspecteurs de la Sécurité maritime avant de repartir. Le navire est finalement parti le 15 juillet, après avoir été immobilisé pendant trois jours.

Demande d'indemnisation

Le 28 septembre 2010, le propriétaire du *J W Shelley* a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 70 656,89 $ pour les frais qu'il avait engagés. Les frais réclamés pour le nettoyage de la coque du navire s'élevaient à 16 389,00 $. Le reste du montant de la demande d'indemnisation, soit 55 276,89 $, était lié à la perte alléguée de revenus occasionnée par l'immobilisation du navire.

Évaluation et offre

Pour les besoins d'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a réclamé au demandeur de plus amples détails concernant la demande. De plus, des dispositions ont été prises pour faire une inspection conjointe du navire au nom de l'administrateur et des propriétaires du *Richelieu*.

À la suite de l'inspection et d'autres enquêtes, l'administrateur a conclu que la demande d'indemnisation n'était pas établie. Une lettre informant le demandeur que l'administrateur avait refusé la demande d'indemnisation complète a été transmise le 14 juin 2011. Étant donné qu'aucun appel n'a été interjeté devant la Cour fédérale contre la décision de l'administrateur dans le délai de 60 jours prévu par la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, l'administrateur a fermé le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 30 septembre 2013.

Dossier connexe

Richelieu (2010), Fleuve Saint-Laurent (Québec), numéro de cas : 120-578-C1-2 (même incident, différent demandeur)

***Richelieu* – Demande d'indemnisation de Boralex (2010)**

Lieu : Fleuve Saint-Laurent (Québec)
Numéro de cas : 120-578-C1-2

Incident

Le 12 juillet 2010, alors qu'il remontait la voie maritime du Saint-Laurent, à environ un kilomètre en amont de l'écluse Côte-Sainte-Catherine, le *Richelieu*, un vraquier immatriculé au Canada, s'est échoué et a déversé du carburant diesel. La nappe d'hydrocarbures initiale couvrait une superficie d'environ 500 mètres carrés. La voie maritime a donc été fermée pour tenter d'éviter que la nappe d'hydrocarbures ne se répande. Le propriétaire du navire a informé la Garde côtière canadienne (GCC) qu'il avait engagé la Société d'intervention maritime de l'Est du Canada pour effectuer les opérations de nettoyage, qui ont duré plusieurs jours avant que la voie maritime puisse être rouverte. La GCC a assumé le rôle d'agent de surveillance fédéral.

Demande d'indemnisation

Le 15 novembre 2010, Boralex Inc., une centrale hydroélectrique de Saint-Lambert, a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) une demande d'indemnisation au montant de 40 438,90 $ pour la perte de production durant l'incident. La demande d'indemnisation visait la perte de revenus occasionnée par l'arrêt de la production d'électricité pendant la période au cours de laquelle l'Administration de la voie maritime, en consultation avec Pêches et Océans Canada, avait ordonné à Boralex de fermer sa prise d'eau, afin d'empêcher l'eau mélangée aux hydrocarbures de contaminer l'usine de Boralex et d'être rejetée en aval de l'écluse Saint-Lambert.

Évaluation et offre

Après avoir reçu la demande d'indemnisation, l'administrateur a chargé son conseiller juridique d'enquêter sur celle-ci. Le conseiller juridique de la Caisse a demandé à Boralex de fournir d'autres preuves à l'appui de sa demande d'indemnisation pour perte de revenus. Il a également communiqué avec l'avocat des propriétaires du *Richelieu*, étant donné que le propriétaire du navire est la principale partie responsable dans ce genre de demande d'indemnisation. Des discussions ont eu lieu entre les avocats des deux parties en vue de régler l'affaire à l'amiable. Par la suite, l'avocat des propriétaires du *Richelieu* a informé le bureau de l'administrateur que l'affaire avait été réglée. Par conséquent, la demande d'indemnisation a été retirée.

Situation

Le dossier a été fermé le 13 novembre 2012.

Dossier connexe

Richelieu (2010), Fleuve Saint-Laurent (Québec), numéro de cas : 120-578-C1-1 (même incident, différent demandeur)

Déversement d'origine inconnue - (aussi appelé *Avataq*) - Demande d'indemnisation de Transport Nanuk Inc. (2010)

Lieu : Valleyfield (Québec)
Numéro de cas : 120-579-C1-1

Incident

Le 6 juillet 2010, pendant qu'il chargeait une cargaison au quai de Valleyfield (Québec), l'*Avataq*, un navire immatriculé au Canada, a signalé une irisation d'hydrocarbures à la surface de l'eau. Les hydrocarbures ont été observés entre le quai de chargement et le navire et couvraient une superficie d'environ 20 pieds par 30 pieds. L'équipage du navire a pris des mesures d'intervention d'urgence et a déployé des barrages flottants et des matelas absorbants qui se trouvaient à bord du navire, afin d'empêcher l'irisation d'hydrocarbures de se répandre en aval. De plus, le propriétaire du navire a engagé un entrepreneur privé de Montréal pour qu'il pompe les résidus d'hydrocarbures à la surface de l'eau à l'aide de camions aspirateurs et qu'il s'en débarrasse. Par ailleurs, une équipe d'intervention basée à terre, constituée par la Sécurité maritime de Transports Canada (SMTC) et Environnement Canada, a commencé les opérations de nettoyage du rivage.

Un agent des opérations d'Environnement Canada a inspecté les installations à terre, mais il n'a trouvé aucune preuve que le déversement d'hydrocarbures était de source terrestre. Un expert technique de la SMTC de Montréal a examiné les registres du navire, les journaux de la salle des machines, l'équipement et le secteur pollué, mais il n'a trouvé aucune preuve que le navire avait déversé des hydrocarbures de façon intentionnelle ou accidentelle. Par conséquent, le navire a été autorisé à quitter le port. Le lendemain matin, après le départ de l'*Avataq* de Valleyfield, il y avait encore une petite quantité d'hydrocarbures le long du rivage. La Garde côtière canadienne (GCC) est intervenue et a nettoyé les résidus d'hydrocarbures.

Mesures prises par l'administrateur

L'administrateur a été informé de l'incident par la GCC le 7 juillet 2010. Il a alors chargé son conseiller juridique d'assurer la surveillance de l'incident.

Demande d'indemnisation

Le 25 mars 2011, la société Transport Nanuk Inc., propriétaire de l'*Avataq*, a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 13 707,47 $ pour les frais engagés durant le nettoyage de l'irisation d'hydrocarbures.

Évaluation et offre

L'administrateur a fait enquête et a évalué la demande d'indemnisation. Le 20 avril, une lettre a été envoyée au demandeur pour obtenir d'autres renseignements généraux et des documents justificatifs supplémentaires. D'après les résultats de l'enquête, qui comprenait une réponse écrite à la demande de renseignements, des conversations téléphoniques avec deux représentants différents du propriétaire du navire, ainsi que des discussions avec l'inspecteur de la Sécurité

maritime qui était présent sur les lieux de l'incident et l'agent d'intervention de la GCC, l'administrateur a conclu que les mesures prises par le propriétaire du navire pour nettoyer le déversement et éliminer les déchets d'hydrocarbures étaient raisonnables. Par conséquent, le 20 juillet 2011, il a offert la somme de 13 707,47 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. Le demandeur a accepté l'offre. Après avoir reçu du demandeur une entente de désistement et de subrogation en bonne et due forme, l'administrateur a posté au demandeur un chèque au montant de 14 144,89 $, y compris les intérêts.

Mesures de recouvrement

L'administrateur a accepté que l'incident était un déversement d'origine inconnue. Par conséquent, aucune mesure de recouvrement n'a pu être prise.

Situation

Le dossier a été fermé le 1er septembre 2011.

Dossier connexe

Déversement d'origine inconnue – (aussi appelé *Avataq*) (2010), Valleyfield (Québec), numéro de cas : 120-579-C1-2 (même incident, différent demandeur)

Déversement d'origine inconnue – (aussi appelé *Avataq*) - Demande d'indemnisation de la GCC (2010)

Lieu : Valleyfield (Québec)
Numéro de cas : 120-579-C1-2

Incident

Le 6 juillet 2010, pendant qu'il chargeait une cargaison au quai de Valleyfield (Québec), l'*Avataq*, un navire immatriculé au Canada, a signalé une irisation d'hydrocarbures à la surface de l'eau. Les hydrocarbures ont été observés entre le quai de chargement et le navire et couvraient une superficie d'environ 20 pieds par 30 pieds. L'équipage du navire a pris des mesures d'intervention d'urgence et a déployé des barrages flottants et des matelas absorbants qui se trouvaient à bord du navire, afin d'empêcher l'irisation d'hydrocarbures de se répandre en aval. De plus, le propriétaire du navire a engagé un entrepreneur privé de Montréal pour qu'il pompe les résidus d'hydrocarbures à la surface de l'eau à l'aide de camions aspirateurs et qu'il s'en débarrasse.

Après avoir été informée de l'irisation d'hydrocarbures signalée par l'*Avataq*, le lendemain, la Garde côtière canadienne (GCC) a envoyé du personnel d'intervention d'urgence de la ville de Québec à Valleyfield pour faire enquête et prendre les mesures d'intervention nécessaires. Dès son arrivée à Valleyfield le 7 juillet, la GCC a constaté qu'il restait encore une quantité d'hydrocarbures après le départ de l'*Avataq*. Les hydrocarbures étaient mélangés à des roseaux et à d'autres débris flottants, et le quai était souillé. Afin d'éviter d'autres dommages, la GCC a engagé un entrepreneur privé pour effectuer les opérations de nettoyage, lesquelles ont permis de récupérer 6 mètres cubes de déchets solides et 12 mètres cubes d'eau mélangée aux hydrocarbures. Le 8 juillet, la GCC a évalué la situation et, après avoir consulté Environnement Canada, elle a décidé de mettre fin à l'intervention et aux travaux de l'entrepreneur.

Un agent des opérations d'Environnement Canada a inspecté les installations à terre, mais il n'a trouvé aucune preuve que le déversement d'hydrocarbures était de source terrestre. De plus, la GCC a prélevé des échantillons d'hydrocarbures à la surface de l'eau et les a fait analyser par le laboratoire Exova. Les résultats de l'analyse en laboratoire ont confirmé que les échantillons étaient bel et bien des hydrocarbures, mais ils n'ont pas permis d'en déterminer la source. L'incident a donc été classé comme étant un déversement d'origine inconnue.

Mesures prises par l'administrateur

L'administrateur a été informé de l'incident par la GCC le 7 juillet 2010. Il a alors chargé son conseiller juridique d'assurer la surveillance de l'incident.

Demande d'indemnisation

Le 8 juin 2011, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 24 034,57 $ pour les frais de surveillance et les services contractuels, en vertu des articles 77(1), 101 et 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

Évaluation et offre

L’administrateur a fait enquête et a évalué la demande d’indemnisation. D'après les résultats de l’enquête, il a conclu qu’il y avait suffisamment de documentation pour confirmer que les frais étaient raisonnables et qu’ils avaient bel et bien été engagés. Par conséquent, le 12 juillet 2011, il a offert le montant établi de 24 034,57 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation, conformément aux articles 106 et 116 de la LRMM. Le MPO/GCC a accepté l’offre, et la somme de 24 806,96 $, y compris les intérêts, a été payée.

Mesures de recouvrement

L’administrateur a accepté que l'incident était un déversement d’origine inconnue. Par conséquent, aucune mesure de recouvrement n'a pu être prise.

Situation

Le dossier a été fermé le 26 juillet 2011.

Dossier connexe

Déversement d’origine inconnue – (aussi appelé *Avataq*) (2010), Valleyfield (Québec), numéro de cas : 120-579-C1-1 (même incident, différent demandeur)

Centurion – Demande d'indemnisation de la GCC (2012)

Lieu : Port de Sorel (Québec)
Numéro de cas : 120-615-C1

Incident

Le 25 janvier 2012, le *Centurion*, un transporteur de vrac sec de propriété canadienne, a causé un incident de pollution par les hydrocarbures dans les eaux couvertes de glace entourant le port de Sorel (Québec). Les inspecteurs de la Sécurité maritime de Transports Canada ont été informés que l'équipage de la salle des machines avait rejeté un mélange d'hydrocarbures, après avoir activé la pompe de cale par inadvertance. En conséquence, on a estimé qu'environ 9 000 litres de polluants ont été déversés dans les eaux du port. La Garde côtière canadienne (GCC), ainsi qu'un organisme d'intervention agréé et d'autres entrepreneurs, ont été mobilisés pour nettoyer les hydrocarbures qui ont été déversés. Le 3 février, la majeure partie des polluants avaient été récupérés. Il y avait encore des hydrocarbures dans les fentes du quai, mais il a été impossible de les enlever à cause de l'état des glaces. On a donc prévu qu'une autre opération de nettoyage serait nécessaire au printemps ou à l'été.

Mesures prises par l'administrateur

Lorsqu'il a été avisé de l'incident, l'administrateur a chargé son conseiller juridique de surveiller la situation et de déterminer si l'incident de pollution relevait du champ d'application de la Convention sur les hydrocarbures de soute. Le conseiller juridique a aussi été chargé de s'informer auprès de Transports Canada au sujet de l'identité des assureurs indiqués dans le certificat d'assurance obligatoire.

Demande d'indemnisation

Le 11 septembre 2012, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) une demande d'indemnisation au montant de 26 703,53 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

Étant donné que l'administrateur a conclu que l'incident relevait du champ d'application de la Convention sur les hydrocarbures de soute, à laquelle le Canada est partie et qui permet de faire une réclamation directement à l'assureur du propriétaire du navire, l'administrateur a suggéré à la GCC de présenter sa réclamation directement au Standard Steamship P&I Club (le Club). Cependant, la GCC n'était pas disposée à le faire. Par conséquent, le 19 décembre 2012, l'administrateur a envoyé par la poste les documents de réclamation au représentant du Club à New York. À la suite de négociations entre les avocats de la Caisse et du Club, une offre globale de 24 000,00 $ a été faite par le Club. Le MPO/GCC a accepté l'offre, et le Club a payé le montant du règlement après avoir reçu du MPO/GCC une entente de désistement en bonne et due forme.

Situation

Le dossier a été fermé le 19 novembre 2013.

Dossier connexe

Centurion (2012), port de Sorel (Québec), numéro de cas : 120-615-C1-1 (même incident, différent demandeur)

Centurion – Demande d'indemnisation de la Société d'intervention maritime de l'Est du Canada (2012)

Lieu : Port de Sorel (Québec)
Numéro de cas : 120-615-C1-1

Incident

Le 25 janvier 2012, le *Centurion*, un transporteur de vrac sec de propriété canadienne, a causé un incident de pollution par les hydrocarbures dans les eaux couvertes de glace entourant le port de Sorel (Québec). Les inspecteurs de la Sécurité maritime de Transports Canada ont été informés que l'équipage de la salle des machines avait rejeté un mélange d'hydrocarbures, après avoir activé la pompe de cale par inadvertance. En conséquence, on a estimé qu'environ 9 000 litres de polluants ont été déversés dans les eaux du port. Lorsque l'incident s'est produit, le propriétaire du navire a demandé à la Société d'intervention maritime de l'Est du Canada (SIMEC) d'intervenir et de nettoyer les hydrocarbures déversés par le *Centurion*. La SIMEC a rapidement nettoyé la pollution par les hydrocarbures et, le 3 février, la majeure partie des polluants avaient été récupérés.

Demande d'indemnisation

Le 5 mars 2013, la SIMEC a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) une demande d'indemnisation au montant de 111 055,48 $, afin de recouvrer les frais qu'elle avait engagés pour nettoyer le déversement d'hydrocarbures. La SIMEC a indiqué qu'elle avait envoyé une facture au propriétaire du navire le 30 mars 2012, mais que ce dernier avait déposé une demande de restructuration en vertu de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies*.

Évaluation et offre

Aux termes de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, un organisme d'intervention ne peut faire une réclamation directe contre la Caisse, à moins d'avoir pris toutes les mesures raisonnables pour recouvrer le montant auprès des propriétaires de navires ou de leurs assureurs. Dans le cas présent, la SIMEC a présenté sa réclamation au propriétaire du navire après que ce dernier ait déjà déposé une demande de restructuration en vertu de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies* et que le navire ait été vendu. De plus, la réclamation de la SIMEC a été rejetée par l'arbitre désigné par la cour pour disposer des actifs du propriétaire du navire, au motif que la réclamation n'avait pas priorité sur les autres créanciers.

D'après les documents à l'appui de la demande d'indemnisation fournis à l'administrateur, il est apparu clairement que le propriétaire du navire avait une assurance de protection et d'indemnisation valide au moment de l'incident, mais que la SIMEC n'avait fait aucun effort pour présenter sa réclamation directement aux assureurs, comme elle avait le droit de le faire aux termes de la Convention sur les hydrocarbures de soute. À la suite de discussions entre les avocats de la Caisse et des assureurs sur ce qui constitue la prise de mesures raisonnables aux termes de l'alinéa 101(1)*a)* de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, l'administrateur a conclu que

la demande d'indemnisation ne satisfaisait pas aux critères de paiement par la Caisse. Il a donc informé l'avocat de la SIMEC qu'il refusait d'évaluer et de payer la demande d'indemnisation.

Situation

Le dossier a été fermé le 15 janvier 2014.

Dossier connexe

Centurion (2012), port de Sorel (Québec), numéro de cas : 120-615-C1 (même incident, différent demandeur)

Déversement d’origine inconnue (2011)

Lieu : Bonaventure, Gaspésie (Québec)
Numéro de cas : 120-616-C1

Incident

Le 8 mai 2011, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le navire de pêche *Le Dernier* avait repêché de la mer un baril scellé rempli de liquide portant l'étiquette « kérosène », près de Bonaventure, en Gaspésie (Québec). Étant donné la période de l’année et l’endroit où le baril avait été repêché, on a estimé que celui-ci provenait d’un navire. Par la suite, la GCC a engagé un entrepreneur privé, Plante Vacuum Transport et Fils Ltée, de Gaspé (Québec), pour transporter le baril jusqu’à son entrepôt afin d’en identifier le contenu et d'en disposer en toute sécurité. L’entrepreneur a confirmé que le baril ne contenait que de l’eau huileuse.

Demande d’indemnisation

Le 24 avril 2012, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d’indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d’indemnisation au montant de 1 907,86 $ pour les frais engagés, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

Évaluation et offre

L’administrateur a fait enquête et a évalué la demande d'indemnisation. Il a conclu que la mesure d'intervention était raisonnable dans les circonstances et que l'incident pouvait être considéré comme un déversement d’origine inconnue. Par conséquent, le 9 mai 2012, il a fait une offre au montant établi de 1 907,86 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. Le MPO/GCC a accepté l’offre, et l’administrateur a ordonné le paiement de la somme de 1 970,20 $, y compris les intérêts, conformément à la LRMM.

Mesures de recouvrement

Étant donné que l’incident a été classé comme un déversement d’origine inconnue, aucune mesure de recouvrement n'a pu être prise.

Situation

Le dossier a été fermé le 8 août 2012.

Déversement d’origine inconnue (2011)

Lieu : Marina d’Oka (Québec)
Numéro de cas : 120-620-C1

Incident

Le 5 juin 2011, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu’il y avait une nappe d’hydrocarbures dans la marina d’Oka (Québec). La nappe couvrait une superficie d’environ 40 pieds par 60 pieds entre la marina et le quai de traversier local. La GCC a engagé un entrepreneur privé de Montréal, Urgence Marine Inc., pour qu'il déploie un barrage flottant et, si possible, qu'il nettoie et récupère les hydrocarbures à l’aide de matériel absorbant.

Bien que la source des hydrocarbures n’ait jamais été déterminée, on a cru au départ que les traversiers exploités à l’est de la marina auraient pu être à l’origine de la pollution par les hydrocarbures. Cependant, cette possibilité a été écartée, car le courant du fleuve et les vents dominants auraient poussé les hydrocarbures déversés vers l’est et non vers la marina. De plus, on a établi que l’irisation d'hydrocarbures était composée d’huile pour moteur, mais il n'y avait aucune indication que le déversement était d’origine terrestre.

Demande d’indemnisation

Le 8 mai 2012, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d’indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d’indemnisation au montant de 7 753,29 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

Évaluation et offre

Après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l’administrateur a conclu que l’incident était un déversement d’origine inconnue, qui avait été causé tout probablement par un navire. Par conséquent, le 30 mai 2012, il a fait une offre au montant établi de 7 753,29 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. Le MPO/GCC a accepté l’offre, et l’administrateur a ordonné le paiement de la somme de 7 995,15 $, y compris les intérêts, conformément à la LRMM.

Mesures de recouvrement

Étant donné que l’incident a été classé comme un déversement d’origine inconnue, aucune mesure de recouvrement n'a pu être prise.

Situation

Le dossier a été fermé le 8 août 2012.

Déversement d'origine inconnue - *Federal Progress* (2013) ⚓

Lieu : Port de Montréal (Québec)
Numéro de cas : 120-633-C1

Incident

Le 8 avril 2013, l'Administration portuaire de Montréal (l'Administration portuaire) a enquêté sur une possible fuite d'hydrocarbures provenant du vraquier *Federal Progress*, qui était amarré au quai Alexandria dans le Port de Montréal. Une surface de 300 mètres carrés autour du navire a été contaminée par une mince couche d'hydrocarbures aux couleurs de l'arc-en-ciel. L'Administration portuaire a engagé l'entreprise Urgence Marine pour qu'elle déploie un barrage flottant dans le secteur. Des représentants de Transports Canada et de la Garde côtière canadienne (GCC) étaient sur place durant l'intervention en réponse à l'incident.

Demande d'indemnisation

Le 1er novembre 2013, l'Administration portuaire a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 5 969,53 $, afin de recouvrer les frais des mesures d'intervention qu'elle avait prises en réponse au déversement d'hydrocarbures à proximité du *Federal Progress*.

Évaluation et offre

L'administrateur a fait enquête et a évalué la demande d'indemnisation. Après s'être renseigné davantage sur les constatations de la GCC, de Transports Canada et de l'Administration portuaire, il était évident pour l'administrateur que les opinions différaient à propos de la source exacte de la pollution par les hydrocarbures. Par conséquent, selon la preuve dont il disposait, l'administrateur n'était pas convaincu que l'incident n'avait pas été causé par un navire et il a donc accepté la demande d'indemnisation. Le 20 février 2014, l'administrateur a offert la somme de 5 969,53 $ plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. L'Administration portuaire a accepté l'offre et, après avoir reçu une quittance en bonne et due forme, l'administrateur a ordonné le paiement de la somme de 6 149,95 $, y compris les intérêts.

Mesures de recouvrement

Parce qu'il a été conclu que l'incident était un déversement d'origine inconnue, l'administrateur n'a pu prendre aucune mesure de recouvrement.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2014.

***Tundra* (2012)**

Lieu : Sorel (Québec)
Numéro de cas : 120-636-C1

Incident

Le 28 novembre 2012, le *Tundra*, un vraquier immatriculé à Chypre, s'est échoué dans le réseau fluvial du Saint-Laurent, près de Sorel (Québec), alors qu'il faisait route de Montréal vers Halifax avec une cargaison d'environ 20 000 tonnes de graines de soja. Le *Tundra* avait à son bord 599 tonnes de combustible de soute, ainsi qu'environ 50 tonnes de carburant diesel et de produits d'huile lubrifiante. Le capitaine du navire a confirmé qu'il n'y avait aucune pollution par les hydrocarbures. Le propriétaire a engagé la Société d'intervention maritime de l'Est du Canada (SIMEC) pour qu'elle prépare un plan de renflouement du navire échoué. Les inspecteurs de la Sécurité maritime de Transports Canada se sont rendus sur place et ont aidé à établir un plan de sauvetage. Le 5 décembre, le *Tundra* a été remis à flot et le risque de pollution par les hydrocarbures a été écarté. Dès le début, la Garde côtière canadienne (GCC) a assumé le rôle d'agent de surveillance fédéral. Cependant, le personnel de la GCC n'a pas eu à rester sur place durant l'intervention de la SIMEC en réponse à l'incident, car il a pu utiliser une caméra vidéo installée dans la région du lac Saint-Pierre pour surveiller les opérations de la SIMEC. De plus, le personnel de la GCC est demeuré en communication avec les inspecteurs de la Sécurité maritime de Transports Canada, qui étaient à bord du *Tundra*.

Demande d'indemnisation

Le 2 août 2013, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 10 738,01 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

Évaluation et offre

Le 8 janvier 2014, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a jugé que le montant total de la demande d'indemnisation n'était pas établi, et il a donc fait une offre au montant partiel établi de 3 119,50 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation, conformément à la LRMM. Le MPO/GCC a accepté l'offre et, le 4 février, l'administrateur a ordonné le paiement de la somme de 3 240,15 $, y compris les intérêts.

Mesures de recouvrement

Le 27 février 2014, l'administrateur a envoyé une lettre à l'agent d'assurance du propriétaire du navire à Jersey City, aux États-Unis, lui demandant de payer l'indemnité versée au MPO/GCC. L'agent d'assurance a été avisé de la responsabilité du propriétaire du navire à l'égard des frais engagés par la GCC en réponse à l'incident, en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, de la LRMM et de la Convention sur les hydrocarbures de soute de 2001. Une copie de la lettre a aussi été envoyée au propriétaire inscrit du navire. Le 7 mai 2014, l'administrateur a reçu

une réponse, selon laquelle le club de protection et d'indemnisation du propriétaire du navire, l'UK Club, allait payer l'indemnité demandée, à condition d'obtenir un document de quittance et de décharge en bonne et due forme. La quittance a été exécutée le 27 mai, et un chèque au montant de 3 240,15 $ a été reçu le 11 juin 2014.

Situation

Le dossier a été fermé le 17 juin 2014.

***Kathryn Spirit* (2014)**

Lieu : Beauharnois (Québec)
Numéro de dossier : 120-642-C1

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. En novembre 2015, la compagnie a déclaré faillite. 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. En juin 2016, le niveau d'eau a baissé considérablement, ce qui a causé la stabilité du navire à atteindre un niveau critique. 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 poursuivaient.

Le processus d'échange d'information en litige est presque terminé et les parties ont planifié de tenir des réunions informelles pour discuter des faits du cas.

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).

Situation

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

Déversement d'origine inconnue – Demande d'indemnisation de la Ville de Salaberry-de-Valleyfield (2013)

Lieu : Baie St-François, Salaberry-de-Valleyfield (Québec)
Numéro de cas : 120-650-C1

Incident

Le 16 novembre 2013, un citoyen a signalé un déversement d'hydrocarbures dans la marina de Valleyfield. Le service d'incendie de Salaberry-de-Valleyfield est intervenu et a pris des mesures immédiates en déployant des barrages flottants pour empêcher les hydrocarbures de dériver vers l'ancien chenal de la voie maritime et d'atteindre la prise du réseau d'alimentation en eau de la ville de Salaberry-de-Valleyfield (la Ville). Deux bateaux patrouilleurs ont été déployés pour déterminer l'étendue de la nappe d'hydrocarbures et trouver la source probable du déversement. Cependant, la source de la pollution n'a pu être établie. De plus, il n'y avait aucun signe que le déversement était d'origine terrestre.

La Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée du déversement d'hydrocarbures dans la marina peu de temps après l'incident, et elle a conclu qu'il n'était pas de source marine. La GCC a donc informé les autorités de Valleyfield qu'elle n'interviendrait pas et n'agirait pas comme organisme de première responsabilité, en raison de la petite quantité de pollution. Les avis étaient partagés quant à l'ampleur du déversement. À l'aide de son programme informatique *SpillView*, la GCC a estimé la taille de la nappe à 118 litres, tandis que le citoyen qui a signalé le déversement l'a évaluée à 1 125 litres.

Un représentant du ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs (MDDEFP) du Québec s'est rendu sur place. Il a ordonné la récupération des hydrocarbures flottant à la surface de l'eau et le nettoyage de toute rive polluée. La principale raison invoquée pour le nettoyage des hydrocarbures était leur proximité de la conduite d'entrée de l'usine de filtration d'eau municipale, qui est la source d'eau potable de la Ville. La Ville a pris en charge la gestion des opérations de récupération des hydrocarbures et le nettoyage des rives contaminées. L'entreprise Environment North Shore a été engagée pour faire le travail, et le plan d'action qu'elle a soumis a été approuvé par les représentants du MDDEFP et de la Ville.

Demande d'indemnisation

Le 24 mars 2014, la Ville a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) une demande d'indemnisation au montant de 104 150,88 $ pour les frais qu'elle avait engagés en réponse au déversement d'hydrocarbures.

Évaluation et offre

Le 27 mars, l'administrateur a engagé un expert-conseil maritime du Québec pour aider à enquêter sur les circonstances entourant l'incident et à en faire l'évaluation. Comme suite aux constatations générales, l'administrateur a conclu que les mesures de nettoyage qui ont été prises et les frais qu'elles ont entraînés n'étaient pas proportionnés à la menace de pollution par les hydrocarbures.

Cette conclusion était fondée sur la divergence d'opinions quant à la quantité probable d'hydrocarbures dans l'eau. Étant donné l'expertise de la GCC à modéliser l'ampleur d'un déversement, l'administrateur a accepté la plus petite quantité estimée. De plus, les signes visibles d'hydrocarbures observés et signalés sur les lieux de l'incident concordaient avec l'estimation du déversement de plus petite taille. Par conséquent, l'administrateur a conclu que les travaux effectués par l'entrepreneur dépassaient les exigences relatives à un petit déversement de 118 litres.

Étant donné qu'une enquête ultérieure n'a pas permis de déterminer que le déversement était d'origine terrestre, et selon la preuve qui lui avait été présentée, l'administrateur n'était pas convaincu que l'incident ayant mené au déversement d'hydrocarbures dans la marina n'avait pas été causé par un navire. Par conséquent, il a conclu que la demande d'indemnisation avait été présentée à juste titre à la Caisse.

À la suite de son enquête, l'administrateur a conclu que la somme de 45 000 $ était établie. Par conséquent, le 1er octobre 2014, il a offert cette somme, y compris les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. La Ville a accepté l'offre le 30 octobre. Le 25 novembre 2014, après avoir reçu de la Ville une entente de désistement et de subrogation en bonne et due forme, l'administrateur a envoyé par la poste à la Ville un chèque au montant de 45 000,00 $.

Mesures de recouvrement

Étant donné que l'administrateur a accepté que le déversement était d'origine inconnue, aucune mesure de recouvrement n'a pu être prise.

Situation

Le dossier a été fermé le 2 décembre 2014.

Chaulk Determination **(demande d'indemnisation de la GCC) (2014)**

Lieu : Port de Trois-Rivières (Québec)
Numéro de cas **:** 120-667-C1

Incident

Le 26 décembre 2014, le remorqueur *Chaulk Determination* a coulé au quai du port de Trois-Rivières et a déversé des hydrocarbures dans le fleuve Saint-Laurent. Au moment de l'incident, on a signalé que le remorqueur avait 22 tonnes de carburant diesel à son bord, mais la quantité réelle de polluants se trouvant à bord était inconnue. Le propriétaire du navire a déclaré qu'il n'avait pas d'assurance ni d'argent pour intervenir en réponse à l'incident; par conséquent, la Garde côtière canadienne (GCC) a assumé le rôle de commandant sur place. Environnement Canada, Transports Canada et les autorités locales ont participé aux opérations d'intervention.

Après avoir considéré diverses options en réponse au risque de pollution, tout en tenant compte de la fragilité de l'écosystème et de l'approche de l'hiver, la GCC a décidé de renflouer le navire. Le 12 janvier 2015, l'entreprise Group Ocean a été engagée pour s'occuper de ces travaux. Le 22 janvier 2015, l'entreprise a commencé à enlever la glace contaminée se trouvant à l'intérieur du barrage flottant qui entourait le remorqueur. Des camions de pompage ont été utilisés pour récupérer les hydrocarbures et l'eau contaminée à l'intérieur du barrage flottant. Le 10 février, tous les polluants accessibles ont été retirés du remorqueur. Au total, 50.315 tonnes de combustible de soute ont été récupérés, ainsi qu'une importante quantité d'autres polluants, y compris 10 tonnes d'eau de cale huileuse, 300 304 litres d'eau contenant des traces de polluants et 469 270 litres de glace contenant des traces de polluants. Le remorqueur a été renfloué le 21 février. Une fois remis à flot, il a été préparé pour l'hiver, nettoyé, amarré à la section 1 du port de Trois-Rivières et confié à l'administration portuaire.

Mesures prises par l'administrateur

Un expert maritime a été engagé pour observer les opérations de sauvetage et en faire rapport.

Le 18 août 2015, l'administrateur a intenté une action réelle à la Cour fédérale (dossier T-1461-15) contre le navire pour obtenir une garantie, comme le prévoit l'article 102 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. Par la suite, le navire a été démantelé; cependant, un navire-jumeau, le *Chaulk Lifter*, a été vendu par les créanciers du propriétaire et le produit de la vente judiciaire a été partagé par la Cour fédérale dans le dossier de la Cour T-272-15. Le dossier T-1461-15 concernant le *Chaulk Determination* a été mis en suspens et l'administrateur est devenu partie au dossier T-272-15 concernant le *Chaulk Lifter*. Le 17 novembre 2016, la Cour fédérale a rendu sa décision et a permis à l'administrateur de participer au partage du produit de la vente judiciaire du navire-jumeau *Chaulk Lifter*, selon l'article 102 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Demande d'indemnisation

Le 9 décembre 2016, la GCC a présenté à l'administrateur, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, une demande d'indemnisation au montant de 4 585 963,68 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident de pollution causé par le *Chaulk Determination*.

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

Évaluation et offre

Le 3 février 2017, des renseignements supplémentaires à l'appui de la demande d'indemnisation ont été demandés à la GCC, et les documents ont été reçus le 30 mars 2017.

L'administrateur a rejeté une partie des frais relatifs aux services contractuels obtenus par la GCC. De plus, l'administrateur a rejeté une partie des frais de la GCC relatifs au personnel, à l'équipement, au matériel et aux dépenses de subsistance.

Le 18 juilllet 2018, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a fait une offre globale à la GCC, soit la somme jugée recevable de 4 200 576,18 $, y compris les intérêts, en vertu de l'article 105 de la Loi. L'offre a été acceptée le 17 septembre 2018. Le 19 septembre 2018, la somme de 4 200 576,18 $, intérêts compris, a été payée à la GCC.

Mesures de recouvrement

La Caisse avait déposé une réclamation contre le produit de la vente judiciaire du *Chaulk Lifter*, un navire-jumeau qui avait été saisi et vendu par Verreault Navigation Inc. pour recouvrer des dettes sans rapport. La Caisse a obtenu la somme de 45 184,44 $, à la suite de la décision de la Cour fédérale rendue le 17 novembre 2016 (2016 CF 1281). L'administrateur a appliqué cette somme à la demande d'indemnisation de l'Administration portuaire de Trois-Rivières, qui avait été déposée et évaluée avant celle présentée par la GCC relativement au même incident. Il n'y avait aucun espoir raisonnable de recouvrer davantage.

Situation

Le dossier a été fermé le 26 mars 2019.

Dossier connexe

Chaulk Determination (demande d'indemnisation de l'administration portuaire), numéro de cas 120-700 (même incident)

***Bayliner 2655* (2013)**

Lieu : Rivière-des-Prairies, Montréal (Québec)
Numéro de cas : 120-675-C1

Incident

Dans l'après-midi du 17 août 2013, le *Bayliner*, un bateau de plaisance de 27 pieds, s'est échoué dans les rapides du Cheval Blanc, sur la rivière des Prairies, à proximité de Montréal. Le propriétaire du bateau et deux enfants se trouvaient à bord. Le Centre de sauvetage maritime de Québec a pris des dispositions pour que le service d'incendie local porte secours aux plaisanciers. Le propriétaire a tenté de récupérer son bateau de plaisance échoué. Cependant, parce que le bateau était échoué dans une partie très rocheuse des rapides avec un fort courant de rivière, toutes les tentatives pour le remorquer ont été infructueuses.

Parce qu'il avait à son bord 250 litres de carburant et 10 litres d'huile pour moteur, le *Bayliner* posait un risque de pollution par les hydrocarbures. La Garde côtière canadienne (GCC) a donc pris en charge les opérations d'intervention. La GCC a fait appel à l'entreprise Urgence Marine Inc. pour qu'elle prenne les mesures nécessaires pour vider le *Bayliner* à l'aide de pompes et le retirer des rapides, mais l'entreprise a été incapable de le faire à cause du lieu de l'incident. Le 23 août, la GCC a pris des dispositions pour que son aéroglisseur, le *Mamilossa*, quitte sa base à Trois-Rivières pour se rendre dans la région de Montréal. L'aéroglisseur a vidé le *Bayliner* à l'aide de pompes et l'a renfloué sans causer de déversement d'hydrocarbures. Le bateau de plaisance a ensuite été remorqué à l'écart des rapides, retiré de l'eau et placé sur le rivage.

Demande d'indemnisation

Le 16 juin 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 14 286,40 $ 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 d'une évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a conclu que le plein montant de la demande d'indemnisation était admissible. Par conséquent, le 27 août 2015, l'administrateur a offert au MPO/GCC la somme de 14 286,40 $, plus les intérêts, en règlement final et complet de la demande d'indemnisation. L'offre a été acceptée le 16 octobre 2015.

Le ou vers le 27 juillet 2016, un paiement de 15 585,20 $, y compris les intérêts, a été versé au MPO/GCC, après que l'administrateur l'ait avisé que la décision de la Cour fédérale dans l'affaire type concernant la question du désistement et de la subrogation s'appliquerait à sa demande d'indemnisation.

Mesures de recouvrement

Le ou vers le 25 juillet 2016, l'administrateur a envoyé au propriétaire du *Bayliner* une demande de remboursement au montant de 15 585,20 $. Le 6 octobre 2016, le propriétaire du *Bayliner* s'est déclaré en faillite. L'administrateur a déposé une réclamation auprès du syndic de faillite.

Le 11 octobre 2018, l'administrateur a reçu une lettre du syndic de faillite l'informant que la Caisse recevrait un dividende de 0,00 $.

Situation

Le dossier a été fermé le 19 octobre 2018.

***Tandem I* (2013)**

Lieu : Port de Montréal (Québec)
Numéro de cas : 120-676-C1

Incident

Le 17 juillet 2013, la navette fluviale *Tandem I* s'est échouée sur le fleuve Saint-Laurent, à Montréal (Québec). Le navire de 24 mètres avait subi un incendie dans la salle des machines et s'est échoué à environ 2,34 encablures du quai de Longueuil. Au moment de l'incident, il y avait trois membres d'équipage à bord, mais aucun passager. Le service d'incendie local est intervenu et a rapidement éteint l'incendie. Le navire avait à son bord 4 000 litres de carburant diesel et des hydrocarbures s'en sont échappés, formant une irisation qui s'est propagée avec le courant du fleuve. À l'aide de son propre bateau, le service d'incendie a déployé un barrage flottant autour du navire.

Le propriétaire du navire, Croisières AML, a assumé le rôle de commandant sur place. Il a pris des dispositions pour que d'autres navires aident à alléger le *Tandem I*, afin qu'il puisse être remorqué jusqu'à la section 25 du port de Montréal. Au cours de l'opération d'intervention, un inspecteur maritime de Transports Canada est monté à bord du navire échoué et a approuvé le plan de renflouement établi par le propriétaire. Il a été déterminé que la coque était intacte. La Garde côtière canadienne (GCC) a assumé le rôle d'agent de surveillance fédéral et a demandé à Environnement Canada de faire une évaluation des questions environnementales. Environnement Canada a fourni plusieurs modèles de trajectoires probables en cas de déversement d'hydrocarbures au cours de l'opération de renflouement. De plus, les colonies d'oiseaux à risque ont été répertoriées, et il a été confirmé qu'aucune prise d'eau potable ne pouvait être contaminée. Une partie du carburant diesel a été transférée dans des barils de 45 gallons qui ont été placés à bord d'autres navires. Le *Tandem I* a ensuite été dégagé des rochers en toute sécurité.

Demande d'indemnisation

Le 16 juin 2015, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 2 502,48 $ pour les frais engagés, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

Évaluation et offre

Le 24 juin 2015, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a conclu que le montant total de la demande d'indemnisation était établi. Il a donc offert la somme de 2 502,48 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation, conformément à la LRMM. Il a toutefois souligné dans sa lettre d'offre que le fait que la GCC présente des demandes d'indemnisation si près de l'expiration du délai de prescription de deux ans avantage le propriétaire et, par conséquent, va à l'encontre du principe du pollueur-payeur, car il devient très difficile d'essayer de recueillir de l'information presque deux ans après l'incident.

Le MPO/GCC a accepté l'offre le 10 juillet 2015, mais le paiement du montant du règlement a été suspendu, car la GCC n'avait pas retourné une entente de désistement et de subrogation en bonne et due forme. Le montant du règlement de 2 733,69 $, intérêts compris, a été payé en juillet 2016.

Mesures de recouvrement

En juillet 2016, l'administrateur a intenté une action en recouvrement contre le propriétaire du navire responsable avant l'expiration du délai prévu par la loi. Le propriétaire du navire n'a accepté aucune responsabilité financière en vertu de la LRMM. Par conséquent, après avoir examiné la situation, l'administrateur a conclu que toutes les mesures raisonnables avaient été prises pour recouvrer les frais de la demande d'indemnisation et il a fermé le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2017.

***Grand Charlevoix* (2013)**

Lieu : Cap du Basque (Québec)
Numéro de cas : 120-677-C1

Incident

Le 15 juillet 2013, le *Grand Charlevoix*, un bateau d'excursion commercial de 19,8 mètres, a touché le fond et a percé sa coque à environ 3 milles marins du cap du Basque, à l'embouchure de la rivière Saguenay (Québec). Il y avait 38 personnes à bord, y compris des passagers. La salle des machines a été inondée, ce qui a entraîné une défaillance mécanique; toutefois, le bateau ne courait pas de danger imminent. Plusieurs navires se trouvant à proximité sont venus prêter assistance au *Grand Charlevoix* et ont évacué les passagers en toute sécurité. Ce qui a commencé par une opération de recherche et de sauvetage est devenu un incident de pollution. Le bateau avait à son bord 800 litres de carburant diesel et des traces de pollution ont été observées autour du bateau. La Garde côtière canadienne (GCC) a alors conclu que le bateau présentait un risque de pollution et a utilisé le programme *Farseek Spillview* pour prévoir les trajectoires possibles en cas de propagation de la pollution. Étant donné que l'incident s'était produit dans les environs du parc marin du Saguenay, Environnement Canada a fait une évaluation des enjeux et a conclu que les sanctuaires d'oiseaux et l'habitat des moules et du béluga étaient tous à risque. Parcs Canada s'inquiétait aussi de l'impact potentiel de toute pollution à l'intérieur des limites du parc.

Le propriétaire du bateau a assumé le rôle de commandant sur place et la GCC a joué le rôle d'agent de surveillance fédéral. Le propriétaire a établi et mis en place un plan d'action en réponse à la situation. La GCC a fourni un barrage flottant et du matériel absorbant, et le risque de pollution a été contenu. Transports Canada a approuvé un plan de renflouement et de remorquage du bateau et, le 16 juillet, le *Grand Charlevoix* a été remorqué en toute sécurité à l'Isle-aux-Coudres, où un barrage flottant a été déployé autour du bateau. Des mesures ont alors été prises pour remédier à la pollution sur place, et le bateau a finalement été pompé, sorti de l'eau et placé à terre.

Demande d'indemnisation

Le 16 juin 2015, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 6 508,81 $ pour les frais engagés, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

Évaluation et offre

Le 14 juillet 2015, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a déterminé que le montant complet de la demande d'indemnisation était établi. Il a donc offert la somme de 6 508,81 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation, conformément à la LRMM. Le MPO/GCC a accepté l'offre le 27 août, mais le paiement du montant du règlement a été suspendu, car la GCC n'avait pas retourné une entente de désistement et de subrogation en bonne et due forme. Le montant du règlement de 7 111,26 $, intérêts compris, a été payé en juillet 2016.

Mesures de recouvrement

En juillet 2016, l'administrateur a intenté une action en recouvrement contre le propriétaire du bateau responsable avant l'expiration du délai prévu par la loi. Le propriétaire du bateau n'a accepté aucune responsabilité financière en vertu de la LRMM. Par conséquent, après avoir examiné la situation, l'administrateur a conclu que toutes les mesures raisonnables avaient été prises pour recouvrer les frais de la demande d'indemnisation et il a fermé le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2017.

Déversement d’origine inconnue (2013)

Lieu : Sainte-Anne-de-Bellevue (Québec)
Numéro de cas : 120-678-C1

Incident

Le 14 juillet 2013, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée d’un déversement d’hydrocarbures dans la zone de l’écluse du canal de Sainte-Anne-de-Bellevue, qui relie le lac Saint-Louis au lac des Deux Montagnes, près de Montréal (Québec). Une nappe d’hydrocarbures couvrant une surface d’environ 50 pieds par 200 pieds a été observée. Selon les estimations, elle contenait environ 100 litres d’un produit pétrolier non identifié. Des pompiers du service d’incendie de Montréal se sont rendus sur les lieux et ont fait une inspection. Accompagnés d'agents du service de police local, ils ont rendu visite à plusieurs entreprises et restaurants des alentours et ils ont finalement exclu la possibilité qu’une source terrestre soit à l'origine du déversement d’hydrocarbures.

Étant donné que le secteur est un lieu historique national, il est géré par Parcs Canada. Au moment du déversement, il y avait plus de 15 bateaux de plaisance le long du canal et environ sept autres embarcations de plaisance près de l'endroit où se trouvait la nappe d’hydrocarbures. Le service de police de Montréal a restreint la circulation des embarcations de plaisance aux alentours immédiats jusqu’à ce que le déversement soit nettoyé, et Parcs Canada a fermé l’écluse. Les bateaux qui se trouvaient dans le secteur ont été inspectés par le service d’incendie local, mais la source de la pollution n’a pu être déterminée.

La GCC a assumé le rôle de commandant sur place et a engagé l’entreprise Urgence Marine Inc. pour qu’elle évalue la situation et prépare un plan d’action en vue de prendre les mesures nécessaires pour nettoyer la nappe d’hydrocarbures. La situation a été évaluée, et la GCC a approuvé le plan d’intervention proposé. Urgence Marine Inc. a ensuite déployé un barrage flottant autour de la nappe d'hydrocarbures et a nettoyé la pollution. Le 15 juillet, Parcs Canada a inspecté les lieux et le rivage avec Urgence Marine Inc. Aucune autre pollution par les hydrocarbures n’a été observée; l’écluse a donc été rouverte aux bateaux de plaisance.

Demande d’indemnisation

Le 16 juin 2015, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d’indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d’indemnisation au montant de 14 498,41 $ pour les frais engagés, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

Évaluation et offre

Le 30 juillet 2015, après avoir fait enquête et évalué la demande d’indemnisation, l’administrateur a déterminé que le montant complet de la demande d'indemnisation était établi. Il a donc offert la somme de 14 498,41 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d’indemnisation, conformément à la LRMM. Le MPO/GCC a accepté l’offre le 18 septembre

2015, mais le paiement du montant du règlement a été suspendu, car la GCC n’avait pas retourné une entente de désistement et de subrogation en bonne et due forme. Le montant du règlement de 15 857,00 $, intérêts compris, a été payé en juillet 2016.

Mesures de recouvrement

Étant donné qu'il n'a pas été possible d'identifier la partie responsable de la pollution, l'incident a été classé comme un déversement d’origine inconnue. L’administrateur a conclu que toutes les mesures raisonnables avaient été prises pour trouver la partie responsable.

Situation

Le dossier a été fermé le 10 août 2016.

***Chaulk Determination* (2015) (Administration portuaire de Trois-Rivières)** ⚓

Lieu : Port de Trois-Rivières (Québec)
Numéro de cas : 120-700-C1

Incident

Le *Chaulk Determination* était un remorqueur de haute mer d'une jauge brute de 566 tonneaux appartenant à CAI Marine Inc. Le 26 décembre 2014, le remorqueur a coulé dans la section 1 du port de Trois-Rivières, avec 22 tonnes de polluants à son bord. Le propriétaire a été contacté, mais il n'a pas été en mesure d'intervenir. L'entreprise Group Ocean a été engagée par la Garde côtière pour renflouer le remorqueur. Les travaux de renflouement ont commencé le 19 février et ont pris fin le 21 février 2015. Au cours des mois de février et mars 2015, la Garde côtière a pris des mesures afin de préparer le remorqueur pour l'hiver et de veiller à ce qu'il soit en sécurité et bien amarré au port avant de le confier à l'administration portuaire. Le port a constaté que le remorqueur était très contaminé par des résidus d'hydrocarbures au moment où il lui a été confié et qu'il posait un risque de pollution. Cette information a été communiquée à Transports Canada et à la Garde côtière.

En avril 2015, le remorqueur a commencé à embarquer de l'eau. Le 16 avril 2015, le port de Trois-Rivières a remarqué que le remorqueur renfloué gîtait et a conclu, à la suite d'une enquête, qu'il risquait encore une fois de couler et de causer de la pollution. Le port a engagé un expert maritime pour qu'il fasse rapport sur l'état du remorqueur au moment où il lui a été confié par la Garde côtière. De plus, après avoir fait une évaluation des risques associés au remorqueur, le service d'incendie local a demandé que tous les combustibles et les déchets soient retirés du remorqueur et a souligné le besoin de faire une surveillance constante. L'administration portuaire a conclu que le remorqueur posait un risque continu de pollution et qu'il était nécessaire de le sortir de l'eau et de le démanteler.

La semaine suivante, des entrepreneurs ont été engagés pour redresser le remorqueur, le vider d'eau, nettoyer l'intérieur et enlever les polluants. Les réservoirs de carburant avaient été utilisés comme citernes de ballast après la remise à flot du remorqueur, de telle sorte qu'une grande quantité de résidus de carburant s'étaient mélangés à l'eau de ballast. Il a donc fallu nettoyer toutes les citernes d'eau de ballast, les réservoirs de carburant et d'huile lubrifiante, ainsi que les locaux d'habitation et la salle des machines.

Demande d'indemnisation

Le 20 octobre 2015, l'administration portuaire a présenté à la Caisse une demande d'indemnisation au montant de 71 909,71 $ pour les frais engagés en réponse au risque de pollution posé par le remorqueur, en vertu des articles 101 et 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. L'Administrateur a entrepris une enquête et une évaluation de la demande d'indemnisation et a demandé au port de fournir d'autres documents à l'appui de sa demande d'indemnisation. Le port a fourni les documents additionnels le 13 janvier 2016.

Le 2 février 2017, l'Administrateur a offert au port la somme de 71 909,71 $, moins le montant de 1 277,13 $ que le port avait déjà reçu de la Cour fédérale. Le 7 février 2017, l'offre a été acceptée par l'avocat du port, et un paiement de 73 848,78 $, y compris les intérêts, a été versé au port.

Mesures de recouvrement

La Caisse avait déposé une demande en justice relativement à la vente judiciaire du *Chaulk Lifter*, un navire-jumeau qui avait été saisi et vendu par Verreault Navigation Inc. pour régler des dettes sans rapport. La Caisse a obtenu la somme de 45 184,44 $, selon la décision rendue par la Cour fédérale le 17 novembre 2016 (2016 CF 1281).

Situation

Étant donné que les propriétaires du remorqueur n'ont pas d'actif et qu'ils ont de lourdes créances, l'Administrateur a jugé qu'il ne serait pas raisonnable de prendre d'autres mesures de recouvrement, et il a fermé le dossier le 31 mars 2017.

Dossier connexe

Chaulk Determination (2014) (GCC), numéro de cas 120-667 (même propriétaire, même série d'incidents).

Déversement d’origine inconnue (2017) ⚓

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

Incident

Le 8 mars 2017, un membre du personnel à terre travaillant à bord du *Maccoa* (19 814 TJB), un vraquier immatriculé à Chypre, qui était amarré dans le port de Québec, a remarqué ce qui semblait être du combustible de soute dans l'eau et sur la glace entre le navire et le quai. Les autorités locales ont été avisées et des échantillons d'hydrocarbures ont été prélevés à bord du navire et dans l'eau.

Au moment de l'incident, il n'était pas certain que la pollution avait été causée par le navire, et le propriétaire a refusé d'en assumer la responsabilité. Par la suite, l'administration du port de Québec a engagé divers entrepreneurs privés pour effectuer les travaux de nettoyage, et elle a obtenu une lettre d'engagement du club de protection et d'indemnisation du navire (*UK P&I Club*).

Le 13 mars 2017, on a constaté que des barrages absorbants étaient pris dans la glace près du quai, et il était impossible de les enlever sans les endommager. Cependant, il fallait les récupérer, car un autre navire était attendu au quai le lendemain.

Le 6 avril 2017, à la suite d'une inspection, l'état du quai a été jugé acceptable et aucun autre nettoyage n'a été prévu.

Demande d'indemnisation

Le 16 juin 2017, l'administration du port de Québec a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 43 806,19 $ pour les frais relatifs à l'incident de pollution, 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

Le 30 juin 2017, dans le cadre de ses pouvoirs en vertu de la *Loi sur les enquêtes* (conférés par le par. 105(2) de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*), l'administrateur a communiqué avec Transports Canada (TC), Environnement Canada (EC) et la Garde côtière canadienne (GCC) afin d'obtenir les rapports d'analyse des échantillons d'hydrocarbures qui avaient été prélevés dans l'eau et à bord du navire. L'administrateur a reçu ces rapports en juillet et en août 2017.

Le 4 août 2017, le bureau de l'administrateur a demandé des renseignements additionnels à l'administration du port de Québec pour justifier la demande d'indemnisation. Les renseignements demandés ont été reçus le 31 août.

Le 15 septembre 2017, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert à l'administration du port de Québec la somme de 43,806,19 $, plus les intérêts, en vertu de l'article 105 de la *Loi*. Les intérêts ont été calculés au montant de 612,31 $. L'offre a été acceptée par l'administration du port de Québec le 4 octobre 2017.

Le 12 octobre 2017, l'administrateur a ordonné que la somme de 44 418,50 $ (y compris des intérêts courus de 612,31 $) soit versée à l'administration du port de Québec.

Mesures de recouvrement

L'administrateur a avisé l'avocat du club de protection et d'indemnisation qu'une demande d'indemnisation avait été présentée à la Caisse, et qu'il allait faire une réclamation au propriétaire ou à l'assureur du *Maccoa* après l'évaluation et le paiement de la demande d'indemnisation. Le 28 septembre 2017, l'avocat du club de protection et d'indemnisation a informé l'administrateur qu'il ne recommanderait pas le règlement de la réclamation avant d'avoir obtenu les résultats de l'analyse des échantillons d'hydrocarbures. Cependant, l'administrateur ne pouvait pas partager l'information qu'il avait reçue en vertu de la *Loi sur les enquêtes*, car la Couronne allait utiliser cette information comme preuve à l'appui de la prise de sanctions administratives pécuniaires contre le propriétaire du navire relativement à cet incident.

En novembre 2017, l'avocat du club de protection et d'indemnisation a avisé la Caisse qu'il allait s'adresser au Tribunal d'appel des transports du Canada (TATC) pour demander une révision des sanctions administratives pécuniaires et qu'il allait ainsi pouvoir obtenir accès à la preuve pertinente.

Le 27 août 2018, le Tribunal d'appel des transports du Canada (TATC) a conclu que le polluant découvert dans le secteur 28 du port de Québec le ou vers le 8 mars provenait d'une source autre que le *Maccoa*. Le TATC a statué que « la preuve n'a pas démontré, selon la prépondérance des probabilités, que le requérant a rejeté un polluant précisé par les règlements dans les eaux canadiennes. »

Comme suite à la décision du TATC, l'administrateur a décidé de mettre fin aux mesures de recouvrement contre le club de protection et d'indemnisation du propriétaire du navire et de fermer le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 18 octobre 2018.

Déversement d'origine inconnue (2017)

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

Incident

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

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

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

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

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

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

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

Demande d'indemnisation

Le 12 février 2019, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 11 139,48 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident, en vertu de l'article 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

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

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

Situation

Le dossier a été fermé le 17 juillet 2019.

Déversement d'origine inconnue, port de Québec (2016) (anciennement l'*Anastasia*) ⚓

Lieu : Port de Québec (Québec)
Numéro de cas : 120-720-C1

Incident

Le 24 novembre 2016, un surveillant de l'administration du port de Québec a constaté une irisation d'hydrocarbures à la surface de l'eau près du quai 52. Bien qu'aucun navire n'était amarré au quai à ce moment, on croyait que les hydrocarbures provenaient de l'*Anastasia*, un vraquier immatriculé aux Îles Marshall (50 697 TJB), qui avait quitté cet endroit quelques heures plus tôt. La pollution se trouvait précisément au quai où l'*Anastasia* avait été amarré, et une inspection des autres quais n'a révélé aucune autre source de contamination. L'inspection a montré qu'il y avait du combustible de soute autour du quai 52, sur les défenses du quai et dans l'eau.

La Garde côtière canadienne (GCC) et Transports Canada ont tous deux été avisés de l'incident. Transports Canada a dépêché des inspecteurs sur les lieux, mais ils n'ont prélevé aucun échantillon d'hydrocarbures, car le vraquier avait déjà quitté le port. L'administration portuaire de Québec a engagé un entrepreneur pour faire des travaux de récupération et de nettoyage. L'entrepreneur a déployé des barrages pour empêcher le combustible de soute de se répandre, et les travaux de nettoyage se sont poursuivis jusqu'à ce qu'il ne soit plus possible de le faire à cause de la marée montante. Le lendemain matin, les défenses du quai ont été soulevées, nettoyées et remises en place.

À un certain point, il n'y avait plus d'hydrocarbures visibles dans l'eau ni sur les défenses du quai, et l'administration du port de Québec a conclu que le risque de pollution pour les navires arrivant au quai 52 était faible; elle a donc permis au prochain navire de s'amarrer au quai et elle poursuivrait les travaux de nettoyage le lendemain après le départ du navire.

Le 26 novembre 2016, les travaux de nettoyage ont repris; le 27 novembre, le quai a été jugé suffisamment propre et l'incident a pris fin.

Demande d'indemnisation

Le 16 juin 2017, l'administration du port de Québec a présenté à la Caisse une demande d'indemnisation pour les frais engagés au montant de 12 298,09 $, en vertu de l'article 101 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

Le 28 juin 2017, l'Administrateur a envoyé une lettre à l'administration du port de Québec pour demander des spécifications concernant la façade du quai, et une réponse a été reçue le 29 juin.

Le 14 septembre 2017, à la suite d'une enquête plus poussée et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'Administrateur a offert à l'administration du port de Québec la somme de 12 298,09 $, plus les intérêts, en vertu de l'article 105 de la *Loi*. Les intérêts ont été calculés au montant de 304,66 $.

Le 15 septembre 2017, l'offre a été acceptée par l'administration du port de Québec.

Le 12 octobre 2017, l'Administrateur a ordonné qu'un paiement de 12 298,09 $ (y compris des intérêts au montant de 304,66 $) soit versé à l'administration du port de Québec.

Mesures de recouvrement

Étant donné que la preuve disponible n'a pas permis d'établir que le déversement avait été causé par l'*Anastasia*, il a été conclu que l'origine du déversement était inconnue et qu'aucune mesure de recouvrement n'était possible.

Situation

Le dossier a été fermé le 12 décembre 2017.

***Kavo Manali* (2017)**

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

Incident

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

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

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

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

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

Mesures prises par l'administrateur

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

Demande d'indemnisation

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

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

Évaluation et offre

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

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

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

Mesures de recouvrement

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

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

Situation

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

***BBC Maple Lea* (2015)**

Lieu : Lac Saint-Louis (Québec)
Numéro de cas : 120-735-C1

Incident

Le 17 décembre 2015, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le *BBC Maple Lea* (9 611 TJB), un navire transporteur de marchandises générales battant pavillon allemand, s'était échoué dans le lac Saint-Louis, sur la voie maritime du Saint-Laurent, et qu'il déversait du combustible de soute. La GCC est intervenue rapidement et l'incident a été résolu deux jours plus tard, lorsque le navire a été renfloué et a poursuivi sa route.

Demande d'indemnisation

Le 15 décembre 2017, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 1 329,54 $, en vertu de l'article 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

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

Évaluation et offre

Le 19 décembre 2017, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert à la GCC la somme de 1 329,54 $, plus les intérêts, en vertu de l'article 105 de la *Loi*. Les intérêts ont été calculés au montant de 91,68 $.

Le 8 janvier 2018, l'offre a été acceptée par le MPO/GCC. Le 11 janvier 2018, l'administrateur a ordonné que la somme de 1 421,22 $ (y compris des intérêts courus de 91,68 $) soit versée au MPO/GCC en règlement complet et final de la demande d'indemnisation.

Mesures de recouvrement

L'administrateur s'est adressé au club de protection et d'indemnisation du propriétaire du navire pour recouvrer la somme versée. Le club de protection et d'indemnisation a accepté de régler la réclamation et de payer la somme de 1 416,47 $. Un paiement d'une somme de 1 416,47 $ a été reçu du club de protection et d'indemnisation, le 15 mai 2018.

Une lettre de libération a été envoyée au club de protection et d'indemnisation, le 16 mai 2018.

Situation

Le dossier a été fermé le 17 mai 2018.

***MSC Monica* (2016)**

Lieu : Deschaillons-sur-Saint-Laurent (Québec)
Numéro de cas : 120-741-C1

Incident

Le 22 janvier 2016, le *MSC Monica* (37 398 TJB), un navire porte-conteneurs immatriculé au Panama, s'est échoué sur le fleuve Saint-Laurent près de Deschaillons-sur-Saint-Laurent, au Québec. Le lendemain, le propriétaire du navire a réussi à le renflouer à marée haute avec l'aide de trois remorqueurs, dans des conditions de faible concentration de glace fluviale. Transports Canada, Environnement Canada, la Garde côtière canadienne (GCC) et des ministères du gouvernement du Québec ont participé aux opérations de planification et d'intervention en réponse à cet incident. Le navire avait à son bord 673,2 mètres cubes de combustible de soute lourd et 173 mètres cubes de carburant diesel. Le 24 janvier, le *MSC Monica* a été amarré le long du quai dans le port de Québec.

Le navire s'était échoué à un endroit rocheux et sa vitesse au moment de l'incident était d'environ 10 noeuds. L'ampleur des dommages a été connue seulement après que le navire ait été remis à flot et inspecté au port de Québec, mais en raison du fond rocheux et de la vitesse du navire, la possibilité de graves conséquences négatives était considérée comme élevée. En fin de compte, la coque n'a subi que des dommages mineurs, mais des dommages importants ont été causés aux pales d'hélice. Bien qu'aucune pollution n'ait été signalée durant l'incident, il y avait un risque perçu de pollution à cause de l'incertitude de la situation avant l'évaluation des dommages.

Demande d'indemnisation

Le 22 janvier 2018, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation pour les frais engagés au montant de 13 121,81 $, 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

L'administrateur a constaté que le navire était assuré par un club de protection et d'indemnisation et il s'est renseigné à savoir si la réclamation avait déjà été portée à l'attention du club de protection et d'indemnisation. La GCC a confirmé qu'elle allait le faire et la demande d'indemnisation a été mise en suspens.

Le 28 juin 2018, la GCC, après avoir tenté sans succès de communiquer avec le club de protection et d'indemnisation, a demandé à l'administrateur de procéder à l'évaluation de la demande d'indemnisation et de faire une offre d'indemnité.

Le 4 juillet 2018, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert à la GCC la somme établie de 13 121,81 $, plus les intérêts, en vertu de l'article 105 de la *Loi*.

Le 13 juillet 2018, la GCC a accepté l'offre.

Le 31 juillet 2018, l'administrateur a ordonné que la somme de 14 168,02 $ (y compris des intérêts courus de 1 046,21 $) soit versée à la GCC.

Mesures de recouvrement

Le 10 septembre 2018, l'avocat interne de l'administrateur a envoyé une mise en demeure au propriétaire du navire et au club de protection et d'indemnisation pour les aviser que l'administrateur était subrogé dans les droits du demandeur et leur réclamer de payer la somme de 14 168,02 $, plus les intérêts à échoir.

Le 13 novembre 2018, l'administrateur a reçu la somme de 14 192,33 $ du propriétaire du navire.

Le 15 novembre 2018, une lettre de décharge de responsabilité a été envoyée au propriétaire du navire et au club de protection et d'indemnisation.

Situation

Le dossier a été fermé le 29 novembre 2018.

***Alouette Spirit et Wilf Seymour* (2017)**

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

Incident

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

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

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

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

Demande d'indemnisation

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

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

Évaluation et offre

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

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

Situation

Le dossier a été fermé le 29 janvier 2020.

***Sea Gypsy* (2017)**

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

Incident

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

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

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

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

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

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

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

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

Demande d'indemnisation

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

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

Évaluation et offre

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

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

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

Mesures de recouvrement

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

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

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

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

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

Situation

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

***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.

L’assureur du propriétaire a finalement répondu à la demande et a payé le montant exigé, soit 1 426,46 $.

Situation

Le dossier a été fermé le 22 août 2022.

***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 16 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.

L'assureur du propriétaire a finalement répondu à la demande et a payé le montant complet exigé, soit 2 186 ,11 $.

Situation

Le dossier a été fermé le 7 juin 2022.

***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.

Réclamation

Le 13 avril 2021, l'administrateur a reçu une réclamation de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans. La GCC réclamait la somme de 3 428,93 $, en indemnisation des frais qu'elle a engagés pour répondre à l'incident impliquant le *Réjane*.

L'administrateur a déterminé que la réclamation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

L'administrateur a réalisé une enquête et une évaluation de la réclamation. 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'indemnisation 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. Le paiement de 3 530,09 $, comprenant la somme principale plus les intérêts courus de 88,30 $ prévus par la loi, a été effectué peu après.

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.

L’administrateur a envoyé une demande introductive d’instance à l’adresse municipale du propriétaire le 6 novembre 2023.

Pour faire suite à sa demande, l’administrateur a envoyé une lettre au propriétaire le 15 janvier 2024. Le propriétaire a ensuite effectué un paiement de 3 441,79 $. Le montant a été déposé à la Caisse le 13 mars 2024.

Situation

Le dossier est encore ouvert à la fin de l’exercice financier.

***Federal Leda* (2019)**

Lieu : Beauharnois (Québec)
Numéro de dossier : 120-905-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 déterminé que la demande d'indemnisation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre d'indemnité

L'administrateur a enquêté sur la demande d'indemnisation et l'a évaluée. Il a conclu qu'en raison de l'opération d'intervention menée par le propriétaire, une grande partie des frais de personnel

réclamés par la GCC étaient excessifs. De plus, la menace de pollution que présentait le navire avait été presque entièrement atténuée le 23 novembre 2019.

Le 26 mai 2022, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 951,39 $, plus les intérêts courus prévus par la loi.

La GCC a accepté l'offre le 16 juin 2022. Peu de temps après, la somme de 1 030,37 $, y compris les intérêts, a été versée à la GCC par prélèvement sur la Caisse.

Mesures de recouvrement

L'avocat interne a écrit au propriétaire du *Federal Leda*, qui a finalement accepté de régler la demande d'indemnisation de l'administrateur. Peu de temps après, un paiement représentant le montant principal demandé a été reçu.

Situation

Le dossier a été fermé le 11 octobre 2022.

***MSC Fabienne* (2020)**

Lieu : Varennes (Québec)
Numéro de dossier : 120-919-C1

Incident

Le 19 juin 2020, le *MSC Fabienne*, un navire porte-conteneurs d'une longueur d'environ 300 mètres, a subi une panne de moteur et s'est échoué près de Varennes, au Québec, en aval de Montréal.

Le propriétaire du navire est intervenu et a employé plusieurs remorqueurs pour dégager la coque du fond sablonneux du fleuve. La Garde côtière canadienne (GCC) craignait que le navire ne dérive et ne s'échoue sur le rivage rocheux. Elle s'est donc mobilisée pour surveiller l'intervention du propriétaire. La GCC a déployé diverses ressources, y compris du personnel, de petites embarcations et un hélicoptère.

Le propriétaire a eu de la difficulté à remettre le *MSC Fabienne* à flot, mais ses efforts ont finalement réussi le 21 juin 2020. À la suite d'une inspection sous-marine qui a confirmé que la coque du navire était intacte, la GCC a mis fin à son opération.

Réclamation

Le 15 juin 2022, l'administrateur a reçu de la GCC une réclamation présentée au nom du ministre des Pêches et des Océans. La GCC a réclamé la somme de 24 916,71 $ pour les frais des mesures d'intervention qu'elle a prises en réponse à l'incident impliquant le *MSC Fabienne*.

L'administrateur a commencé à enquêter sur la réclamation et à l'évaluer.

En fin de compte, la GCC a retiré sa réclamation le 7 novembre 2022, après être parvenue à un règlement avec le propriétaire du *MSC Fabienne*, qui a été conclu le 3 octobre.

Situation

Le dossier a été fermé le 10 novembre 2022.

***L'Inséparable II* (2021)**

Lieu : Rivière Saint-Maurice (Québec)
Numéro de dossier : 120-926-C1

Incident

Le 5 novembre 2021, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un bateau de 20 pieds muni d'une cabine, appelé *L'Inséparable II*, était coincé entre deux chalands sur la rivière Saint-Maurice. Le bateau était en grand danger de chavirer, et ont constaté que de l'eau huileuse s'y infiltrait.

La GCC a amarré le bateau et a engagé un entrepreneur pour enlever les polluants du bateau par pompage et le sortir de l'eau. Le bateau a été déconstruit par la suite.

Réclamation

Le 18 juillet 2022, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une réclamation présentée dans le cadre du processus d'indemnisation accéléré. La GCC a réclamé la somme de 15 947,60 $ pour les frais des mesures d'intervention qu'elle a prises en réponse à l'incident impliquant *L'Inséparable II*.

Évaluation préliminaire et paiement

L'administrateur a fait une évaluation préliminaire de la réclamation et a déterminé qu'elle était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. La somme de 16 178,54 $, y compris des intérêts de 230,94 $ prévus par la loi, a été versée à la GCC le 9 septembre 2022.

Situation

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

***Éclipse des Mers* (2021)**

Lieu : Golf du Saint-Laurent, île d'Anticosti (Québec)
Numéro de dossier : 120-958-C1

Incident

Le 4 juin 2021, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un navire de pêche, identifié comme étant l'*Éclipse des Mers*, brûlait près de l'île d'Anticosti. Le propriétaire a confirmé que le navire contenait entre 12 000 et 15 000 litres de diesel à bord. Le navire était à flot et il dérivait car tous les membres d'équipage avaient été évacués. La GCC a déterminé que le feu avait endommagé le navire qui présentait un risque pour l'environnement. Le propriétaire avait pris quelques mesures pour prévenir les dommages dus à la pollution, qui étaient surveillées de près par la GCC.

Le 5 juin 2021, grâce à un effort conjoint d'un autre navire de pêche et de la GCC, le navire a pu être remorqué jusqu'à Rivière-au-Renard. Le service incendie local a inspecté le navire. Il voulait s'assurer qu'il ne constituait plus une menace après que de la fumée s'en échappant avait été remarquée lors de l'opération de remorquage. Aucune pollution n'a été signalée par les administrations portuaires, ni par les acteurs ayant participé à l'opération de remorquage. Des mesures de prévention ont été mises en place par la GCC.

En date du 9 juin 2021, le propriétaire avait avisé la GCC que le navire avait été enlevé de l'eau. Aucun déversement d'hydrocarbures n'a été observé, et le dossier a été fermé.

Réclamation

Le 23 juin 2023, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a soumis une réclamation à l'administrateur pour les frais engagés pour répondre à l'incident impliquant l'*Éclipse des Mers*, au montant de 1 592,75 $.

L'administrateur a déterminé que la réclamation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

Une fois la réclamation évaluée, le 28 novembre 2023, l'administrateur a envoyé une offre au MPO/GCC au montant de 1 592,75 $, plus les intérêts prévus par la loi.

L'offre a été acceptée par la GCC le 10 janvier 2024. Une demande de paiement de 1 792,32 $, y compris les intérêts courus de 199,57 $, a été envoyée à Transports Canada le 15 janvier 2024.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

***Norman McLeod* (2018)**

Lieu : Lanoraie (Québec)
Numéro de dossier : 120-964-C1

Incident

Le 9 août 2018, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un chaland s'était détaché de son mouillage et s'était échoué dans le fleuve Saint-Laurent près de Lanoraie, au Québec. Le navire transportait environ 11 000 tonnes métriques de mazout lourd. Aucune pollution ou infiltration d'eau n'a été observée par l'équipage après l'échouage.

Le commandant du remorqueur qui tractait le *Norman McLeod* a déployé un barrage flottant et a engagé d'autres remorqueurs pour aider aux opérations de récupération. La GCC a accepté le plan du commandant et a envoyé une équipe de sept personnes pour observer les opérations. Deux membres du personnel de la GCC ont surveillé les opérations depuis un hélicoptère. Les opérations ont été menées avec succès et aucun signe d'endommagement de la coque ou de pollution par les hydrocarbures n'a été observé à un moment ou à un autre de l'intervention.

Réclamation

Le 8 août 2023, l'administrateur a reçu une réclamation de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans. La GCC réclamait la somme de 8 157,21 $, en indemnisation des frais qu'elle a engagés pour répondre à l'incident impliquant le *Norman McLeod*.

L'administrateur a déterminé que la réclamation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

L'administrateur a réalisé une enquête et une évaluation de la réclamation. Plusieurs demandes ont été adressées à la GCC en vue d'obtenir d'autres renseignements et documents. Une partie des réponses a été reçue.

Les frais de salaire ont été réduits en raison du manque de preuve à l'appui des heures travaillées par certains membres du personnel de la GCC qui observaient l'intervention sur le lieu de l'incident. Le reste des frais réclamés pour l'intervention ont été jugés raisonnables et ont été acceptés.

Le 28 novembre 2023, l'administrateur a fait une offre d'indemnisation à la GCC au montant de 7 124,36 $, plus des intérêts de 1 631,79 $, pour un total de 8 756,15 $. La GCC a accepté l'offre de l'administrateur le 15 janvier 2024. La demande de paiement a été envoyée à Transports Canada le 17 janvier 2024.

Mesures de recouvrement

Une mise en demeure a été envoyée à la société propriétaire du *Norman McLeod* le 12 février 2024. Une réponse a été reçue par courriel le 11 mars 2024 de la part d'une personne représentant le propriétaire. Elle y faisait valoir que la société ne devrait pas être tenue pour responsable de l'incident, mais qu'elle était disposée à poursuivre les discussions. Les communications ont continué jusqu'à la fin de l'exercice financier.

Situation

Le dossier est encore ouvert à la fin de l'exercice financier.

***Umiavut* (2018)**

Lieu : Lac Saint-Pierre (Québec)
Numéro de dossier : 120-965-C1

Incident

Le 12 août 2018, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que l'*Umiavut*, un navire de marchandises générales d'environ 113 mètres, ne gouvernait plus en raison d'une panne de gouvernail et s'est ensuite échoué dans le lac Saint-Pierre, au Québec. Le rapport indiquait que le navire contenait à son bord des carburants et des produits pétrochimiques.

La GCC a envoyé une équipe de huit personnes qui étaient chargées d'observer l'intervention suite à l'incident. Le propriétaire a engagé un entrepreneur pour renflouer l'*Umiavut* et la GCC observait l'opération.

La première tentative de renflouement de l'*Umiavut*, qui a eu lieu le 14 août 2018, a échoué. Le propriétaire et la GCC ont établi un nouveau plan, qui a permis de renflouer l'*Umiavut* le 16 août 2018. La GCC a surveillé l'opération depuis un hélicoptère. À aucun moment de la pollution a pu être observée.

Réclamation

Le 10 août 2023, l'administrateur a reçu une réclamation de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans. La GCC réclamait la somme de 31 072,39 $, en indemnisation des frais qu'elle a engagés pour répondre à l'incident impliquant l'*Umiavut*.

L'administrateur a déterminé que la réclamation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

L'administrateur a réalisé une enquête et une évaluation de la réclamation. Plusieurs demandes ont été adressées à la GCC en vue d'obtenir d'autres renseignements et documents. Une partie des réponses a été reçue.

Finalement, les frais relatifs aux aéronefs ont été réduits de près de moitié en raison du manque de preuve étayant les taux réclamés et la nécessité du temps passé en vol. Pour en tenir compte, les frais de salaire et les frais engagés pour les heures de travail supplémentaires ont également été diminués.

Le 11 mars 2024, l'administrateur a fait une offre d'indemnisation à la GCC au montant de 17 395,61 $, plus les intérêts courus de 4 150,23 $ prévus par la loi, pour un total de 21 545,84 $

Situation

Le dossier est encore ouvert à la fin de l’exercice financier.

Le Plaisancier (2022) (GCC)

Lieu : Longueuil (Québec)
Numéro de dossier : 120-966-CI

Incident

Le 25 août 2022, l'équipe d'Intervention environnementale et dangers maritimes (IEDM) de la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée d'un navire endommagé dans une marina de Longueuil. Il était entouré d'une nappe d'hydrocarbures de laquelle émanait une forte odeur d'hydrocarbures. Le navire était identifié comme étant *Le Plaisancier*. Les premières mesures pour contenir la pollution ont été prises par le propriétaire de la marina, appuyé par une entreprise tierce, Navark. La propriétaire du navire était réticente à prendre part aux efforts et après vérification, elle a allégué que son navire n'était pas la cause de la pollution. Elle estimait qu'il s'agissait d'un acte de sabotage de la part du propriétaire de la marina qui lui avait soi-disant demandé de quitter la marina à plusieurs reprises avant l'incident.

Plus tard, l'équipe d'IEDM a été informée qu'un barrage absorbant avait été mis en place autour du navire dans un effort conjoint des équipes de la marina et de recherche et sauvetage de la GCC.

Le 26 août 2022, une équipe d'intervention environnementale de la GCC a été dépêchée sur place. Les deux agents ont observé quelques taches d'hydrocarbures, de taille non substantielle, autour du navire qui ne présentait aucune fuite d'hydrocarbures. Le navire a été sorti de l'eau, comme le demandait le directeur de la marina. Aucune pollution supplémentaire n'a été observée pendant l'enlèvement du navire.

Réclamation

Le 11 août 2023, l'administrateur a reçu une réclamation de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans. La GCC réclamait la somme de 2 980,80 $, en indemnisation des frais engagés pour répondre à l'incident impliquant *Le Plaisancier*. Cette réclamation a été soumise dans le cadre du processus accéléré pour les petites réclamations.

L'administrateur a déterminé que la réclamation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Paiement

Ayant déterminé que la réclamation de la GCC remplissait les conditions d'admissibilité de base du processus accéléré pour les petites réclamations, le 16 octobre 2023, l'administrateur a émis une lettre d'avis de paiement.

Une demande de paiement au montant de 3 178,77 $, représentant la somme réclamée plus les intérêts de 197,97 $ prévus par la loi, a été adressée à Transports Canada le 16 octobre 2023.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

Déversement d'origine inconnue (port de Québec) (2021)

Lieu : Québec (Québec)
Numéro de dossier : 120-968-C1

Incident

Le 26 août 2021, la Garde côtière canadienne (GCC) a été informée de la présence de pollution par les hydrocarbures visible sous forme de nappe arc-en-ciel entre les bouées Q6 et Q11 près du port de Québec, à Québec. La GCC a demandé l'aide de la marina locale, qui a envoyé un employé dans le secteur du déversement et a confirmé la présence de pollution. Entre-temps, la GCC a reçu d'autres signalements de pollution repérée près de Levis et du pont Pierre-Laporte.

La GCC a mobilisé une équipe d'intervention pour lutter contre la pollution, comprenant une équipe sur l'eau et une dans un aéronef. L'équipe de l'aéronef a confirmé des traînées blanches de pollution potentielle dans l'eau.

Le 27 août 2021, la GCC s'est renseignée auprès de partenaires maritimes locaux, qui ont indiqué qu'il n'y avait pas d'autre pollution. La GCC a ensuite fermé le dossier.

Réclamation

Le 23 août 2023, l'administrateur a reçu une réclamation de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans. La GCC réclamait la somme de 4 720,60 $, en indemnisation des frais qu'elle a engagés pour répondre à l'incident impliquant le déversement d'origine inconnue.

L'administrateur a déterminé que la réclamation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

L'administrateur a réalisé une enquête et une évaluation de la réclamation. Finalement, l'administrateur a accepté la réclamation dans son intégralité. Le 8 mars 2024, une offre d'indemnisation au montant de 4 720,60 $, plus les intérêts, a été faite à la GCC.

La GCC a accepté l'offre le 28 mars 2024. Le paiement, au montant de 5 355,30 $, représentant la somme réclamée plus les intérêts courus de 634,20 $ prévus par la loi, a été effectué peu après.

Mesure de recouvrement

Les efforts déployés pour découvrir la source de pollution ont été vains. La réclamation présentée ne fournissait aucune piste quant à la source de pollution. Il n'y avait donc pas de moyen de recouvrement.

Situation

Le dossier est encore ouvert à la fin de l’exercice financier.

***Celebrity 180* et *Baja* (2018)**

Lieu : Lévis (Québec)
Numéro de dossier : 120-971-C1

Incident

Le 13 septembre 2018, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'une collision violente s'était produite entre deux bateaux de plaisance près du quai Paquet à proximité de Lévis, au Québec. Les bateaux étaient tous deux à moteur et contenaient des réservoirs de carburant intérieurs.

Le *Baja* a coulé sur place tandis que le *Celebrity 180* a été partiellement immergé et a commencé à aller à la dérive. Un navire d'un organisme d'intervention a remorqué le *Celebrity 180* et l'a amarré au quai Chaudière, où il a coulé complètement peu après. Le propriétaire a été hospitalisé suite à la collision; la GCC n'a donc pas pu communiquer avec lui.

Le lendemain, la GCC a envoyé deux membres du personnel sur le lieu de l'incident pour réaliser une évaluation et préparer un plan d'intervention. Aucune pollution par les hydrocarbures n'a été observée. Le propriétaire du *Celebrity 180* et le directeur de la marina ont présenté à la GCC un plan de renflouement, qui a été accepté. Plus tard ce jour-là, le *Celebrity 180* a été renfloué, sans pollution par les hydrocarbures visible.

Réclamation

Le 12 septembre 2023, l'administrateur a reçu une réclamation de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans. La GCC réclamait la somme de 3 113,40 $, en indemnisation des frais qu'elle a engagés pour répondre à l'incident impliquant le *Celebrity 180*. Aucuns frais n'ont été soumis pour le *Baja*.

L'administrateur a déterminé que la réclamation n'était pas admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. La GCC n'avait en effet pas reçu la réclamation dans le délai de prescription de deux ans pour les incidents impliquant une pollution par les hydrocarbures. Tandis que l'exposé et les preuves à l'appui ne mentionnent la présence de pollution par les hydrocarbures à aucun moment pendant l'intervention, il a été jugé improbable qu'il n'y ait pas de rejet de pollution par les hydrocarbures émanant de l'un ou l'autre des bateaux. Par ailleurs, des preuves photographiques en indiquent la présence.

Évaluation et offre

L'administrateur a envoyé une lettre de refus à la GCC le 31 janvier 2024.

Situation

Le dossier est encore ouvert à la fin de l’exercice financier.

***Wilf Seymour* (2018)**

Lieu : Canal de Beauharnois (Québec)
Numéro de dossier : 120-975-C1

Incident

Le 27 novembre 2018, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un chaland à coque en acier d'environ 423 pieds transportant 10 tonnes de diesel, ne gouvernait plus en raison d'un problème mécanique et s'était échoué dans le Canal de Beauharnois, au Québec. Le chaland était accompagné par un remorqueur à coque en acier d'environ 113 pieds. Le chaland présentait une menace de pollution dans une voie maritime très fréquentée.

La GCC a dépêché neuf membres du personnel sur le lieu de l'incident pour observer les opérations d'intervention menées par le propriétaire du navire. Le propriétaire a engagé un entrepreneur pour qu'il analyse le problème de gouvernail. Transports Canada a envoyé un inspecteur, qui a ordonné la rétention des navires jusqu'à ce que le problème de gouvernail soit réglé. La voie maritime a été fermée pendant l'intervention.

Le propriétaire a élaboré un plan de récupération avec l'aide d'autres partenaires, qui a été approuvé par la GCC. Les opérations ont été menées à bien le 29 novembre 2018 sous la surveillance d'agents de la GCC.

Réclamation

Le 10 novembre 2023, l'administrateur a reçu une réclamation de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans. La GCC réclamait la somme de 3 893,03 $, en indemnisation des frais qu'elle a engagés pour répondre à l'incident impliquant le *Wilf Seymour*.

L'administrateur a déterminé que la réclamation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

L'administrateur a réalisé une enquête et une évaluation de la réclamation. Les frais réclamés ont été acceptés comme étant raisonnables.

Le 7 février 2024, l'administrateur a fait une offre à la GCC au montant établi de 3 893,03 $, plus les intérêts de 1 005,70 $ prévus par la loi, pour une somme totale de 4 898,73 $. La GCC a accepté cette offre le 14 février 2024. L'administrateur a envoyé la demande de paiement à Transports Canada le 15 février 2024, et le paiement a été effectué peu après.

Mesures de recouvrement

Une mise en demeure a été envoyée au propriétaire le 4 mars 2024. Une personne représentant la société propriétaire a répondu par courriel le 25 mars 2024. Elle y faisait valoir que la société ne

devrait pas être tenue pour responsable des frais réclamés par la GCC car ni le *Wilf Seymour*, ni l'*Alouette Spirit* ne présentait de risque important de pollution. Elle estimait donc que la GCC avait agi de façon prématurée. Dans son courriel de retour, le bureau de l'administrateur a confirmé que la GCC est habilitée à agir comme elle l'a fait. Aucune autre mesure n'a été prise.

Situation

Le dossier est encore ouvert à la fin de l'exercice financier.

Dossiers connexes

Alouette Spirit (2019) 120-783-C1 (même propriétaire, même incident)

***Canary* (2022)**

Lieu : Rivière-Madeleine (Québec)
Numéro de dossier : 120-976-C1

Incident

Le 23 novembre 2022, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un vraquier battant pavillon étranger, identifié comme étant le *Canary*, allait à la dérive en raison d'une panne de moteur à Rivière-Madeleine. L'équipe d'Intervention environnementale et dangers maritimes (IEDM) de la GCC a élaboré un plan d'intervention après avoir constaté les risques possibles liés à un déversement d'hydrocarbures potentiel. Le *Canary* a pu être stabilisé.

Une fois les réparations effectuées, le moteur du navire a redémarré. Malgré de mauvaises conditions météorologiques, le *Canary* a pu se diriger vers Trois-Rivières, guidé par des remorqueurs pendant une partie de son trajet. Le navire devait rester à Trois-Rivières jusqu'à ce qu'il satisfasse aux critères spécifiques de sa classification, établis par Transports Canada (TC).

Aucune pollution par les hydrocarbures n'a été observée au cours de l'incident.

Réclamation

Le 16 novembre 2023, l'administrateur a reçu une réclamation de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans. La GCC réclamait la somme de 2 921,47 $, en indemnisation des frais engagés pour répondre à l'incident impliquant le *Canary*. Cette réclamation a été soumise dans le cadre du processus accéléré pour les petites réclamations.

L'administrateur a déterminé que la réclamation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Paiement

Ayant déterminé que la réclamation de la GCC remplissait les conditions d'admissibilité de base du processus accéléré pour les petites réclamations, le 10 janvier 2024, l'administrateur a émis une lettre d'avis de paiement.

Une demande de paiement au montant de 3 140,94 $, représentant la somme réclamée plus les intérêts de 219,47 $ prévus par la loi, a été adressée à Transports Canada le 12 janvier 2024.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

***Patagonman* (2022) (GCC)**

Lieu : Sainte-Catherine (Québec)
Numéro de dossier : 120-979-C1

Incident

Le 11 décembre 2022, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un navire, identifié comme étant le *Patagonman*, avait subi une panne électrique et s'était échoué dans la boue près d'un mur en aval des écluses de Sainte-Catherine. L'échouement du navire constituait un risque de pollution en raison de la possibilité que la coque se fissure et rejette des polluants.

L'équipe d'Intervention environnementale et dangers maritimes (IEDM) de la GCC a identifié les risques liés à une fuite potentielle et a établi un plan d'intervention. Le propriétaire du navire a mobilisé une équipe de plongée pour réaliser une inspection sous-marine du navire. D'autre part, une équipe de remorquage a été embauchée par le propriétaire pour renflouer et remorquer le *Patagonman*. La coque ne semblait avoir subi aucun dommage, probablement en raison de la faible vitesse à laquelle le navire avait coulé. Aucune pollution par les hydrocarbures n'était visible.

La GCC a approuvé et observé le plan de renflouement et de remorquage mis en place par le propriétaire et l'équipe engagée. Le navire a pu être enlevé du lieu de l'incident et à aucun moment une pollution par les hydrocarbures n'a pu être observée.

Réclamation

Le 8 décembre 2023, l'administrateur a reçu une réclamation de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans. La GCC réclamait la somme de 3 387,66 $, en indemnisation des frais qu'elle a engagés pour répondre à l'incident impliquant le *Patagonman*. Cette réclamation a été soumise dans le cadre du Processus accéléré pour les petites réclamations.

L'administrateur a déterminé que la réclamation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Paiement

Ayant déterminé que la réclamation de la GCC remplissait les conditions d'admissibilité de base du Processus accéléré pour les petites réclamations, le 6 février 2024, l'administrateur a émis une lettre d'avis de paiement.

Une demande de paiement au montant de 3 653,14 $, représentant la somme réclamée plus les intérêts de 265,48 $ prévus par la loi, a été adressée à Transports Canada le 7 février 2024.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

***BBC Kwiatkowski* (2022)**

Lieu : Port-aux-Trembles (Québec)
Numéro de dossier : 120-982-C1

Incident

Le 19 décembre 2022, la Garde côtière canadienne (la « GCC ») a été informée qu'un navire de marchandises générales s'était échoué à Pointe-aux-Trembles, au Québec, à environ 200 mètres des canalisations. Le *BBC Kwiatkowski* contenait 2 246 tonnes métriques de mazout à très faible teneur en soufre et 107,5 tonnes métriques de gasoil marin au moment de son échouage.

Le propriétaire a établi un plan d'intervention initial, qui a été rejeté par la GCC car il était incomplet. Le propriétaire a conçu un nouveau plan le lendemain, que la GCC a accepté. La GCC a observé l'intervention depuis un hélicoptère.

L'opération de récupération a été repoussée d'un jour en raison de difficultés imprévues. L'opération s'est déroulée avec succès le 21 décembre 2022, sous l'observation aérienne de la GCC. Il n'y a eu à aucun moment de pollution par les hydrocarbures.

Réclamation

Le 14 décembre 2023, l'administrateur a reçu une réclamation de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans. La GCC réclamait la somme de 30 322,98 $, en indemnisation des frais engagés pour répondre à l'incident impliquant le *BBC Kwiatkowski*. Cette réclamation a été soumise dans le cadre du processus accéléré pour les petites réclamations.

L'administrateur a déterminé que la réclamation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Paiement

Ayant déterminé que la réclamation de la GCC remplissait les conditions d'admissibilité de base du processus accéléré pour les petites réclamations, le 23 février 2024, l'administrateur a émis une lettre d'avis de paiement. Le paiement lui-même, au montant de 32 845,35 $, représentant la somme réclamée plus les intérêts de 2 522,37 $ prévus par la loi, a été effectué peu après.

Cette réclamation sera réévaluée en priorité.

Situation

Le dossier est encore ouvert à la fin de l'exercice financier.

***Ale* (2022)**

Lieu : Les Méchins (Québec)
Numéro de dossier : 120-983-C1

Incident

Le 17 décembre 2022, l'équipe d'Intervention environnementale et dangers maritimes (IEDM) de la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que 5 des 7 amarres maintenant l'*Ale* à son quai des Méchins s'étaient rompues. Les amarres ont lâché en raison des vents forts et de la marée haute. En conséquence, l'*Ale* a heurté un remorqueur, identifié comme étant le *Kamarina*, qui était amarré de l'autre côté du quai. Et il menaçait de heurter un chimiquier, identifié comme étant le *Qikiqtaaluk W*.

L'*Ale* transportait à son bord 454,2 mètres cubes de mazout lourd et 402,9 mètres cubes de diesel. Deux remorqueurs étaient présents sur les lieux. Ils ont pris des mesures pour éviter une collision entre l'*Ale* et le *Qikiqtaaluk W*. Toutefois, ils n'avaient pas la puissance suffisante pour contrôler l'*Ale*. L'équipe d'IEDM de la GCC a constaté la menace possible liée à un déversement d'hydrocarbures potentiel et a établi un plan de surveillance et d'intervention.

Malgré les mauvaises conditions météorologiques, un troisième remorqueur est venu prêter main forte et a permis de déplacer l'*Ale* en direction de Baie-Comeau.

Réclamation

Le 15 décembre 2023, l'administrateur a reçu une réclamation de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans. La GCC réclamait la somme de 6 557,09 $, en indemnisation des frais engagés pour répondre à l'incident impliquant l'*Ale*. Cette réclamation a été soumise dans le cadre du processus accéléré pour les petites réclamations.

L'administrateur a déterminé que la réclamation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Paiement

Ayant déterminé que la réclamation de la GCC remplissait les conditions d'admissibilité de base du processus accéléré pour les petites réclamations, le 23 février 2024, l'administrateur a émis une lettre d'avis de paiement.

Une demande de paiement au montant de 7 104,31 $, représentant la somme réclamée plus les intérêts de 547,22 $ prévus par la loi, a été adressée à Transports Canada le 5 mars 2024.

Le dossier fera l'objet d'une enquête et d'une réévaluation.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

Gaia (2023)

Lieu : Sainte-Anne-des-Monts (Québec)
Numéro de dossier : 120-987-C1

Incident

Le 7 août 2023, l'équipe d'Intervention environnementale et dangers maritimes (IEDM) de la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un navire identifié comme étant le *Gaia*, avait rompu ses amarres et avait dérivé sur un quai. La coque était endommagée, et des débris flottaient près du navire. On savait qu'il contenait, entre autres polluants, cinq bidons d'essence.

Le propriétaire du navire qui était présent, a enlevé les bidons d'essence et avait prévu de sortir le *Gaia* de l'eau au moyen d'une grue. Finalement, le *Gaia* a commencé à couler et le propriétaire n'a pas été en mesure de mettre son plan d'enlèvement à exécution pour des questions de sécurité. Le propriétaire a pu stabiliser le navire. Toutefois, le bateau qui était en train de couler a été identifié comme présentant un risque de pollution en raison des autres polluants encore à bord.

Le 8 août 2023, la GCC a enlevé les polluants restants du navire et a délégué les mesures suivantes à prendre concernant cet incident en vertu de la *Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux*.

Réclamation

Le 23 janvier 2024, l'administrateur a reçu une réclamation de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans. La GCC réclamait la somme de 3 003,13 $, en indemnisation des frais qu'elle a engagés pour répondre à l'incident impliquant le *Gaia*.

Cette réclamation a été soumise dans le cadre du processus accéléré pour les petites réclamations.

Paiement

Ayant déterminé que la réclamation de la GCC remplissait les conditions d'admissibilité de base du processus accéléré pour les petites réclamations, le 21 mars 2024, l'administrateur a émis une lettre d'avis de paiement.

Une demande de paiement a été envoyée à Transports Canada le 26 mars 2024 au montant de 3 003,13 $, plus les intérêts courus de 140,31 $, pour une somme totale de 3 143,44 $. Le paiement a été effectué le 28 mars 2024.

Situation

Le dossier est encore ouvert à la fin de l'exercice financier.

Nom inconnu (Trois-Rivières) (2023)

Lieu : Trois-Rivières (Québec)
Numéro de dossier : 120-991-C1

Incident

Le 31 juillet 2023, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un bateau ponton était partiellement immergé à un quai privé de Trois-Rivières.

Le 1er août 2023, la GCC a été informée que le propriétaire du bateau ponton l'avait déplacé, dans la crainte que le poids du bateau prenant l'eau ne fasse aussi couler son quai. La quille était remplie d'eau. La GCC a communiqué avec le propriétaire lui demandant de sortir le bateau de l'eau dès que possible.

Le 4 août 2023, la GCC a été informée par un tiers témoin que le bateau ponton était toujours dans l'eau. Une irisation visible et une forte odeur d'essence émanaient du bateau. La GCC a été dépêchée sur place et a observé que le moteur et le réservoir de carburant étaient sous l'eau. L'équipe d'Intervention environnementale et dangers maritimes (IEDM) de la GCC a déployé un barrage flottant autour du bateau ponton, a examiné le réservoir, a pompé le carburant et a enlevé les débris environnants (réservoir de propane, bouteilles de nettoyage, etc.). Le bateau ponton a ensuite été sorti de l'eau par la GCC.

Entre le 5 et le 8 août 2023, la GCC a rendu le bateau ponton au propriétaire. Le dossier a été fermé par l'IEDM.

Réclamation

Le 2 février 2024, l'administrateur a reçu une réclamation de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans. La GCC réclamait la somme de 4 907,93 $, plus les intérêts prévus par la loi, en indemnisation des frais qu'elle a engagés pour répondre à l'incident impliquant le bateau ponton. Cette réclamation a été soumise dans le cadre du Processus accéléré pour les petites réclamations.

L'administrateur a déterminé que la réclamation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Paiement

Ayant déterminé que la réclamation de la GCC remplissait les conditions d'admissibilité de base du Processus accéléré pour les petites réclamations, le 27 mars 2024, l'administrateur a émis une lettre d'avis de paiement.

Le paiement au montant de 5 144,88 $, comprenant la somme réclamée de 4 907,93 $, plus les intérêts courus de 236,95 $ prévus par la loi, a été effectué peu après.

L’administrateur n’a pas encore déterminé si la réclamation sera réévaluée.

Situation

Le dossier est encore ouvert à la fin de l’exercice financier.

Ontario

Déversement d'origine inconnue (1984)

Lieu : Michipicoten (Ontario)
Numéro de cas : 120-017-C1

Incident

En juillet 1984, un déversement d'hydrocarbures d'origine inconnue s'est produit dans le lac Supérieur, près de Michipicoten (Ontario).

Administrateur partie à l'instance selon la loi

Le 22 juillet 1986, la Couronne a intenté une action en justice contre l'administrateur, en vertu du paragraphe 745(1) de la *Loi sur la marine marchande du Canada* (la Loi), afin de recouvrer la somme de 12 354,99 $ pour les frais de nettoyage engagés en réponse à l'incident.

Les avocats de l'administrateur ont demandé des renseignements additionnels à propos de plusieurs aspects de la réclamation de la Couronne, car il y avait un manque évident de preuves quant à la source des hydrocarbures. La Couronne a finalement pu prouver qu'un navire était la cause la plus probable du déversement d'hydrocarbures et a montré que des efforts raisonnables avaient été faits pour trouver le navire responsable, mais sans succès. Une enquête plus approfondie n'a révélé aucune source terrestre pouvant être à l'origine du déversement d'hydrocarbures.

Des discussions ont eu lieu entre les parties afin de parvenir à un règlement. Étant donné le retard considérable de la Couronne à engager une procédure judiciaire et à répondre aux demandes de renseignements de l'administrateur, la Couronne a accepté de renoncer à sa demande d'intérêts sur une période de cinq ans et à toute demande de frais judiciaires, ce qui a permis de régler la réclamation au montant de 12 354,99 $. Par la suite, la Couronne s'est désistée de l'action en justice et a dégagé l'administrateur de toute responsabilité.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 1990.

***Eastern Shell* (1991)**

Lieu : Parry Sound (Ontario)
Numéro de cas : 120-057-C1

Incident

Le 10 mai 1991, l'*Eastern Shell*, un navire-citerne monocoque canadien, qui transportait une cargaison mixte de carburant diesel et d'essence, s'est échoué sur un fond rocheux à l'entrée de Parry Sound, en Ontario. L'incident a percé la coque du navire, ce qui a causé le déversement d'environ 100 000 litres d'essence et 62 000 litres de carburant diesel. La société Soconav Inc., propriétaire du navire, la société Produits Shell Canada Limitée (la société Shell), propriétaire de la cargaison, et la Garde côtière canadienne (GCC) sont intervenues pour contenir et nettoyer la pollution, qui a été décrite comme étant minime en raison des efforts déployés pour la contenir et du fait que les produits pétroliers se soient évaporés.

La société Soconav, la société Shell et la GCC ont dit avoir engagé des frais et dépenses considérables, dont le montant total s'élevait à 992 689,56 $, pour contenir et nettoyer la pollution et pour renflouer l'*Eastern Shell* et le placer en lieu sûr, comme il est indiqué ci-dessous :

Soconav	326 546,08 $
Shell	310 000,00 $
GCC	356 143,48 $

Demande d'indemnisation

Le 2 février 1993, le propriétaire du navire a présenté par lettre à l'administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse), en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada* (la Loi), une demande d'indemnisation afin de recouvrer le montant payé au-delà de la limite de responsabilité du navire-citerne, soit 728 238,33 $. Le 2 mars 1993, l'avocat de la Caisse a répondu au propriétaire du navire pour lui demander d'autres renseignements et faire les principales observations suivantes : il doutait que le montant stipulé de 992 689,56 $ pour les frais de nettoyage soit recevable à l'égard d'un quelconque solde de réclamation contre la Caisse, et il a exprimé l'avis qu'une partie des frais avaient été engagés pour sauver le navire et le réparer afin de pouvoir le déplacer à une installation pour y faire des réparations permanentes. Ces questions et d'autres ont fait l'objet de discussions et de négociations, mais elles n'ont pas été résolues.

Administrateur partie à l'instance selon la loi

Le 14 janvier 1994, étant donné que le propriétaire du navire n'avait pas encore payé la réclamation de la GCC, la Couronne a déposé une demande introductive d'instance à la Cour fédérale du Canada contre l'*Eastern Shell*, ses propriétaires et d'autres, afin de recouvrer les frais et dépenses de la GCC au montant de 356 143,48 $. L'administrateur a été nommé partie à l'instance selon la Loi. Cependant, il a été convenu que l'administrateur n'avait aucune autre mesure à prendre à ce moment. L'une des principales objections du propriétaire du navire à la réclamation de la GCC était la méthode d'établissement des coûts du navire de la GCC, qui est resté paré à intervenir sur

les lieux de l'incident et qui a apporté un soutien. Le 8 février 1995, le propriétaire du navire a déposé une défense et une demande reconventionnelle à l'égard de la limite de responsabilité. D'après les faits de l'incident, la Couronne et la Caisse ont toutes deux soutenu que le propriétaire du navire n'avait pas le droit de limiter sa responsabilité. Les parties ont ensuite échangé des documents et les interrogatoires préalables ont eu lieu.

Le 7 février 1997, l'administrateur a été avisé que le propriétaire du navire avait été mis en faillite le 20 septembre 1996. Par la suite, des discussions ont eu lieu entre l'administrateur et la Couronne au sujet de la demande d'indemnisation de la Couronne. Le 6 mai 1999, la Couronne a accepté la somme de 235 000,00 $ offerte par l'administrateur, y compris les intérêts et les dépens, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. Le 28 juin 1999, une quittance a été signée au nom de la Couronne et remise à la Caisse. Le montant du règlement a été payé à la Couronne le 20 juillet 1999.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2000.

Déversement d’origine inconnue (1993)

Lieu : Île Wolfe (Ontario)
Numéro de cas : 120-081-C1

Incident

Le 1er août 1993, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée d'un déversement de mazout C du côté sud de l'île Wolfe, en Ontario. La GCC, agissant au nom du ministre des Transports, en vertu de l'article 677 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* (la Loi), a pris des mesures pour nettoyer le déversement d'hydrocarbures.

Demande d'indemnisation

Étant donné que la GCC a été incapable de déterminer la source de la pollution par les hydrocarbures ou d'identifier le navire qui avait causé le déversement, elle a fait une demande d'indemnisation à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) le 20 octobre 1994, en vertu des articles 709 et 710 de la Loi, afin de recouvrer les frais et dépenses engagés relativement aux opérations de nettoyage, dont le montant s'élevait à 9 436,52 $.

Évaluation et offre

L'administrateur a enquêté sur la demande d'indemnisation. Étant donné que la source de la pollution par les hydrocarbures était inconnue et qu'il n'a pas été possible d'établir que les dommages résultant de l'incident n'avaient pas été causés par un navire, la GCC a pu bénéficier de la présomption, selon l'article 710 de la Loi, que le déversement d'hydrocarbures avait été causé par un navire.

À la suite de l'enquête, selon les renseignements fournis par la GCC, l'administrateur a déterminé que le montant des frais et dépenses réels et raisonnables engagés par la GCC s'élevait à 7 071,57 $. Cette somme a été offerte à la GCC, qui a accepté l'offre en règlement complet et final de sa demande d'indemnisation. Par conséquent, la Caisse a versé à la GCC un paiement de 7 071,57 $, plus des intérêts de 841,66 $.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 1995.

***Princess No. 1* (1994)**

Lieu : Amherstburg (Ontario)
Numéro de cas : 120-092-C1

Incident

Le 10 février 1994, le *Princess No. 1*, un remorqueur canadien qui faisait route d'Erieau (Ontario) à la rivière Thames (Ontario), a été emprisonné dans une crête de glace sur le lac Érié et gîtait dangereusement. Le brise-glace *Neah Bay* de la Garde côtière des États-Unis est intervenu et a brisé la glace autour du remorqueur pour diminuer la pression. La Direction de la sécurité maritime de Transports Canada soupçonnait que le remorqueur n'était pas équipé en personnel en conformité avec la *Loi sur la marine marchande du Canada*, et elle lui a ordonné de se rendre à la base de la Garde côtière canadienne (GCC) à Amherstburg (Ontario), qui était le port de refuge le plus près. Le brise-glace *Samuel Risley* de la GCC a escorté le remorqueur jusqu'à Amherstburg, où il a été amarré le 11 février 1994. Une fois le remorqueur amarré au quai, un membre d'équipage et un inspecteur de navire de la GCC ont brièvement examiné le remorqueur et ont constaté que tout semblait être en ordre. Par la suite, le *Princess No. 1* a coulé à son poste d'amarrage et a déversé une quantité considérable de carburant diesel. La GCC est intervenue et a utilisé ses navires et son personnel pour contenir et nettoyer la pollution, y compris de la glace qui avait été contaminée par les hydrocarbures. Des barrages flottants ont été déployés autour de l'endroit, et des plongeurs ont colmaté les brèches dans la coque du navire coulé. Le 15 février 1994, les propriétaires du *Princess No. 1* ont renfloué le remorqueur et l'ont mis en cale par mesure de sécurité.

Demande d'indemnisation

Le 30 décembre 1994, la Couronne, au nom de la GCC, a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) une demande d'indemnisation au montant de 250 742,38 $, afin d'obtenir le remboursement des frais et dépenses engagés par la GCC.

Évaluation et offre

Après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur avait un certain nombre de préoccupations concernant le montant, en particulier à l'égard de l'établissement des coûts des navires et des membres d'équipage de la GCC. Après un certain nombre de réunions entre la Caisse et la Couronne, à la suite desquelles la Couronne a fourni des renseignements additionnels à la Caisse, l'administrateur a offert la somme de 105 000,00 $, y compris les intérêts, en règlement de la demande d'indemnisation. La Couronne a accepté l'offre et, le 26 novembre 1996, des dispositions ont été prises pour verser le montant du règlement à la Couronne.

Mesures de recouvrement

Le 10 février 1997, l'administrateur a déposé une demande introductive d'instance à la Cour fédérale du Canada contre le *Princess No. 1* et ses propriétaires, afin de recouvrer la somme de

105 000,00 $, plus les intérêts. Le 7 octobre 1998, un jugement par défaut a été rendu en faveur de la Caisse.

Il a été difficile de joindre les propriétaires du remorqueur. L'administrateur a pris des dispositions pour faire des vérifications périodiques du *Princess No. 1* et d'un plus petit remorqueur qui appartenait à un membre de la même famille; les deux navires étaient immobilisés à Windsor (Ontario). Le 22 février 2000, l'administrateur a écrit aux propriétaires et, cette fois-ci, il a obtenu une réponse par téléphone.

Le remorqueur était exploité par trois membres de la famille. L'administrateur a eu plusieurs conversations téléphoniques avec deux membres de la famille, à la suite desquelles l'avocat de la Caisse a préparé un accord de règlement. Le 21 juin 2000, le règlement proposé a été présenté au membre de la famille qui était le propriétaire inscrit du *Princess No. 1*. Étant donné que le remorqueur avait peu ou point de valeur, et qu'il était très peu probable, d'après les faits, que les propriétaires puissent ou veuillent payer la somme due en vertu du jugement par défaut, un accord de règlement a été conclu en mars 2001, au montant de 50 000,00 $, qui devait être payé en entier par chèques postdatés, au plus tard le 1er décembre 2004.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2006.

***Simcoe Islander* (1995)**

Lieu : Île Wolfe (Ontario)
Numéro de cas : 120-112-C1

Incident

Le 12 septembre 1995, le *Simcoe Islander*, un petit traversier à câble assurant la desserte entre l'île Wolfe et l'île Simcoe, dans le secteur canadien des Mille-Îles sur le fleuve Saint-Laurent, en Ontario, a chaviré au milieu du chenal, dans des conditions météorologiques favorables, pendant qu'il transportait un gros camion chargé de roche. L'exploitant du traversier est tombé à l'eau et le conducteur du camion a été coincé dans sa cabine, mais les deux ont pu être sauvés.

Le traversier et le camion ont tous deux déversé des hydrocarbures. Le traversier avait à son bord environ 200 litres de carburant diesel et 130 litres d'huile hydraulique, et le camion contenait une quantité indéterminée de carburant diesel et de lubrifiants. La Garde côtière canadienne (GCC) est intervenue et son personnel a contenu et nettoyé la pollution. Le traversier a été renfloué le 14 septembre 1995 et le camion a été récupéré le 16 septembre 1995.

Demande d'indemnisation

Le 3 octobre 1996, la Couronne a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 12 751,08 $, afin de recouvrer les frais et dépenses engagés par la GCC en réponse à l'incident.

Évaluation et offre

L'administrateur a enquêté sur la demande d'indemnisation et l'a transmise aux propriétaires du traversier pour que ces derniers la règlent directement avec la Couronne.

Le 28 mai 1997, les propriétaires du traversier ont payé à la Couronne le montant complet de la demande d'indemnisation.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 1998.

***James Norris* (1995)**

Lieu : Port Colborne (Ontario)
Numéro de cas : 120-118-C1

Incident

Le 11 novembre 1995, le *James Norris*, un vraquier autodéchargeur immatriculé au Canada, servant au transport commercial dans les Grands Lacs, était en train de charger sa cargaison au quai d'une usine de ciment à Port Colborne, en Ontario, lorsqu'un vent fort s'est levé soudainement et a poussé le navire contre le quai. Le navire a tossé contre le quai, car celui-ci était exposé; le capitaine a donc décidé de quitter le quai. Cependant, pendant la manoeuvre de départ, le navire n'a pu être contrôlé à cause du grand vent et il a continué de tosser contre le quai, à tel point que sa coque a été percée et qu'il a coulé au quai.

Le navire avait à son bord 400 tonnes de mazout C et 50 tonnes de carburant diesel, mais l'équipage a pu fermer les vannes d'alimentation en hydrocarbures avant d'être évacué sain et sauf sur la rive. Par conséquent, aucune pollution n'a été signalée. Les propriétaires du navire sont intervenus en réponse au risque de pollution, sous la surveillance de la Garde côtière canadienne (GCC). La pollution a été contenue et, le 18 novembre 1995, le *James Norris* a été renfloué et remorqué pour être réparé.

Demande d'indemnisation

Le 2 avril 1997, la Couronne a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 16 561,52 $, afin de recouvrer les frais et dépenses de surveillance sur place engagés par la GCC.

Dans une lettre datée du 23 avril 1997, l'administrateur a transmis la demande d'indemnisation de la Couronne aux propriétaires du navire et leur a demandé de faire le paiement directement à la Couronne. Le 25 août 1997, il a été confirmé que les propriétaires du navire avaient payé à la Couronne le montant complet de la demande d'indemnisation.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 1998.

Yacht à moteur 42E 6903 (1996)

Lieu : Rivière St. Clair (Ontario)
Numéro de cas : 120-133-C1

Incident

Le 21 septembre 1996, un yacht à moteur en bois, de propriété privée et immatriculé au Canada, était amarré dans une crique débouchant sur la rivière St. Clair, à quelques kilomètres au nord de Sombra (Ontario). Il a coulé dans des conditions de fortes pluies et a déversé du carburant diesel et des hydrocarbures résiduaires. La Garde côtière canadienne (GCC) a dépêché son propre personnel sur les lieux de l'incident et a utilisé son équipement pour contenir et nettoyer la pollution. Le propriétaire du yacht a été contacté et il a renfloué son navire. On a constaté que la coque du yacht était pourrie, et le navire a donc été démantelé. Le propriétaire a indiqué que son yacht n'était pas assuré.

Demande d'indemnisation

Le 10 octobre 1997, la Couronne a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 2 560,18 $, afin de recouvrer les frais et dépenses engagés par la GCC.

Évaluation et offre

Le 26 janvier 1998, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a payé celle-ci en entier, plus des intérêts de 209,92 $.

Mesures de recouvrement

Le 31 mars 1998, l'administrateur a envoyé une réclamation au propriétaire du yacht, à l'adresse qui lui avait été donnée, afin de recouvrer la somme payée à la Couronne. Le propriétaire n'a pas répondu et, le 13 septembre 1999, une autre copie de la réclamation lui a été envoyée, montrant les intérêts cumulés à ce jour. Cependant, aucune réponse n'a été reçue.

Par conséquent, le 20 septembre 1999, l'administrateur a déposé une demande introductive d'instance à la Cour fédérale du Canada, qui a été signifiée au propriétaire du yacht à une adresse située à Corunna (Ontario) le 19 novembre 1999. Aucune défense n'a été déposée et, le 16 mai 2000, un jugement au montant de 3 770,10 $, y compris les dépens, a été rendu en faveur de l'administrateur.

Plusieurs tentatives ont été faites pour trouver le propriétaire du yacht, mais sans succès. Dans les circonstances, et compte tenu du montant d'argent en cause, l'administrateur a conclu que toutes les mesures raisonnables avaient été prises. Il a donc fermé le dossier jusqu'à ce que le propriétaire du yacht soit trouvé.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2001.

Déversement d’origine inconnue (1996)

Lieu : Goderich (Ontario)
Numéro de cas : 120-134-C1

Incident

Le 11 octobre 1996, une entreprise de dragage du port de Goderich, en Ontario, a constaté la présence d'hydrocarbures à l'endroit où elle effectuait des opérations de dragage dans le port. Elle a signalé la pollution au directeur du port, qui a ensuite fait rapport de l'incident aux agents locaux de la Garde côtière canadienne (GCC). Les agents locaux de la GCC sont intervenus en réponse à la pollution par les hydrocarbures et ont fait enquête. À la suite de l'enquête, il a été conclu que les hydrocarbures, qui avaient l'apparence et l'odeur de carburant diesel, provenaient d'une source en amont du lieu des opérations de dragage et que celles-ci n'étaient pas à l'origine du déversement.

Dix navires se trouvaient dans le port au moment de l'incident; cependant, aucune analyse d'échantillons d'hydrocarbures n'a été faite. Un remorqueur a été soupçonné d'avoir causé le déversement, mais il n'y avait aucune preuve montrant qu'il en était à l'origine.

Demande d'indemnisation

Le 10 octobre 1997, la Couronne a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 2 553,87 $, afin de recouvrer les frais et dépenses engagés par la GCC pour intervenir en réponse à l'incident.

Évaluation et offre

L'administrateur a enquêté sur la demande d'indemnisation, mais il a été incapable de trouver une preuve concluante de la source des hydrocarbures. Le 20 mars 1998, l'administrateur a donc versé à la Couronne la somme de 2 773,68 $, y compris des intérêts de 219 80 $, en règlement de sa demande d'indemnisation.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 1998.

***Jade Star* (1996)**

Lieu : Nanticoke (Ontario)
Numéro de cas : 120-136-C1

Incident

Le 21 décembre 1996, le navire-citerne *Jade Star*, battant pavillon canadien, dont le propriétaire inscrit se trouve à l'île de Man et dont le gestionnaire de l'exploitation est au Nouveau-Brunswick, a subi une rupture de sa conduite d'avitaillement pendant qu'il chargeait du mazout C à Nanticoke, en Ontario. Environ 2 300 litres d'hydrocarbures se sont répandus sur le pont du navire-citerne et près de 300 à 400 litres ont franchi le bord du pont et se sont déversés dans l'eau. La raffinerie locale a engagé des entrepreneurs pour contenir et récupérer les hydrocarbures déversés dans l'eau, et le navire a fait appel à une entreprise privée et à l'équipage pour nettoyer le pont et la coque du navire. La Garde côtière canadienne (GCC) a surveillé les opérations de nettoyage.

Demande d'indemnisation

Le 17 décembre 1997, la Couronne a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 2 174,25 $, afin de recouvrer les frais et dépenses engagés par la GCC en réponse à l'incident survenu à Nanticoke.

Le 12 janvier 1998, l'administrateur a transmis la demande d'indemnisation à l'exploitant du *Jade Star* et lui a demandé de la régler directement avec la Couronne. Le 17 juillet 1998, l'administrateur a été avisé que l'exploitant du navire avait payé à la Couronne le montant complet de la demande d'indemnisation.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 1999.

***Rhea* (1997)** ⚓

Lieu : Oshawa (Ontario)
Numéro de cas : 120-157-C1

Incident

Le 4 octobre 1997, le *Rhea*, un ancien dragueur de mines des forces navales des États-Unis, qui avait été acheté environ dix ans plus tôt pour servir d'habitation flottante dans le port d'Oshawa (Ontario), a coulé, alors que personne ne se trouvait à bord, et s'est immobilisé au fond de l'eau, à une profondeur d'environ sept mètres; seule la superstructure du navire était encore visible au-dessus de l'eau. Il a été signalé que le navire avait à son bord environ 1 600 litres d'huile de chauffage, 4 500 litres de carburant diesel et 450 litres d'huile lubrifiante qui ont immédiatement commencé à se déverser lorsque le navire a sombré.

Le propriétaire du navire a indiqué qu'il n'avait aucune assurance et qu'il était incapable d'accepter la responsabilité des mesures pour contenir et nettoyer la pollution par les hydrocarbures. L'association locale de sauvetage maritime est intervenue et a déployé un barrage flottant autour du navire coulé. Par la suite, le *Rhea* a été remis à flot et retiré du port d'Oshawa.

Demande d'indemnisation

Le 26 août 1998, la Commission portuaire d'Oshawa (la Commission portuaire) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) une demande d'indemnisation au montant de 99 054,21 $, afin de recouvrer les frais des mesures d'intervention relatives au nettoyage de la pollution par les hydrocarbures. La demande d'indemnisation comprenait des frais contestés que la Commission portuaire n'avait pas payés, dont le montant s'élevait à 10 040,71 $.

Évaluation et offre

Après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a conclu qu'un certain nombre de frais individuels n'étaient pas raisonnables, au sens de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. Le 29 mars 1999, l'administrateur a tenu des discussions par téléphone avec les représentants de la Commission portuaire et leur a indiqué un certain nombre de montants réclamés dans la demande d'indemnisation qui, à son avis, devaient être réduits ou supprimés parce qu'ils n'étaient pas raisonnables.

Par la suite, le 21 avril 1999, l'administrateur et la Commission portuaire sont parvenus à accord de règlement complet au montant de 60 211,24 $, y compris les intérêts. Dans le cadre de l'accord de règlement, l'administrateur a exigé que la Commission portuaire prenne les mesures suivantes : chercher diligemment à recouvrer les frais auprès du propriétaire du navire; poursuivre les assureurs de la Commission portuaire qui avaient nié toute responsabilité; et remettre à la Caisse toute somme recouvrée par la Commission portuaire. Selon l'accord de règlement, l'administrateur a reçu une entente de désistement et de subrogation signée au nom de la Commission portuaire le 12 mai 1999. Le montant du règlement a été payé par la Caisse le 7 juin 1999.

Mesures de recouvrement

Comme suite à l'action en justice intentée par la Commission portuaire contre le propriétaire du navire le 25 mars 1999, un jugement par défaut a été obtenu le 18 avril 2000, au montant de 146 630,55 $, y compris les intérêts et les dépens. La Commission portuaire a ensuite demandé un bref de saisie-exécution le 3 mai 2000; cependant, parce qu'elle n'a pas pu trouver le propriétaire du navire, décrit comme ayant très peu de biens, elle a considéré l'affaire close.

Au cours de l'an 2000, l'administrateur a tenté lui-même de trouver le propriétaire du navire, mais sans succès. Après avoir reçu un avis juridique, l'administrateur a ordonné à son avocat-conseil d'obtenir une cession partielle du jugement rendu en faveur de la Commission portuaire, ce qui a été fait. L'administrateur a ensuite fermé le dossier jusqu'à ce que le propriétaire du navire soit trouvé.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2001.

***Enerchem Refiner* (1998)**

Lieu : Fleuve Saint-Laurent, Cornwall (Ontario)
Numéro de cas : 120-169-C1

Incident

Le 2 avril 1998, le pétrolier canadien *Enerchem Refiner*, qui avait à son bord environ 7 800 tonnes de mazout C, s'est échoué dans la section canadienne du fleuve Saint-Laurent, juste en aval de Cornwall (Ontario). Il n'y a eu aucun déversement d'hydrocarbures, mais le navire a engagé un organisme d'intervention pour qu'il soit prêt à intervenir durant les opérations de déchargement et de renflouement, qui ont été surveillées par la Garde côtière canadienne (GCC). Le 5 avril 1998, le navire a été remis à flot avec l'aide de remorqueurs et il s'est rendu à un poste d'amarrage situé non loin pour une inspection complète de sa coque.

Demande d'indemnisation

Le 31 mars 1999, la Couronne a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) une demande d'indemnisation au montant de 10 826,05 $, afin de recouvrer les frais de surveillance engagés par la GCC en réponse à l'incident.

Évaluation et offre

Le 12 avril 1999, après avoir enquêté sur la demande d'indemnisation, l'administrateur a transmis celle-ci à la compagnie Enerchem Transport Inc. (Enerchem), propriétaire de l'*Enerchem Refiner*, et lui a demandé de la régler directement avec la Couronne. En réponse, la Caisse a été avisée qu'Enerchem avait été vendu à une autre compagnie de transport maritime canadienne, Algoma Tankers Inc. (Algoma), et que l'*Enerchem Refiner* avait été vendu à des propriétaires de l'étranger le 29 avril 1999. Par ailleurs, les assureurs d'Enerchem avaient réglé toutes les autres réclamations relatives à l'incident quelques mois auparavant. Le représentant d'Enerchem estimait que la Couronne avait tardé à présenter sa réclamation. L'administrateur a fait un suivi au moyen d'appels téléphoniques et de plusieurs lettres, mais la réclamation n'a pas été payée.

Le 1er novembre 1999, l'administrateur a écrit à Algoma et, le 10 janvier 2000, la compagnie a accepté de payer la réclamation. Le 3 mars 2000, la Couronne a reçu d'Algoma le paiement du montant principal de la réclamation. Le 23 novembre 2000, après avoir réexaminé les circonstances, la GCC a décidé de ne pas exiger du propriétaire du navire les intérêts payables en vertu de l'article 723 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2001.

Déversement d'origine inconnue (1998)

Lieu : Île Fighting, rivière Détroit (Ontario)
Numéro de cas : 120-175-C1

Incident

Le 31 mai 1998, une substance flottante à l'odeur nauséabonde a été découverte sur la plage, et dans l'eau à proximité du rivage, à l'extrémité nord-ouest de l'île Fighting (Ontario), une île canadienne sur la rivière Détroit, en aval de la ville de Détroit. L'analyse d'une partie de la substance a révélé qu'il s'agissait d'un mélange d'hydrocarbures (35 %) et d'eaux usées. La Garde côtière canadienne (GCC) a engagé un entrepreneur pour nettoyer la pollution. Des échantillons des hydrocarbures et des autres matières ont été prélevés par la Garde côtière des États-Unis (USCG) et la GCC et comparés à d'autres échantillons prélevés à bord de navires ancrés à proximité et d'autre sources; cependant, l'analyse de ces échantillons n'a pas permis de trouver l'origine du déversement. Entre-temps, la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) a déterminé que ce jour-là, le 31 mai 1998, une pluie abondante s'était abattue sur toute la région.

Le ministère de l'Environnement de l'Ontario et le département de la qualité de l'environnement du Michigan sont aussi intervenus. Le ministère de l'Environnement de l'Ontario n'a pas pu déterminer la source du déversement, et un représentant du département de la qualité de l'environnement du Michigan a indiqué qu'il ne croyait pas que le déversement avait été causé par un navire. L'analyse des échantillons effectuée par le laboratoire de la Garde côtière des États-Unis n'a pas permis non plus de déterminer la source du déversement. Par ailleurs, une analyse plus approfondie faite plus tard a montré que les échantillons d'hydrocarbures prélevés sur place étaient composés [TRADUCTION] « de mazout léger très altéré et évaporé, mélangé à de l'huile de graissage », et non pas « de mazout lourd », comme il avait été indiqué auparavant.

Demande d'indemnisation

Le 1er juin 1999, la Couronne, au nom de la GCC, a présenté à la Caisse une demande d'indemnisation au montant de 112 504,65 $.

Évaluation et offre

L'administrateur a enquêté sur la demande d'indemnisation. Certains échantillons prélevés dans le secteur de l'île Fighting ont été remis à la Caisse. En janvier 2000, étant donné les résultats peu concluants des analyses antérieures, l'administrateur a commandé une analyse plus approfondie de certains échantillons que possédait auparavant le laboratoire de la Garde côtière des États-Unis ainsi que des échantillons fournis à la Caisse. Cependant, cette analyse n'a pas permis non plus de trouver la source de la pollution. L'administrateur a continué d'enquêter sur l'origine du déversement, et il a demandé de l'information, en particulier aux villes de Détroit, d'Ecorse et de River Rouge, ainsi qu'au département de la qualité de l'environnement du Michigan. L'information demandée a été reçue à la mi-février 2001. Après avoir examiné l'information reçue, l'administrateur a demandé et reçu des renseignements additionnels, en particulier de la ville de River Rouge (Michigan) et de la ville de Windsor (Ontario). L'administrateur a ensuite procédé à

un examen détaillé de toute la preuve. Le 31 mars 2003, après avoir achevé son enquête, l'administrateur a écrit à la Couronne pour l'aviser que sa demande d'indemnisation était rejetée, car l'incident n'avait pas été causé par un navire. Le 30 mai 2003, la Couronne a informé l'administrateur qu'elle acceptait sa décision.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2003.

***Algontario* (1999)**

Lieu : Chenal Neebish, Sault Ste. Marie (Ontario)
Numéro de cas : 120-194-C1

Incident

Le 5 avril 1999, le vraquier *Algontario* s'est échoué dans le chenal Neebish, près de Sault Ste. Marie (Ontario). La coque du navire a été endommagée, mais il n'y a eu aucune pollution provenant des réservoirs de carburant. Les propriétaires du navire ont fait appel à la Société d'intervention maritime de l'Est du Canada, qui a déployé un barrage flottant autour du navire pour contenir un éventuel déversement d'hydrocarbures. De plus, un entrepreneur a été engagé pour transférer une partie des hydrocarbures du navire à un bateau allégeur, afin de se préparer à renflouer le navire. La Garde côtière canadienne (GCC) et la Direction de la sécurité maritime de Transports Canada étaient présents sur les lieux de l'incident. Le 7 avril 1999, le navire a été renfloué sans causer de pollution.

Demande d'indemnisation

Le 4 avril 2000, la Couronne a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) une demande d'indemnisation au montant de 20 154,12 $, afin de recouvrer les frais et dépenses engagés par la GCC pour surveiller le renflouement du navire.

Évaluation et offre

Le 2 mai 2000, après avoir reçu la demande d'indemnisation, l'administrateur l'a transmise aux propriétaires du navire, la société Algoma Central Corporation (la société Algoma), et leur a suggéré de la régler directement avec la Couronne, Le 26 mai 2000, la société Algoma a répondu à l'avocat de la Couronne en disant qu'elle rejetait la demande d'indemnisation au motif que les services de la GCC n'avaient pas été demandés, que la société Algoma avait engagé des entrepreneurs et mobilisé de l'équipement sur place, et qu'il n'y avait eu aucun déversement d'hydrocarbures. Dans une lettre datée du 29 juin 2000 et adressée à l'administrateur, la Couronne a répondu aux points soulevés par la société Algoma, en faisant remarquer que les mesures prises par la GCC étaient en prévision d'un éventuel déversement d'hydrocarbures, comme le prévoit l'article 677 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, et que la GCC peut intervenir en cas de risque de déversement d'hydrocarbures sans que le propriétaire d'un navire lui en fasse la demande.

L'administrateur a enquêté sur la demande d'indemnisation et l'a évaluée. Un certain nombre d'erreurs mineures ont été relevées dans la demande d'indemnisation de la GCC. L'administrateur a rejeté les frais d'utilisation d'un hélicoptère de la GCC qui effectuait d'autres travaux dans le même secteur lorsque l'incident s'est produit.

Le 4 janvier 2002, à la suite d'un échange de lettres entre l'administrateur et la GCC, la Caisse a versé à la Couronne la somme de 13 767,49 $ pour la partie de la demande d'indemnisation jugée recevable, plus des intérêts de 2 839,40 $.

Le 7 février 2002, l'administrateur a rouvert son enquête sur l'usage de l'hélicoptère de la GCC. Le 22 novembre 2002, il a payé les frais d'utilisation de l'hélicoptère, soit 1 792,00 $, plus des intérêts de 443,16 $.

Mesures de recouvrement

Le 8 janvier 2002, l'administrateur a écrit aux propriétaires du navire pour recouvrer la somme totale versée à la Couronne, soit 16 606,89 $. Les propriétaires du navire ont payé ce montant à l'administrateur le 7 février 2002.

Le 19 décembre 2002, les propriétaires du navire ont aussi remboursé le montant que le Caisse avait payé relativement à l'usage de l'hélicoptère de la GCC.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2003.

***Miles and Sea* (2002)**

Lieu : Port de Lions Head (Ontario)
Numéro de cas : 120-304-C1

Incident

Le 15 mars 2002, on a signalé que le *Miles and Sea*, un navire de pêche non immatriculé, coulait et déversait des hydrocarbures dans le port de Lions Head, sur la rive est de la péninsule Bruce, dans la baie Georgienne (Ontario). Ce navire avait déjà causé un incident semblable au même endroit le 18 mars 2000.

La Garde côtière canadienne (GCC) est intervenue et a constaté que des hydrocarbures s'échappaient du navire coulé. Elle a communiqué avec le propriétaire du navire, mais ce dernier a dit être incapable d'assumer la responsabilité de l'intervention. La GCC a donc engagé des entrepreneurs pour contenir et récupérer les hydrocarbures. On a estimé que le *Miles and Sea* avait à son bord de 15 à 25 litres d'huile lubrifiante et 3 500 litres de carburant diesel.

Le navire avait coulé dans un port pour petits bateaux appartenant au ministère des Pêches et des Océans (MPO), mais qui était loué à la municipalité locale. Le MPO était inquiet que le navire coulé ne soit pas enlevé de la propriété de l'État.

Demande d'indemnisation

Le 27 mars 2003, la GCC a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 33 113,06 $ pour recouvrer les frais qu'elle avait engagés.

Évaluation et offre

Le 31 mars 2003, après avoir enquêté sur la demande d'indemnisation, l'administrateur a avisé la GCC qu'elle devait fournir d'autres documents particuliers concernant certains frais réclamés, afin que la demande d'indemnisation puisse être évaluée de manière complète et adéquate. Le 11 juin 2003, la GCC a fourni certains documents demandés; quant aux autres documents, elle a avisé l'administrateur qu'il pouvait examiner le dossier complet de l'incident au bureau régional de la GCC à Sarnia (Ontario). L'administrateur a écrit de nouveau à la GCC pour lui rappeler que, comme tous les autres demandeurs, la Couronne doit fournir des preuves pour justifier ses demandes d'indemnisation. Le 6 octobre 2003, la GCC a fourni le reste des documents demandés.

Le 24 octobre 2003, après avoir évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a fait une offre d'indemnité au montant de 30 973,67 $. La GCC a accepté l'offre le 18 novembre 2003. Par la suite, le montant de l'offre de règlement, plus des intérêts de 2 724,40 $, ont été payés à la GCC.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2004.

Déversement d’origine inconnue (2004)

Lieu : Port de Wheatley (Ontario)
Numéro de cas : 120-429-C1

Incident

Le matin du 12 octobre 2004, un homme qui promenait son chien près du port de Wheatley, en Ontario, a remarqué une forte odeur de carburant diesel et a téléphoné au directeur de l'administration portuaire de Wheatley. Le port de Wheatley est situé à environ 30 milles au sud-ouest de Pointe-aux-Pins et à environ 9 milles au nord-est de la pointe Pelée, sur le lac Érié, l’un des Grands Lacs. Le village de Wheatley est situé à environ un mille au nord du port. Le déversement s’est produit dans un secteur où des navires de pêche commerciale étaient amarrés.

Lorsqu'il est arrivé sur les lieux, le directeur du port a remarqué la présence de boue dans le port. Les autorités provinciales de l’Ontario ont alors été avisées. Des représentants du ministère des Ressources naturelles (MRN) de l’Ontario et de l'administration portuaire de Wheatly, ainsi que des habitants de l'endroit, ont tenté de contenir le déversement. Craignant que les hydrocarbures ne soient emportés à l’extérieur du port vers le lac Érié, l’agent du MRN a avisé la Garde côtière canadienne (GCC).

L’équipe d’intervention d’urgence de la GCC et son entrepreneur, la Société d'intervention maritime de l'Est du Canada (SIMEC), sont intervenus. La SIMEC a déployé de l’équipement, y compris un camion aspirateur. À 22 h 00 le 12 octobre 2004, 7 200 litres d’eau mélangée aux hydrocarbures et de déchets d’hydrocarbures avaient été récupérés, et l’équipe d’intervention d’urgence de la GCC et la SIMEC ont quitté les lieux.

Demande d’indemnisation

Le 31 janvier 2005, la GCC a présenté à la Caisse d’indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d’indemnisation au montant de 7 944,19 $ pour les frais qu'elle avait engagés.

Évaluation et offre

Le 7 février 2005, l’administrateur a écrit à la GCC pour obtenir des renseignements manquants, y compris les notes d’inspection et les registres des membres de l’équipe d’intervention d’urgence de la GCC et du personnel de la SIMEC qui étaient sur place. Entre-temps, l’administrateur a enquêté sur l’incident. Il a été informé par l’agent du MRN que des échantillons d’hydrocarbures avaient été prélevés à bord et autour d'un navire de pêche soupçonné, et que la GCC avait été avisée qu’elle pouvait communiquer avec le MRN si elle avait besoin des échantillons. Cependant, étant donné que le MRN n’a reçu aucune requête de la GCC, les échantillons ont été jetés sans être analysés. Le personnel de l’administration portuaire de Wheatley et les représentants du MRN qui étaient sur place ont fourni à l'administrateur leurs notes écrites sur l'incident. Par la suite, la GCC a fourni les renseignements supplémentaires que l'administrateur avait demandés le 7 février 2005.

Le 16 février 2005, après avoir fait enquête et évalué la demande d’indemnisation, l’administrateur a ordonné le paiement de la somme de 7 502,88 $, plus des intérêts de 89,71 $, au MPO/GCC.

Dans sa lettre d'offre, l’administrateur a rappelé à la GCC qu'il est extrêmement important de lui fournir en temps opportun des échantillons d’hydrocarbures, s'il en est, afin qu'il puisse rassembler l'ensemble des preuves dont il a besoin pour obliger le pollueur à payer.

Mesures de recouvrement

Étant donné que la cause des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures était inconnue et que le recouvrement des frais auprès du propriétaire du navire a été compromis par l’absence d'échantillons d’hydrocarbures, l’administrateur a été incapable de prendre des mesures de recouvrement.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2005.

Déversement d'origine inconnue (2008) ⚓

Lieu : Port de Hamilton (Ontario)
Numéro de cas : 120-536-C1

Incident

Le 24 avril 2008, le Centre d'action en cas de déversement du port de Hamilton a informé le bureau du directeur du port qu'un déversement d'hydrocarbures s'était produit dans le secteur sud-ouest du port. Le personnel de l'Administration portuaire de Hamilton, les agents de sécurité du port, un représentant du ministère provincial de l'Environnement et un inspecteur de la Sécurité maritime de Transports Canada ont enquêté sur les sources possibles du déversement d'hydrocarbures. D'après les observations visuelles, il a été déterminé que les hydrocarbures à la surface de l'eau étaient du carburant diesel. Cependant, le ministère de l'Environnement n'avait reçu aucun rapport d'un incident à terre qui aurait pu causer un rejet de carburant diesel dans l'eau. Par ailleurs, les autorités qui ont enquêté sur l'incident n'ont pas trouvé de signe de carburant diesel à l'intérieur des barrages flottants placés par la Ville de Hamilton à tous les effluents qui s'écoulent dans le port. Les autorités ont aussi examiné la marina et les rives adjacentes, mais aucun signe d'hydrocarbures provenant d'une source à terre n'a été trouvé. De plus, l'inspecteur de la Sécurité maritime a visité les navires qui étaient amarrés dans le secteur lorsque l'incident s'est produit, mais il n'a trouvé aucun signe de rejet d'hydrocarbures. À la suite de ces enquêtes, les autorités ont conclu qu'un navire inconnu dans le port de Hamilton était la cause la plus probable du déversement.

L'Administration portuaire a engagé un entrepreneur local pour récupérer et éliminer les hydrocarbures résiduels à la surface de l'eau. Le 26 avril 2008, les travaux de récupération des hydrocarbures à l'intérieur des barrages flottants ont pris fin, et les déchets d'hydrocarbures ont été éliminés dans une installation autorisée de gestion des déchets.

Demande d'indemnisation

Le 6 juin 2008, l'Administration portuaire de Hamilton a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 23 640,50 $ pour les frais engagés, en vertu de la partie 6 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

Le 25 juin 2008, aux fins de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a demandé des renseignements et des documents additionnels concernant certains frais réclamés. Le 24 juillet, l'Administration portuaire a fourni les renseignements additionnels demandés.

Le 23 septembre 2008, à la suite de l'enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a informé l'Administration portuaire qu'il avait jugé recevable la somme de 19 903,81 $, plus les intérêts. L'Administration portuaire a accepté l'offre et a exécuté une entente de désistement et de subrogation. Par la suite, le 9 décembre 2008, un chèque au montant de 20 525,40 $ a été envoyé à l'Administration portuaire.

Mesures de recouvrement

Étant donné que les enquêtes approfondies menées sur les lieux n'ont pas permis de déterminer la source des hydrocarbures, l'administrateur a accepté que l'incident constituait un déversement d'origine inconnue. Par conséquent, il n'a pu prendre aucune mesure de recouvrement.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2009.

Déversement d’origine inconnue – Demande d'indemnisation de Lakehead Marine and Industrial Inc. (2008)

Lieu : Thunder Bay (Ontario)
Numéro de cas : 120-538-C1-1

Incident

Le 13 mai 2008, des hydrocarbures ont été découverts à la surface de l’eau près de la cale sèche du chantier maritime de Lakehead Marine and Industrial Inc., dans le port de Thunder Bay, en Ontario. Au départ, on a cru que les hydrocarbures provenaient du *John D. Leitch*, un vraquier des Grands Lacs qui était en cale sèche au chantier maritime pour des travaux d’entretien et de réparation.

Le jour de l’incident, le *John D. Leitch* avait été remis à flot et amarré à un quai voisin, et on faisait des essais de ses machines en préparation pour le départ. À la fin de ces essais, des hydrocarbures ont été découverts dans l'eau à l'arrière du navire. À la suite d’une enquête plus poussée, des hydrocarbures ont également été découverts dans la cale sèche elle-même et autour de l’entrée de la cale sèche. La barrière de la cale sèche a été fermée aussitôt, et un barrage flottant a été mis en place. Les employés de Lakehead Marine and Industrial Inc. ont entamé les procédures de nettoyage. Le chantier maritime a aussi engagé l’entreprise Potter Environmental pour qu’elle vide la cale sèche par pompage et qu’elle nettoie la pollution laissée par les hydrocarbures sur les murs de la cale sèche et dans la salle des pompes.

Demande d’indemnisation

Le 15 août 2008, Lakehead Marine and Industrial Inc. a présenté à la Caisse d’indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) une demande d’indemnisation au montant de 32 291,12 $ pour les frais de nettoyage qu'elle avait engagés, en vertu de la partie 6 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

Après avoir reçu la demande d'indemnisation, l’administrateur a chargé son conseiller juridique et un expert-conseil maritime de se rendre à Thunder Bay pour faire enquête auprès des parties concernées. À la suite d’une enquête approfondie menée sur place au chantier maritime et d’un examen d’autres sources terrestres possibles dans le secteur, y compris des discussions avec le directeur du port de Thunder Bay et le gestionnaire de la Sécurité maritime de Transports Canada, il a été conclu que la source des hydrocarbures découverts à la surface de l’eau était inconnue. Toutefois, l’administrateur n’a pas été en mesure d’exclure que le déversement n’avait pas été causé par un navire.

Par conséquent, le 11 mars 2009, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l’administrateur a offert la somme de 27 328,40 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. Lakehead Marine and Industrial Inc. a accepté l’offre le 24 mars 2009 et, le 16 avril 2009, sur réception d'une entente de désistement et de subrogation en bonne et

due forme, un chèque au montant de 28 528,74 $, y compris les intérêts, a été envoyé à Lakehead Marine and Industrial Inc.

Mesures de recouvrement

Étant donné qu'il a été impossible de déterminer la source des hydrocarbures, l'administrateur a accepté de considérer la demande d'indemnisation comme un déversement d'origine inconnue. Il n'a donc pu prendre aucune mesure de recouvrement.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2010.

Dossier connexe

Déversement d'origine inconnue – Demande d'indemnisation de Seaway Marine Transport (2008), Thunder Bay (Ontario), numéro de cas : 120-538-C1-2 (même incident, différent demandeur)

Déversement d’origine inconnue – Demande d'indemnisation de Seaway Marine Transport (2008)

Lieu : Thunder Bay (Ontario)
Numéro de cas : 120-538-C1-2

Incident

Le 13 mai 2008, des hydrocarbures ont été découverts à la surface de l’eau près de la cale sèche du chantier maritime de Lakehead Marine and Industrial Inc., dans le port de Thunder Bay, en Ontario. Seaway Marine Transport, la société de gestion du *John D. Leitch*, un navire immatriculé au Canada, a participé aux travaux de nettoyage. Au moment de l’incident, le *John D. Leitch* était en cale sèche au chantier maritime de Lakehead Marine & Industrial Inc. pour des travaux généraux d’inspection et d’entretien quinquennaux de l'hélice et de l'arbre porte-hélice. Le navire est sorti de la cale sèche le 10 mai et a été amarré le long du quai, où une série d’essais de la machine principale ont été effectués. Le navire était amarré au quai d’armement près de l’entrée de la cale sèche lorsque des hydrocarbures ont été découverts à la surface de l’eau, à l'arrière du navire.

Au départ, les officiers du navire croyaient que les hydrocarbures s’étaient échappés par les joints d’étanchéité du tube d’étambot du navire. Cependant, une inspection sous-marine effectuée par une entreprise de plongée engagée à contrat n’a révélé aucun signe de fuite provenant de l’arbre porte-hélice. Le chef mécanicien du navire et le représentant du fabricant qui avait installé les nouveaux joints du tube d’étambot ont fait une inspection à l’intérieur de la salle des machines, avec l’aide d’un inspecteur local de la Sécurité maritime de Transports Canada. L’inspection a permis de déterminer que les joints d’étanchéité du tube d’étambot n’étaient pas à l’origine du déversement. De plus, l’inspection de la salle des machines n’a révélé aucune autre activité qui aurait pu faire en sorte que du lubrifiant s’échappe de la salle des machines pour se déverser dans l’eau.

Entre-temps, le capitaine du *John D. Leitch* a fait appel à la Société d’intervention maritime de l'Est du Canada (SIMEC). Le 13 mai, la SIMEC a engagé une entreprise locale, Potter Environmental, pour qu’elle fasse une évaluation sur place et qu'elle récupère et élimine les déchets d’hydrocarbures. Les travaux de nettoyage ont été achevés le lendemain.

Demande d’indemnisation

Le 22 octobre 2008, Seaway Marine Transport a présenté à la Caisse d’indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) une demande d’indemnisation au montant de 31 968,52 $ pour les frais de nettoyage qu'elle avait engagés, en vertu de la partie 6 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

Après avoir reçu la demande d'indemnisation, l’administrateur a chargé son conseiller juridique et un expert-conseil maritime de se rendre à Thunder Bay pour faire enquête auprès des parties concernées. À la suite d’une enquête approfondie menée sur place au chantier maritime et d’un

examen d’autres sources terrestres possibles dans le secteur, y compris des discussions avec le directeur du port de Thunder Bay et le gestionnaire de la Sécurité maritime de Transports Canada, il a été conclu que la source des hydrocarbures découverts à la surface de l’eau était inconnue. Toutefois, l’administrateur n’a pas été en mesure d’exclure que le déversement n’avait pas été causé par un navire.

Pour les besoins de son évaluation de la demande d'indemnisation, l’administrateur a réclamé des renseignements et des documents supplémentaires au demandeur, lesquels lui ont été fournis. Après avoir reçu et examiné les renseignements supplémentaires, l’administrateur a conclu que la demande d'indemnisation faite à la Caisse était admissible. Le 11 mars 2009, il a donc offert la somme de 29 362,94 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. Seaway Marine Transport a accepté l’offre le 18 mars 2009 et, le 14 avril 2009, sur réception d’une entente de désistement et de subrogation en bonne et due forme, un chèque au montant de 30 628,51 $, y compris les intérêts, a été envoyé à Seaway Marine Transport.

Mesures de recouvrement

Étant donné qu'il a été impossible de déterminer la source des hydrocarbures, l’administrateur a accepté de considérer la demande d'indemnisation comme un déversement d’origine inconnue. Il n’a donc pu prendre aucune mesure de recouvrement.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2010.

Dossier connexe

Déversement d’origine inconnue – Lakehead Marine and Industrial Inc. (2008), Thunder Bay (Ontario), numéro de cas : 120-538-C1-1 (même incident, différent demandeur)

***Big Bobber* (2008)** ⚓

Lieu : Royal Hamilton Yacht Club (Ontario)
Numéro de cas : 120-543-C1

Incident

Le 10 août 2008, un déversement d'hydrocarbures s'est produit au Royal Hamilton Yacht Club. Le bureau de la sécurité de l'Administration portuaire a déterminé qu'un bateau de plaisance de 20 pieds, le *Big Bobber*, était à l'origine du déversement d'hydrocarbures. Le Centre d'intervention en cas de déversement du ministère provincial de l'Environnement, les services de police maritime de Hamilton/Halton et la Garde côtière canadienne (GCC) ont été avisés de l'incident. L'Administration portuaire n'a pas réussi à joindre le propriétaire du bateau. Le directeur adjoint du port a donc engagé l'entreprise Team-Hazco Environmental Services pour qu'elle déploie un barrage flottant autour du bateau et nettoie le déversement. À son arrivée, l'équipe d'intervention a constaté que le plancher du bateau était saturé de carburant et qu'il y avait une quantité considérable d'hydrocarbures dans la cale. Par ailleurs, le bateau était partiellement submergé, causant ainsi un rejet d'hydrocarbures dans l'eau.

Les travaux de nettoyage ont été accomplis à la satisfaction des autorités.

Demande d'indemnisation

En août et septembre 2008, l'Administration portuaire de Hamilton a été incapable de recouvrer auprès du propriétaire du bateau la somme de 2 730,00 $ qu'elle avait versée à Team-Hazco Environmental Services. Par conséquent, le 9 octobre 2008, elle a présenté une demande d'indemnisation pour ce montant à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, en vertu de la partie 6 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

Après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert le plein montant réclamé, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. L'offre a été acceptée par l'Administration portuaire de Hamilton. Après avoir reçu une entente de désistement et de subrogation en bonne et due forme de l'Administration portuaire de Hamilton, l'administrateur a ordonné le paiement de la somme de 2 768,36 $.

Mesures de recouvrement

L'administrateur a chargé son conseiller juridique d'enquêter sur la faisabilité de recouvrer la somme versée à l'Administration portuaire de Hamilton relativement à ce déversement. D'après les résultats de l'enquête, l'administrateur a conclu qu'il n'y avait aucun espoir raisonnable d'un recouvrement.

Situation

Le dossier a été fermé le 25 novembre 2009.

Déversement d'origine inconnue (2009) ⚓

Lieu : Port de Hamilton (Ontario)
Numéro de cas : 120-554-C1

Incident

Le 14 décembre 2009, l'Administration portuaire de Hamilton a reçu un rapport d'un représentant de Vopak Terminals au sujet d'une irisation d'hydrocarbures à la surface de l'eau le long du quai 11, du côté sud du port. Le Centre d'intervention en cas de déversement du ministère provincial de l'Environnement a été informé de l'incident, et un enquêteur du Centre s'est rendu sur les lieux. Un patrouilleur du port de Hamilton est également arrivé sur les lieux pour enquêter. Il a rencontré les représentants de deux des installations maritimes qui partagent le quai, à savoir Vopak Terminals of Canada et IKO Industries.

À la suite de l'enquête menée par l'inspecteur du ministère de l'Environnement, aucune source terrestre de pollution n'a été trouvée. Un polluant semblait s'écouler dans l'eau à partir d'une canalisation dans le mur du quai, mais il a été déterminé par la suite que l'action des vagues faisait entrer et sortir le mélange huileux de la canalisation du mur de l'ancien quai, qui n'était plus en service. Le directeur du port s'est également rendu sur place, mais il n'a trouvé aucune source de pollution sur terre ou dans l'eau. Par ailleurs, il n'y avait aucun navire à cet endroit, et le seul trafic maritime dans ce secteur était un remorqueur qui était parti le matin même.

L'Administration portuaire de Hamilton a engagé un entrepreneur local pour récupérer et éliminer les hydrocarbures dans l'eau. L'irisation d'hydrocarbures couvrait une surface d'environ 800 à 1 000 pieds carrés.

Demande d'indemnisation

Le 12 avril 2010, l'Administration portuaire de Hamilton a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 10 959,95 $, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

Aux fins de son enquête sur la demande d'indemnisation, l'administrateur a chargé son conseiller juridique de se rendre au port de Hamilton pour tenter de savoir comment et de quel endroit les hydrocarbures s'étaient retrouvés dans l'eau au quai 11. Le conseiller juridique s'est rendu sur place et a interrogé les responsables, mais il n'a pas été en mesure d'établir que l'incident n'avait pas été causé par un navire.

Après avoir évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a conclu que la documentation accompagnant la présentation des preuves était suffisante pour montrer que les frais avaient été réellement engagés. La documentation montrait aussi que des mesures raisonnables avaient été prises pour nettoyer le déversement et éliminer les déchets d'hydrocarbures. Par conséquent, le 23 juin 2010, l'administrateur a offert la somme de 10 959,95 $, plus les intérêts, en règlement de

la demande d’indemnisation. L'Administration portuaire de Hamilton a accepté l'offre et, le 22 juillet 2010, après avoir reçu une entente de désistement et de subrogation en bonne et due forme, l’administrateur a ordonné que la somme de 11 106,78 $, y compris les intérêts, soit versée à l'Administration portuaire de Hamilton.

Mesures de recouvrement

L’administrateur a accepté que l'incident constituait un déversement d’origine inconnue. Par conséquent, aucune mesure de recouvrement n'a pu être prise.

Situation

Le dossier a été fermé le 30 septembre 2010.

Déversement d'origine inconnue (2009)

Lieu : Marina Big Sound, Parry Sound (Ontario)
Numéro de cas : 120-563-C1

Incident

Le 17 juillet 2009, un déversement d'hydrocarbures s'est produit dans une marina appartenant à la municipalité de Parry Sound et exploité par la Chambre de commerce locale. Le directeur du secteur riverain a communiqué avec le Centre d'intervention en cas de déversement du ministère de l'Environnement de l'Ontario. Une entreprise locale, Adams Bros. Construction Ltd, a été engagée pour contenir et récupérer le carburant diesel dans le havre et autour du quai de la marina de Big Sound. Un technologue en environnement a aussi été engagé pour intervenir conjointement avec Adams Bros. Construction Ltd. Des barrages flottants ont été déployés autour du lieu du déversement, et des matelas absorbants ont été placés le long du quai pour récupérer les hydrocarbures retenus à cet endroit. Environ 1 500 litres de carburant et d'eau huileuse ont été récupérés dans le secteur de la marina. Les barrages flottants ont été enlevés le 20 juillet, et tous les barrages et les matelas absorbants ont été éliminés conformément aux règlements environnementaux de l'Ontario.

Demande d'indemnisation

Le 3 septembre 2009, la municipalité de Parry Sound a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) une demande d'indemnisation au montant de 6 987,04 $ pour les frais de nettoyage qu'elle avait engagés, en vertu de la partie 6 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. Le demandeur a qualifié l'incident de déversement d'origine inconnue.

Évaluation et offre

Après avoir reçu la demande d'indemnisation, l'administrateur a ouvert une enquête et a demandé des renseignements et des documents additionnels, lesquels ont été fournis.

Au cours de l'enquête, le service de développement communautaire de la municipalité a confirmé qu'il n'y avait aucun point de rejet d'égout dans le secteur général de la marina. De plus, la Chambre de commerce a indiqué qu'elle n'avait connaissance d'aucun navire commercial ou embarcation de plaisance qui était à l'ancre, amarré ou en transit dans la zone à l'ouest de la marina lorsque l'incident s'est produit. De plus, lorsqu'il a été interrogé à ce sujet, le personnel d'intervention d'urgence de la base de la Garde côtière canadienne à Parry Sound n'avait aucune autre information à ajouter quant à la source possible du déversement d'hydrocarbures d'origine inconnue.

Le 2 décembre 2009, l'administrateur a fait une offre au montant de 6 987,04 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. La municipalité de Parry Sound a accepté l'offre le 11 décembre 2009. Après avoir reçu une entente de désistement et de subrogation en bonne et due forme, l'administrateur a envoyé par la poste un chèque au montant de 7 064,57 $, y compris les intérêts, à la municipalité de Parry Sound.

Mesures de recouvrement

Étant donné que les enquêtes n’ont pas permis de déterminer la source de la pollution par les hydrocarbures, l’administrateur a accepté de considérer la demande d'indemnisation comme un déversement d’origine inconnue. Par conséquent, la Caisse n’a pu prendre aucune mesure de recouvrement.

Situation

Le dossier a été fermé le 2 février 2010.

***Portofino 46* (2012)**

Lieu : Port de Port Dalhousie (Ontario)
Numéro de cas : 120-656-C1

Incident

Le 3 septembre 2012, le *Portofino 46*, un yacht de croisière sportif de 46 pieds, a coulé à son point d'amarrage dans le port de Port Dalhousie, en Ontario. Après que le navire ait coulé, du carburant diesel et de l'huile lubrifiante ont commencé à s'en échapper sans arrêt. Plus tard, le propriétaire a confirmé que le yacht avait à son bord deux réservoirs de carburant de 200 gallons contenant environ 75 gallons de carburant, en plus de lubrifiants à moteur. On a signalé qu'une irisation d'hydrocarbures dérivait vers le lac Ontario. Au cours de l'après-midi, la nappe d'hydrocarbures s'est dissipée. La Garde côtière canadienne (GCC) a déterminé que sa présence durant les mesures d'intervention, comme commandant sur place ou comme agent de surveillance fédéral, n'était pas requise, et elle ne s'est donc pas rendue sur les lieux. Étant donné que le propriétaire du yacht ne voulait ni ne pouvait prendre les mesures appropriées pour remédier au risque de pollution, la ville de St. Catharines (la Ville) en a assumé la responsabilité et a pris les mesures d'intervention nécessaires. La Ville a pris des dispositions pour que le directeur du port et les services de gestion des urgences et des incendies assument la direction des mesures d'intervention.

Dans un premier temps, l'unité de la sécurité nautique de la police régionale de Niagara a sécurisé les lieux de l'incident, car au départ, le lieu du naufrage était considéré comme une scène de crime; toutefois, dans l'après-midi, ce n'était plus le cas. Le 4 septembre 2012, la police régionale de Niagara a tenté de renflouer le yacht à l'aide de sacs gonflables, mais elle a eu des difficultés et les policiers plongeurs se sont retirés de l'intervention. Le lendemain, le service d'incendie a engagé une entreprise locale, Quantum Emergency Response, pour qu'elle déploie un barrage flottant afin de contenir tout déversement de produits chimiques pouvant s'échapper du yacht coulé. Le 7 septembre, le *Portofino 46* a été sorti de l'eau.

Demande d'indemnisation

Le 2 novembre 2012, l'administrateur a reçu de l'avocat de la Ville une lettre l'avisant que celle-ci avait intenté une action en justice pour saisir le *Portofino 46*, afin de recouvrer les frais qu'elle avait engagés. La lettre précisait également qu'une demande d'indemnisation au montant estimé de 40 000,00 $ serait peut-être présentée à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse). L'administrateur a retenu les services d'un conseiller juridique pour faire une surveillance générale des poursuites judiciaires. Le 7 novembre 2012, l'administrateur a reçu de l'avocat de la Ville une demande introductive d'instance signifiée à la Caisse, en vertu des Règles de la Cour fédérale. L'avocat de la Ville a également indiqué que celle-ci tentait de parvenir à un accord avec le propriétaire du yacht et se préparait à présenter une demande d'indemnisation à la Caisse pour obtenir un complément, ou un paiement anticipé, de tout accord de règlement négocié avec le propriétaire du yacht. En réponse, le 31 juillet 2013, le conseiller juridique de la Caisse a informé la Ville que, dans le cas où elle présenterait une demande d'indemnisation, l'administrateur devait être convaincu que celle-ci se

rapportait aux frais des mesures de lutte contre la pollution par les hydrocarbures et non pas aux frais d'enlèvement de l'épave.

Le 8 mai 2014, la Ville a présenté à la Caisse une demande d'indemnisation au montant de 37 574,59 $.

Évaluation et offre

Au cours de l'enquête et de l'évaluation préliminaires, l'administrateur a constaté qu'il n'avait pas assez de renseignements pour déterminer si les frais avaient été engagés pour prévenir la pollution ou s'ils étaient plutôt liés à l'enlèvement de l'épave. Il était donc incapable de faire la distinction entre les mesures de prévention de la pollution par les hydrocarbures qui peuvent être indemnisables, et les mesures d'enlèvement de l'épave qui ne sont pas forcément indemnisées par la Caisse. Par conséquent, l'administrateur a jugé nécessaire de mener une enquête approfondie sur la demande d'indemnisation de l'incident, et il a chargé un expert-conseil maritime du bureau de la Caisse de se rendre à St. Catharines pour discuter avec les autorités municipales qui s'occupaient de l'incident de pollution.

Le 8 août, l'administrateur a reçu de l'avocat de la Ville une lettre contenant les renseignements supplémentaires sur la demande d'indemnisation qui lui avaient été demandés durant la rencontre avec l'expert-conseil de la Caisse. Le 14 septembre, on a appris qu'à la suite de l'action en justice qu'elle avait intentée, la Ville avait obtenu du propriétaire du yacht un paiement au montant de 16 666,67 $.

Le 9 octobre 2014, après un examen des faits et du droit, et puisqu'une partie des frais réclamés n'étaient pas directement liés à la prévention de la pollution, mais plutôt à l'enlèvement de l'épave et à la préparation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a déterminé que le montant de 27 494,34 $ était établi. Par conséquent, il a offert la somme de 10 827,67 $, plus les intérêts – soit le montant établi de 27 494,34 $ moins le montant du règlement de 16 666,67 $ conclu entre la Ville et le propriétaire du yacht – en règlement complet et final de toutes les demandes d'indemnisation de la Ville relatives à cet incident. La Ville a accepté l'offre. Sur réception d'une entente de désistement et de subrogation en bonne et due forme de la Ville, un chèque au montant de 11 560,40 $, intérêts compris, a été envoyé par la poste à l'avocat de la Ville le 27 novembre 2014.

Mesures de recouvrement

Après avoir consulté son conseiller juridique, l'administrateur a conclu qu'aucune mesure de recouvrement ne pouvait être prise contre le propriétaire du *Portofino 46*, en raison de l'entente judiciaire conclue entre la Ville et le propriétaire du yacht.

Situation

Le dossier a été fermé le 2 décembre 2014.

***Warren L. II* (remorqueur) et *Marlene Wright* (chaland) (2015) (municipalité de Killarney)**

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

Incident

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

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

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

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

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

Mesures prises par l'administrateur

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

Demande d'indemnisation

Le 21 août 2017, l'administrateur a reçu de la municipalité de Killarney une demande d'indemnisation au montant de 208 716,21 $ pour les frais qu'elle avait engagés, en vertu de

l'article 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. Les frais judiciaires ont été ajoutés à la demande d'indemnisation, portant ainsi le montant total à 270 286,31 $.

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

Évaluation et offre

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

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

Mesures de recouvrement

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

Situation

Le dossier a été fermé le 29 octobre 2019.

Dossiers connexes

120-722-C1-1 – *Warren L. II.* (remorqueur) et *Marlene Wright* (chaland) (2015) (GCC) : même incident, différent demandeur

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

***Warren L. II* (remorqueur) et Marlene Wright (chaland) (2015) (GCC)**

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

Incident

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

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

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

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

Mesures prises par l'administrateur

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

Demande d'indemnisation

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

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

Évaluation et offre

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

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

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

Mesures de recouvrement

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

Situation

Le dossier a été fermé le 29 octobre 2019.

Dossiers connexes

120-722-C1 – *Warren L. II*. (remorqueur) et *Marlene Wright* (chaland) (2015) (municipalité de Killarney) : même incident, différent demandeur

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

***Michipicoten* (2015)**

Lieu : Terminal Superior, Thunder Bay (Ontario)
Numéro de cas **:** 120-723-C1

Incident

Le 30 août 2015, le capitaine du vraquier *Michipicoten* (15 366 TJB), qui était amarré au quai du terminal Superior, à Thunder Bay (Ontario), a signalé un débordement lors d'un transfert interne de carburant. Environ 200 litres de mazout lourd se sont déversés sur le pont, le long de la paroi de bâbord du navire et dans les eaux du port.

L'équipage du navire a déployé un barrage flottant qui a permis de contenir environ les deux tiers du déversement. Le capitaine a fait appel à l'organisme local d'intervention pour aider aux opérations de nettoyage. L'organisme d'intervention est arrivé sur les lieux peu de temps après et a déployé des barrages flottants et du matériel absorbant. Un camion de pompage a aussi été utilisé.

Après avoir été avisée du déversement, la Garde côtière canadienne (GCC) a dépêché un employé de Thunder Bay pour qu'il assume le rôle d'agent de surveillance fédéral. Le lendemain, l'équipage a fini de nettoyer la coque du navire et on a jugé que celui-ci était prêt à être chargé. Le *Michipicoten* a quitté Thunder Bay le 3 septembre 2015.

Après le départ du navire, tous les résidus d'hydrocarbures le long de la paroi du quai ont été nettoyés. Le 4 septembre 2015, l'agent de surveillance fédéral et un représentant du ministère provincial de l'environnement ont fait une dernière inspection des lieux et n'ont observé aucune irisation résiduelle à la surface de l'eau.

Demande d'indemnisation

Le 29 août 2017, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation pour les frais de surveillance au montant de 4 845,89 $, en vertu de l'article 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

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

Évaluation et offre

Le 25 octobre 2017, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, y compris des demandes de renseignements et de documents additionnels, l'administrateur a offert au MPO/GCC la somme de 4 745,46 $, plus les intérêts, en vertu de l'article 105 de la *Loi*. Les éléments de la demande d'indemnisation ont été acceptés intégralement, sauf les frais d'administration, qui ont été acceptés au taux de 2,53 % convenu auparavant entre la GCC et la Caisse.

Le 13 décembre 2017, l'offre a été acceptée par la GCC.

Le 20 décembre 2017, l'administrateur a ordonné que la somme de 5 076,99 $ (y compris des intérêts courus au montant de 331,53 $) soit versée au MPO/GCC.

Mesures de recouvrement

Le 27 février 2018, le conseiller juridique interne de l'administrateur a envoyé une demande de remboursement au propriétaire du navire. Le 13 mars 2018, un règlement a été convenu avec le propriétaire du navire, qui a accepté de payer le montant de la demande d'indemnisation (4 745,46 $) sans les intérêts courus. Le paiement pour la somme de 4 745,46 $ a été reçu le 26 mars 2018.

Le 4 avril 2018, une lettre de libération a été envoyée au propriétaire du navire.

Situation

Le dossier a été fermé le 12 avril 2018.

***Pitts Carillon* (2017)**

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

Incident

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

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

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

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

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

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

Mesures prises par l'administrateur

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

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

Demande d'indemnisation

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

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

Évaluation et offre

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

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

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

Mesures de recouvrement

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

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

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

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

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

Situation

L'administrateur a fermé le dossier le 26 juin 2020

Dossier connexe

120-740-C1-1 – *Pitts Carillon* (demande d'indemnisation distincte relative au même incident

***Pitts Carillon* (2017)**

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

Incident

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

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

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

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

Mesures prises par l'administrateur

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

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

Demande d'indemnisation

Le 22 novembre 2018, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 77 347,18 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident, en vertu des articles 101 et 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

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

Évaluation et offre

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

Le 5 mars 2019, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert au MPO/GCC la somme établie de 32 694,66 $, plus les intérêts, en vertu de l'article 105 de la *Loi*. La GCC a accepté l'offre le 13 mars. Le 18 mars 2019, la somme de 35 037,93 $, y compris les intérêts, a été versée au MPO/GCC.

Mesures de recouvrement

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

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

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

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

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

Situation

L’administrateur a fermé le dossier le 26 juin 2020.

Dossier connexe

120-740-C1 – *Pitts Carillon* (demande d'indemnisation distincte relative au même incident)

***Dispatch II* (2017)**

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

Incident

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

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

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

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

Demande d'indemnisation

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

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

Évaluation et offre

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

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

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

Mesures de recouvrement

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

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

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

Situation

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

***Margarethe* (2018)**

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

Incident

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

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

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

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

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

Demande d'indemnisation

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

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

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

Évaluation et offre

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

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

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

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

Mesures de recouvrement

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

Plusieurs tentatives de reprendre contact avec le propriétaire par courriel et par téléphone se sont révélées infructueuses.

Le 17 décembre 2020, l'administrateur a délivré une assignation au comté de Frontenac en vertu de la *Loi sur les enquêtes*, dans le but de déterminer si le propriétaire du *Margarethe* possédait aussi de quelconques biens immobiliers sur l'île Wolfe, son dernier lieu de résidence connu. La réponse à l'assignation a montré que le propriétaire ne possédait aucun bien immobilier. On a aussi appris que le chalet où le propriétaire du navire a habité avait été démoli.

Le bureau de l'administrateur a fait d'autres recherches, mais le propriétaire du *Margarethe* est demeuré introuvable.

Situation

L'administrateur a fermé le dossier le 28 janvier 2021, après avoir pris toutes les mesures de recouvrement raisonnables, conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

***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.

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

Les efforts pour localiser le propriétaire du navire ont été en vain.

Situation

Le dossier a été fermé le 12 septembre 2023.

***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 le bateau et le sortir de l'eau. Ces travaux ont pris fin le 13 février 2021.

Réclamation

Le 8 novembre 2021, l'administrateur a reçu une réclamation de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans. La GCC réclamait la somme de 35 614,93 $, en indemnisation des frais qu'elle a engagés pour son opération d'intervention.

L'administrateur a déterminé que la réclamation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

L'administrateur a réalisé une évaluation de la réclamation. Le 11 octobre 2022, il a fait une offre d'indemnisation à la GCC au montant de 19 994,18 $, plus les intérêts courus prévus par la loi.

La GCC a accepté l'offre le 23 novembre 2022. Peu après, l'administrateur a demandé le paiement d'une somme totale de 21 170,92 $, y compris les intérêts courus de 1 176,74 $ prévus par la loi.

Mesures de recouvrement

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 réclamation de la GCC.

Le conseiller juridique de l'administrateur a essayé de localiser le propriétaire du navire et de communiquer avec lui, en vain. De nombreux appels téléphoniques ont été passés et des messages, laissés sur la boîte vocale du numéro de téléphone supposé du propriétaire. Des assignations ont été délivrées à quatre prestataires de service de télécommunication. Une mise en demeure a été

adressée par poste, pour laquelle aucune réponse n’a été reçue.

Situation

Le dossier est encore ouvert à la fin de l’exercice financier.

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

Évaluation et offre d'indemnité

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

Il a été conclu que la menace de pollution par les hydrocarbures que posait le navire a été éliminée une fois que l'incendie a été éteint et que la structure de la coque a été jugée en bon état. Par conséquent, une grande partie des frais réclamés par la GCC pour les heures de travail supplémentaires et les déplacements ont été jugés excessifs.

Le 26 avril 2022, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 4 803,52 $, plus les intérêts courus prévus par la loi.

La GCC a accepté l'offre le 4 mai 2022. La somme de 5 175,94 $, y compris des intérêts de 372,42 $, a été versée à la GCC par prélèvement sur la Caisse le 17 mai 2022.

Mesures de recouvrement

L'avocat interne a écrit au propriétaire du *Tecumseh*, qui a finalement accepté de régler la réclamation de l'administrateur. Un paiement représentant le montant principal réclamé a été reçu peu de temps après.

Situation

Le dossier a été fermé le 18 janvier 2023.

***Wendy K* (2020)**

Lieu : Mooretown (Ontario)
Numéro de dossier : 120-931-C1

Incident

Le 3 septembre 2020, le *Wendy K*, un bateau de plaisance en bois de 57 pieds, immatriculé aux États-Unis, a pris feu du côté américain de la rivière Sainte-Claire. Par la suite, le bateau a dérivé jusqu'à Mooretown, en Ontario, où il a été amarré à un quai local après que l'incendie a été éteint avec l'aide de la Garde côtière des États-Unis. L'incendie a causé d'importants dommages au bateau. Il s'est enfoncé dans l'eau presque jusqu'à son plat-bord, et il ne restait rien de la structure au-dessus du pont principal. L'incident a causé un rejet continu d'hydrocarbures provenant du bateau.

La Garde côtière canadienne (GCC) est intervenue et a déployé un barrage flottant autour du *Wendy K*, qui contenait apparemment au moins 500 gallons de carburant diesel ainsi que des lubrifiants. Au départ, la GCC s'attendait à jouer un rôle limité dans l'intervention, car le propriétaire avait l'intention de sortir son bateau de l'eau. Dans les jours qui ont suivi, la GCC a complètement pris en charge l'opération d'intervention, car un conflit est survenu entre le propriétaire du bateau et son assureur.

La GCC a obtenu des devis de trois entrepreneurs pour l'enlèvement du *Wendy K*. En fin de compte, une entreprise canadienne a été choisie. L'opération d'enlèvement elle-même a eu lieu les 13 et 14 septembre 2020. Le personnel de la GCC a été présent sur place de façon régulière durant l'opération. Il s'est occupé de remplacer le barrage flottant, de récupérer les débris du bateau, et de répondre aux préoccupations des résidents locaux. Une fois sorti de l'eau, le bateau a été déconstruit.

Réclamation

Le 2 septembre 2022, l'administrateur a reçu de la GCC une réclamation, au nom du ministre des Pêches et des Océans. La GCC réclamait la somme de 280 143,90 $ pour les frais des mesures qu'elle a prises en réponse à l'incident impliquant le *Wendy K*.

Après avoir évalué la réclamation, l'administrateur a déterminé que certains frais n'avaient pas été engagés de manière raisonnable pour répondre à l'incident. En particulier, des déductions ont été appliquées aux frais engagés pour les services contractuels, les déplacements, les salaires et les heures de travail supplémentaires du personnel, une partie de l'équipement de lutte contre la pollution, l'usage de véhicules et l'administration. Le 12 juillet 2023, l'administrateur a fait une offre d'indemnisation à la GCC au montant de 283 389,63 $, représentant la somme réclamée plus des intérêts de 29 365,47 $ prévus par la loi.

L'offre a été acceptée par la GCC le 2 août 2023.

Mesures de recouvrement

Le conseiller juridique de l'administrateur a fait délivrer une demande introductive d'instance, qui a été signifiée au propriétaire du navire le 1er novembre 2023.

Le propriétaire du navire a déposé une défense le 29 décembre 2023.

Le défendeur a déposé une réclamation tierce le 17 janvier 2024 à l'encontre du capitaine du navire embauché. La réclamation a été modifiée et déposée de nouveau le 9 février 2024.

Situation

Le dossier est encore ouvert à la fin de l'exercice financier.

Nom inconnu (habitation flottante, Shiloh Park) (2021)

Lieu : Wallaceburg (Ontario)
Numéro de dossier : 120-951-C1

Incident

Le 3 mai 2021, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un bateau de plaisance à coque en bois d'environ 32 pieds dont le nom était inconnu était partiellement immergé et déversait activement des polluants à son poste d'amarrage à Wallaceburg, en Ontario. On ignorait quelle quantité de carburant était rejetée. L'épouse du propriétaire a été jointe mais elle n'a pu donner aucun renseignement sur le bateau.

Le service d'incendie de Chatham a confirmé que le polluant rejeté par le bateau était de l'essence mais il n'a pas pu confirmer si d'autres hydrocarbures étaient rejetés. Le service d'incendie a déployé un barrage flottant autour du bateau.

Le 4 mai 2021, des agents d'intervention de la GCC ont été envoyés sur le lieu de l'incident. Le propriétaire ne pouvant pas prendre des mesures d'intervention, la GCC a décidé d'enlever le bateau. Plus tard ce jour-là, le propriétaire a communiqué avec la GCC pour lui indiquer qu'il élaborait un plan d'intervention avec un entrepreneur local.

L'entrepreneur a commencé les opérations sous la surveillance de la GCC. La première tentative a échoué. La deuxième tentative s'est tenue le 5 mai 2021 et l'entrepreneur a réussi à renflouer le bateau et à le sortir de l'eau. La GCC a évalué sur place les risques de pollution tout au long de l'intervention.

Réclamation

Le 2 mai 2023, l'administrateur a reçu une réclamation de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans. La GCC réclamait la somme de 8 350,13 $, en indemnisation des frais qu'elle a engagés pour répondre à l'incident impliquant ce bateau.

L'administrateur a déterminé que la réclamation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

L'administrateur a réalisé une enquête et une évaluation de la réclamation. Plusieurs demandes ont été adressées à la GCC en vue d'obtenir d'autres renseignements et documents. Une partie des réponses a été reçue.

Une partie des heures de travail supplémentaires réclamées par la GCC ont été rejetées car elles n'étaient pas démontrées par la preuve fournie. Les frais réclamés restants ont été acceptés. La décision d'envoyer une équipe de la GCC sur le lieu de l'incident et de surveiller les tentatives d'enlèvement du bateau du propriétaire était raisonnable pour atténuer la pollution par les

hydrocarbures.

Le 10 août 2023, l'administrateur a fait une offre d'indemnisation à la GCC/MPO au montant de 7 708,13 $, représentant la somme réclamée de 6 983,19 $ plus les intérêts courus de 724,94 $. La GCC/MPO a accepté l'offre de l'administrateur le 5 septembre 2023. La demande de paiement a été envoyée à Transports Canada le 14 septembre 2023, et le paiement a été effectué peu après.

Mesures de recouvrement

Une mise en demeure a été envoyée au propriétaire du bateau le 14 décembre 2023. L'administrateur n'a pas encore reçu de réponse du propriétaire.

Situation

Le dossier est encore ouvert à la fin de l'exercice financier.

***Lakefront Property* (2022)**

Lieu : Sarnia (Ontario)
Numéro de dossier : 120-970-C1

Incident

Le 12 mars 2022, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un navire à moteur à coque en fibre de verre et acier d'environ 35 pieds avait coulé à son poste d'amarrage dans la marina de Bridgeview à Sarnia, en Ontario. Le personnel de la marina a remarqué une forte odeur d'essence et une irisation arc-en-ciel dans le secteur et a déployé un barrage flottant autour du navire. Le propriétaire était à bord pendant l'incendie et a subi des blessures mineures. Il était incapable de prendre de mesures pour répondre à l'incident.

La GCC a dépêché une équipe de cinq personnes sur le lieu de l'incident pour observer les opérations de renflouement. Un entrepreneur a été engagé pour mettre en place un barrage flottant et pomper l'eau du navire.

Le 16 mars, les membres du personnel de la GCC et de l'entrepreneur ont constaté que le *Lakefront Property* rejetait activement de la pollution. Deux épaisseurs de barrage flottant ont été déployées par précaution.

Le 19 mars, la GCC et l'entrepreneur ont essayé en vain de sortir le *Lakefront Property* de l'eau mais ont réussi les opérations d'enlèvement le 20 mars. Le navire était très endommagé et a dû être déconstruit pour être mis à la ferraille.

Réclamation

Le 31 août 2023, l'administrateur a reçu une réclamation de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans. La GCC réclamait la somme de 41 477,27 $, en indemnisation des frais qu'elle a engagés pour répondre à l'incident impliquant le *Lakefront Property*.

L'administrateur a déterminé que la réclamation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

L'administrateur a réalisé une enquête et une évaluation de la réclamation. Plusieurs demandes ont été adressées à la GCC en vue d'obtenir d'autres renseignements et documents. Une partie des réponses a été reçue.

Tous les frais soumis dans le cadre de la réclamation ont été jugés raisonnables et ont été acceptés. La réclamation était bien documentée et les mesures prises étaient à la fois raisonnables compte tenu des circonstances et en lien avec l'objectif d'atténuer le risque de pollution par les hydrocarbures.

Le 27 février 2024, l'administrateur a fait une offre d'indemnisation à la GCC au montant de 41 477,27 $. La GCC a accepté l'offre de l'administrateur le 29 février 2024. La demande de paiement a été envoyée à Transports Canada le 1er mars 2024.

Situation

Le dossier est encore ouvert à la fin de l'exercice financier.

***Serendipity Princess* (2022)**

Lieu : Toronto (Ontario)
Numéro de dossier : 120-984-C1

Incident

Le 25 décembre 2022, la Garde côtière canadienne (GCC) a été informée qu'un navire de tourisme à trois ponts appelé le *Serendipity Princess* avait coulé à son mouillage au havre de Toronto, à Toronto, en Ontario. Aucune pollution par les hydrocarbures n'a été signalée, mais le navire présentait un risque de pollution car il contenait environ 1 000 litres de carburant à bord. Le propriétaire et l'assureur collaboraient.

L'assureur s'est mis en relation avec un entrepreneur pour formuler un plan de récupération. La communication était ouverte entre le propriétaire et la GCC, qui surveillait l'intervention à distance. Le travail de l'entrepreneur s'est achevé le 9 janvier 2023, un plan ayant été élaboré.

Les opérations de sauvetage ont commencé le 19 juin 2023. Un barrage flottant a été déployé autour du *Serendipity Princess* coulé. Des plongeurs ont été envoyés pour détacher les amarres qui avaient lâché et utiliser des bouées pour signaler le navire. Un entrepreneur a envoyé deux camions, un pour retirer la boue et la vase, et l'autre pour enlever le carburant du navire. Pendant les opérations de pompage, une irisation mineure a été observée mais elle était contenue par le barrage.

Le *Serendipity Princess* a été renfloué avec succès le 23 juin 2023.

Réclamation

Le 21 décembre 2023, l'administrateur a reçu une réclamation de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans. La GCC réclamait la somme de 15 923,94 $, en indemnisation des frais qu'elle a engagés pour répondre à l'incident impliquant le *Serendipity Princess*. Cette réclamation a été soumise dans le cadre du Processus accéléré pour les petites réclamations.

L'administrateur a déterminé que la réclamation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Paiement

Le 17 janvier 2024, la GCC a avisé l'administrateur qu'elle allait retirer la réclamation parce le paiement avait été reçu de l'assureur du propriétaire du *Serendipity Princess*.

Situation

Le dossier a été fermé le 18 janvier 2024.

***Omni Coastal* (2023)**

Lieu : Toronto (Ontario)
Numéro de dossier : 120-988-C1

Incident

Le 17 avril 2023, la Garde côtière canadienne (GCC) a été informée qu'un navire s'était échoué à la pointe sud du parc Tommy Thompson à Toronto, en Ontario. La coque a subi d'importants dommages; toutefois, aucun dommage dû à la pollution n'a été observé. Environ 10 000 litres de carburant diesel étaient à bord du navire.

La GCC a envoyé deux membres du personnel observer les opérations d'intervention. Le propriétaire a engagé des plongeurs pour colmater la brèche et une autre entreprise pour déployer le barrage flottant et enlever les polluants. Ces mesures ont eu lieu le 19 avril 2023.

Pendant les opérations d'enlèvement du carburant le 21 avril 2023, une petite quantité d'eau huileuse a été rejetée, créant une irisation à la surface de l'eau. Le déversement a été atténué au moyen de matelas absorbants. Le navire a pu être levé et sorti de l'eau plus tard ce jour-là.

Réclamation

Le 29 janvier 2024, l'administrateur a reçu une réclamation de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans. La GCC réclamait la somme de 12 401,99 $, en indemnisation des frais qu'elle a engagés pour répondre à l'incident impliquant l'*Omni Coastal*. Cette réclamation a été soumise dans le cadre du processus accéléré pour les petites réclamations.

L'administrateur a déterminé que la réclamation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Paiement

La GCC a reçu le paiement du propriétaire du navire le 1er février 2024 au montant réclamé, et la réclamation a été retirée peu après.

Situation

Le dossier a été fermé le 16 février 2024.

***Night Runner* (2023)**

Lieu : Sarnia (Ontario)
Numéro de dossier : 120-990-C1

Incident

Le 23 juillet 2023, la Garde côtière canadienne (GCC) a été informée qu'un bateau de plaisance d'environ 31 pieds prenait l'eau à son poste d'amarrage au Club nautique du lac Huron à Sarnia, en Ontario. Lorsque l'intervention a démarré, le *Night Runner* était partiellement immergé.

Le 24 juillet 2023, le Club nautique a déployé un barrage flottant et des matelas absorbants autour du *Night Runner*. Le personnel de la GCC a enlevé en toute sécurité du bateau trois jerrycans plein de carburant. Il a aussi branché les conduites d'échappement pour éviter de nouvelles infiltrations d'eau.

Il a été déterminé que les deux conduites tribord étaient immergées. Des opérations de pompage du *Night Runner* ont eu lieu pour le maintenir à flot. Le 25 juillet 2023, le Club nautique a engagé un entrepreneur pour sortir le bateau de l'eau. L'entrepreneur a réussi à enlever le bateau de l'eau le 27 juillet 2023, sous la surveillance de la GCC.

Réclamation

Le 1er février 2024, l'administrateur a reçu une réclamation de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans. La GCC réclamait la somme de 3 277,96 $, en indemnisation des frais qu'elle a engagés pour répondre à l'incident impliquant le *Night Runner*. Cette réclamation a été soumise dans le cadre du processus accéléré pour les petites réclamations.

L'administrateur a déterminé que la réclamation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Paiement

Ayant déterminé que la réclamation de la GCC remplissait les conditions d'admissibilité de base du processus accéléré pour les petites réclamations, le 27 mars 2024, l'administrateur a émis une lettre d'avis de paiement. Le paiement lui-même, au montant de 3 277,96 $, plus les intérêts courus de 163,27 $ prévus par la loi, pour une somme totale de 3 441,23 $, a été effectué peu après.

Situation

Le dossier est encore ouvert à la fin de l'exercice financier.

***Dulce Vida* (2023)**

Lieu : Marina de Cobourg (Ontario)
Numéro de dossier : 120-994-C1

Incident

Le 24 juillet 2023, l'agent de service de l'équipe d'Intervention environnementale et dangers maritimes (IEDM) de la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisé par le Réseau d'avertissement et d'alerte d'un déversement dans l'eau au quai G de la marina de Cobourg. Le service d'incendie de Cobourg a confirmé que du carburant diesel en quantité inconnue se trouvait dans l'eau. L'équipe de recherche et de sauvetage de la GCC a immédiatement déployé un barrage flottant pour circonscrire le déversement.

Le 25 juillet 2023, une irisation a été remarquée des deux côtés à l'extérieur de la zone du barrage et dans une anse à proximité. Grâce à un effort conjoint de la marina et de l'IEDM, le barrage et des matelas absorbants ont été déployés dans l'eau, dans l'anse et à terre. De plus, l'entreprise Green for Life (GFL) était également présente sur les lieux pour aspirer le diesel à la surface de l'eau.

Un dieseliste est monté à bord du *Dulce Vida* et a confirmé que le navire était à l'origine de la pollution par les hydrocarbures.

Les 26 et 27 juillet 2023, GFL est retournée sur place pour finaliser les efforts de nettoyage. Ceux-ci ont permis d'extraire 22 000 litres de déchets d'hydrocarbures liquides. Un technicien en environnement de la municipalité a confirmé l'achèvement des opérations de nettoyage.

Réclamation

Le 26 février 2024, l'administrateur a reçu une réclamation de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans. La GCC réclamait la somme de 4 199,47 $, en indemnisation des frais qu'elle a engagés pour répondre à l'incident impliquant le *Dulce Vida*. Cette réclamation a été soumise dans le cadre du processus accéléré pour les petites réclamations.

L'administrateur a déterminé que la réclamation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime.*

Paiement

Le paiement n'a pas encore été demandé, ni envoyé à la fin de l'exercice financier.

L'administrateur n'a pas encore déterminé si la réclamation sera réévaluée.

Situation

Le dossier est encore ouvert à la fin de l'exercice financier.

Manitoba

***Lord Selkirk II* (2014)**

Lieu : Rivière Rouge, Selkirk (Manitoba)
Numéro de cas : 120-655-C1

Incident

Au début de mars 2014, la Garde côtière canadienne (GCC) a été informée par Transports Canada de la situation du *Lord Selkirk II*, un navire abandonné qui était échoué dans les eaux couvertes de glace de la rivière Rouge (Manitoba). Le 14 mars, l'équipe d'intervention environnementale de la Garde côtière canadienne (GCC) a été chargée de faire enquête. Elle s'est rendue dans la région de Selkirk pour évaluer la situation, et elle a rencontré des inspecteurs de la Sécurité maritime de Transports Canada à Winnipeg ainsi que des représentants de la ville de Selkirk (la Ville). D'après les renseignements obtenus et en raison de la présence de matières dangereuses à bord, l'équipe d'intervention n'est pas montée sur le navire. La décision a été prise de faire une évaluation appropriée après la débâcle printanière, et d'entreprendre alors les mesures nécessaires pour prévenir la pollution par les hydrocarbures.

En ce qui concerne l'histoire du navire, le *Lord Selkirk II* a été construit en 1969 pour le transport de passagers et de marchandises sur le lac Winnipeg et la rivière Rouge, où il a été exploité pendant une vingtaine d'années. En 1990, il a été retiré du service et amarré sur la berge de la rivière Rouge, dans les limites du parc urbain de Selkirk. En juin 2012, le *Lord Selkirk II* a été la proie des flammes qui ont englouti deux ponts du navire. Les propriétaires étaient en voie de se débarrasser du navire lorsqu'ils ont fait faillite, de sorte que le navire est devenu une nuisance visuelle dans le parc de Selkirk.

Suite aux premières discussions avec la GCC, la Ville a retenu les services de Pinchin Environmental Ltd afin d'évaluer les dangers potentiels pour le personnel travaillant à bord du navire abandonné. Dans son évaluation, Pinchin a fortement conseillé de faire un prénettoyage de certains endroits du navire afin de permettre à la GCC d'enlever en toute sécurité les hydrocarbures se trouvant à bord. Le 12 mai 2014, trois spécialistes en intervention venant de Vancouver, Victoria et Hay River se sont rendus à Selkirk pour évaluer le risque de pollution. Ils ont d'abord tenu une rencontre préparatoire avec les représentants de la Ville, qui les ont informés que la Ville avait obtenu du propriétaire l'autorisation de monter à bord du navire. Avec des pompes fournies par la Ville, les membres de l'équipe de la GCC ont passé trois jours à essayer de vider les compartiments d'eau, mais il y avait de six à huit pieds de glace dans la cale à marchandises avant et dans la salle des machines. Ils ont constaté qu'il y avait des hydrocarbures pris dans la glace. Des dégivreurs ont été placés à bord, mais sans grand succès. Après consultation des autorités municipales, il a été décidé d'attendre la fonte de la glace afin de pouvoir vider le navire et d'en évaluer l'état convenablement. Un barrage flottant a été déployé autour du *Lord Selkirk II* au cas où des hydrocarbures s'en échappent durant la fonte de la glace. Entre le 20 et le 24 juillet, deux spécialistes en intervention de la GCC sont retournés à Selkirk afin de pouvoir intervenir sur place en cas de pollution par les hydrocarbures. Ils ont récupéré le matériel absorbant utilisé pour récupérer les hydrocarbures qui remontaient de l'épave et qui s'étaient accumulés à l'intérieur du barrage flottant mis en place.

Le 7 octobre, le personnel d'intervention environnementale de la GCC est retourné à Selkirk pour vider le navire d'eau. Il a travaillé sur place du 7 au 16 octobre. Lors d'une vérification des dommages, on a constaté qu'un bris de tuyau était la source de l'infiltration d'eau. Le tuyau a été réparé. Pendant cette période de dix jours, le personnel a extrait par pompage une quantité suffisante d'eau des ponts inférieurs pour pouvoir accéder à la salle des machines principales. Il a trouvé les réservoirs journaliers et en a retiré environ 100 litres de carburant diesel. De plus, 150 litres de carburant diesel et 20 litres d'huile lubrifiante ont été retirés du compartiment de la génératrice de secours. La salle des machines a été lavée à grande eau et 26 seaux de graisses et huiles lubrifiantes diverses ont été récupérés, de même que des eaux de cale huileuses. Le 16 octobre, une fois son travail achevé, le personnel de la GCC a rencontré le directeur municipal, qui l'a avisé que la Ville collaborerait avec Transports Canada et les autorités provinciales pour éliminer le navire abandonné.

Demande d'indemnisation

Le 27 janvier 2016, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 80 054,52 $ afin de recouvrer les frais engagés, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

Le 16 mars 2016, pour les besoins d'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a réclamé des documents justificatifs additionnels sur les services sous-traités. Après avoir reçu les renseignements additionnels et avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert le montant établi de 78 793,14 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. Le MPO/GCC a accepté l'offre et la somme de 84 591,76 $, intérêts compris, a été payée.

Mesures de recouvrement

L'administrateur a chargé son conseiller juridique d'examiner la situation et de recommander le meilleur moyen de procéder pour recouvrer l'indemnité payée. Étant donné que le navire appartenait à une compagnie américaine ayant fait faillite, le conseiller juridique a recommandé à l'administrateur de ne prendre aucune autre mesure, car il y avait peu de chances de pouvoir recouvrer l'indemnité payée. Après un examen attentif de toutes les options disponibles, l'administrateur a décidé de fermer le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 11 octobre 2016.

Colombie-Britannique

Déversement d'origine inconnue (1989)

Lieu : Havre de Sooke, île de Vancouver (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-037-C1

Incident

Le 23 novembre 1989, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée d'un déversement de mazout C qui avait atteint les rives du havre de Sooke, sur l'île de Vancouver (Colombie-Britannique). La GCC, agissant au nom du ministre des Transports, en vertu de l'article 677 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* (LMMC), est intervenue pour nettoyer le déversement d'hydrocarbures.

La Direction de la sécurité des navires de la GCC a enquêté sur un navire qui était soupçonné d'être à l'origine du déversement d'hydrocarbures. Cependant, à la suite de l'enquête et de l'examen des dossiers d'hydrocarbures trouvés à bord, rien n'a permis de conclure que ce navire avait causé le déversement. Des échantillons d'hydrocarbures ont été prélevés, mais il n'a pas été possible d'établir de façon concluante que les échantillons prélevés à bord du navire étaient semblables à ceux prélevés sur les lieux du déversement.

Demande d'indemnisation

Le 18 mars 1991, étant donné que la GCC n'a pu identifier le navire ayant causé le déversement d'hydrocarbures, elle a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 84 551,90 $, en vertu de l'article 709 de la LMMC, pour les frais engagés en réponse au déversement d'hydrocarbures.

Évaluation et offre

L'administrateur a fait enquête et a évalué la demande d'indemnisation. Étant donné que la source de la pollution par les hydrocarbures était inconnue et que l'administrateur n'a pu établir que l'incident ayant entraîné les dommages n'avait pas été causé par un navire, la GCC avait droit à la présomption, selon l'article 710 de la LMMC, que les hydrocarbures avaient été déversés par un navire.

D'après les renseignements fournis, l'administrateur a évalué à 55 370,20 $ le montant des frais raisonnables réels engagés par la GCC en réponse à l'incident. Le 7 février 1992, cette somme a été offerte à la GCC, à la condition qu'elle puisse fournir d'autres documents, renseignements et observations pour permettre à l'administrateur de réévaluer la demande d'indemnisation. La GCC a accepté l'offre et, par la suite, la somme de 55 370,20 $, plus des intérêts de 18 529,96 $, ont été payés en règlement partiel de la demande d'indemnisation.

En avril 1992, l'administrateur a reçu d'autres documents du ministère de la Justice, au nom de la GCC, et les parties ont ensuite tenu des discussions sur le montant impayé de la demande

d'indemnisation. Dans une lettre datée du 26 avril 1995, l'administrateur a avisé la GCC qu'il n'était pas disposé à faire une autre offre.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 1992.

***Tenyo Maru* (1991)**

Lieu : Détroit Juan de Fuca (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-058-C1

Incident

Le 22 juillet 1991, le *Tuo Hai*, un vraquier battant pavillon chinois, est entré en collision avec le *Tenyo Maru*, un navire-usine de pêche battant pavillon japonais, dans un épais brouillard à l'entrée du détroit Juan de Fuca, à 23,2 milles au nord-ouest du cap Flattery, sur la péninsule Olympic dans l'État de Washington (États-Unis). À la suite de la collision, le *Tenyo Maru* a coulé. Gisant au fond de l'eau en position verticale, à une profondeur de 162 mètres, le navire a déversé environ 440 tonnes de mazout moyen et 185 tonnes de carburant diesel. Le *Tuo Hai* a subi des dommages à la proue, mais il n'a causé aucun déversement d'hydrocarbures. La collision est survenue à l'intérieur d'une zone de pêche canadienne établie en vertu de la *Loi sur la mer territoriale et les zones de pêche*.

Étant donné la quantité considérable d'hydrocarbures qui se trouvaient encore dans l'épave du *Tenyo Maru*, le centre de commandement de la Garde côtière canadienne (GCC) situé à Ucluelet (Colombie-Britannique) a décidé de tenter de pomper le reste des hydrocarbures. Sur une période d'environ 20 jours, plus de 100 tonnes d'hydrocarbures ont été pompés de l'épave. Les courants marins autour de l'épave et les vents dominants ont entraîné la majeure partie des hydrocarbures déversés par le *Tenyo Maru* vers les eaux des États-Unis, sur la côte de l'État de Washington et aussi loin au sud que la côte de l'Oregon. Du côté canadien, aucun déversement d'hydrocarbures n'a été signalé sur les plages.

Administrateur partie à l'instance selon la loi

Le 7 août 1991, la Couronne a intenté une action en justice devant la Cour fédérale du Canada contre les deux navires, le *Tuo Hai* et le *Tenyo Maru*, et leurs propriétaires respectifs, afin de réclamer les dommages, les frais et les dépenses dus à la pollution par les hydrocarbures. L'administrateur est devenu partie à l'instance selon la loi. Peu de temps après, le *Tuo Hai* a été saisi par la Couronne dans le port de Vancouver en garantie du paiement des frais et dépenses engagés par la GCC. La Cour fédérale a fixé la caution à 17,2 millions $ US pour la libération du *Tuo Hai*, y compris des mises à jour annuelles pour couvrir les intérêts courus payables en vertu de l'article 723 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. Des garanties bancaires ont été fournies le 16 octobre 1991 et le 19 octobre 1992, aux montants respectifs de 17,2 millions $ US et 1,29 millions $ US, portant ainsi la garantie totale donnée à 18,49 millions $ US.

Le 29 mars 1993, l'État de Washington a avisé la Cour fédérale qu'elle n'avait plus l'intention d'intervenir dans les actions en justice.

La réclamation totale du gouvernement du Canada s'élevait à 5 328 185,36 $. Par la suite, les réclamations de la Couronne ont été réglées à l'amiable, sans recourir à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. Le 31 mars 1995,

la Cour fédérale a accordé une ordonnance en désistement des actions pertinentes sur consentement.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 1995.

***Federal Ottawa* (1992)** ⚓

Lieu : Port de Vancouver (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-064-C1

Incident

Les 22 et 23 janvier 1992, le *Federal Ottawa*, un vraquier battant pavillon luxembourgeois, a déversé une grande quantité de mazout lourd pendant qu'il était ancré dans le port de Vancouver, en Colombie-Britannique. La Société du port de Vancouver, qui était responsable de l'administration du port, a pris des mesures de redressement pour éviter que les hydrocarbures se répandent et pour nettoyer les eaux du port.

Administrateur partie à l'instance selon la loi

La Société du port de Vancouver a intenté une action en jutice devant la Cour fédérale contre le *Federal Ottawa* et ses propriétaires, afin de recouvrer les frais et dépenses engagés pour intervenir en réponse au déversement d'hydrocarbures, estimés à 50 000,00 $. L'administrateur est devenu partie à l'instance selon la loi, après avoir reçu signification de la demande le 11 janvier 1993.

Le 3 novembre 1994, l'administrateur a été informé que les assureurs des propriétaires du navire avaient réglé la réclamation, sauf un montant 4 358,00 $ qui représentait les frais de nettoyage du secteur au large de Siwash Rock, dans la baie English, car il n'a pas été possible d'établir que les hydrocarbures récupérés à cet endroit provenaient du *Federal Ottawa*. Dans le cadre du règlement, l'administrateur devait signer le formulaire de consentement au rejet de l'action en justice, ce qui a été fait le 4 novembre 1994. Le 6 décembre 1994, l'administrateur a reçu une copie dûment exécutée de l'ordonnance de rejet.

Demande d'indemnisation

Le 20 décembre 1994, l'administrateur a reçu de la Société du port de Vancouver une demande d'indemnisation au montant de 4 358,80 $, pour les frais de nettoyage dans le secteur de Siwash Rock. Cet aspect de l'incident a été catégorisé comme un déversement d'origine inconnue.

L'administrateur a enquêté longuement sur le déversement et a convenu qu'il provenait d'un navire, mais il a eu du mal à accepter qu'il n'avait pas été causé par le *Federal Ottawa*. Il a donc offert la somme de 2 911,50 $, soit la moitié du montant réclamé, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation de la Société du port de Vancouver. L'offre a été acceptée par la Société du port de Vancouver. Le ou vers le 19 décembre 1995, la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires a ordonné que cette somme soit payée à la Société du port de Vancouver, plus des intérêts de 732,50 $.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 1996.

***Norpak 1* (1992)**

Lieu : Baie English, Vancouver (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-069-C1

Incident

Le 10 août 1992, le *Norpak 1* (du navire *Seamark 1*), un navire de pêche canadien, a heurté le *Iran Shariat*, un vraquier battant pavillon iranien, qui était ancré au poste de mouillage n° 12 dans la baie English, au port de Vancouver (Colombie-Britannique). Par suite de la collision, le *Norpak 1*, qui avait à son bord 700 gallons de carburant diesel, a commencé à sombrer par l'avant, mais, avant qu'il ne coule, le remorqueur *Miller Delta* l'a tiré jusqu'au rivage du banc Spanish et l'a entouré d'un barrage flottant à la marée descendante. Bien qu'une irisation de carburant diesel ait été observée autour du *Norpak 1*, une inspection a permis de constater qu'il n'y avait que de légères fuites et que les réservoirs de carburant du navire étaient intacts. Un aéroglisseur de la Garde côtière canadienne (GCC) s'est rendu sur les lieux et a placé du matériel et des matelas absorbants à l'intérieur du barrage flottant, afin de récupérer la petite quantité d'hydrocarbures qui avait été déversée. Le 20 août 1992, le *Norpak 1* a été renfloué et amené à un chantier naval.

Administrateur partie à l'instance selon la loi

Le 20 août 1993, la Couronne a déposé une réclamation à la Cour fédérale contre les propriétaires du *Norpak 1*, afin de recouvrer les frais et dépenses engagés par la GCC, dont le montant s'élevait à 38 237,53 $. L'administrateur est devenu partie à l'instance selon la loi.

Le 20 septembre 1993, les propriétaires du navire ont déposé une défense, dans laquelle ils ont nié toute responsabilité et ont allégué, entre autres choses, que les frais engagés par la Couronne pour contenir la pollution étaient excessifs.

Des négociations ont eu lieu entre la Couronne et les propriétaires du navire en vue de parvenir à un règlement extrajudiciaire. La Couronne a accepté de régler sa réclamation au montant de 25 000,00 $, sans recourir à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires.

L'action en justice a été abandonnée par consentement le 4 novembre 1994.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 1995.

***Leader* (1994)**

Lieu : Port de Vancouver (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-093-C1

Incident

Le 8 avril 1994, le *Leader*, un navire de charge immatriculé en Grèce, a signalé le déversement de quelques gallons de mazout, pendant qu'il était amarré à un terminal de chargement de grains dans le port de Vancouver, en Colombie-Britannique. Le capitaine du port s'est rendu sur les lieux à bord de sa vedette pour faire enquête et a constaté qu'il y avait une quantité considérable d'hydrocarbures le long du navire. Il a été établi plus tard qu'un déversement était survenu à bord du navire au cours d'un transbordement de mazout lourd. En plus d'autres endroits dans le port, les rives du parc New Brighton avaient été polluées par les hydrocarbures sur une distance d'environ trois encablures. La Garde côtière canadienne (GCC) a assumé le rôle d'organisme responsable des opérations de nettoyage, lesquelles ont pris fin le 15 avril 1994 et dont les frais et dépenses se sont élevés à 103 792,74 $.

Afin d'éviter que le navire ne soit détenu, le club de protection et d'indemnisation du navire a fourni des lettres d'engagement aux montants de 180 000 $ pour couvrir les frais de nettoyage et de 10 000 $ en garantie du paiement de toute amende éventuelle.

Demande d'indemnisation

Aucune demande d'indemnisation n'a été présentée à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse). Le 14 novembre 1996, l'administrateur a été avisé que la GCC avait accepté la somme de 80 000 $ en règlement de sa réclamation, sans avoir à recourir à la Caisse.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 1997.

***Sky Princess* (1994)** ⚓

Lieu : Port de Vancouver (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-094-C1

Incident

Le 16 mai 1994, des hydrocarbures ont été découverts autour du *Sky Princess*, un navire de croisière battant pavillon britannique, lorsque celui-ci a changé de poste d'amarrage ce jour-là. Les officiers du *Sky Princess* ont nié que les hydrocarbures provenaient de leur navire. Un expert maritime de la Direction de la sécurité maritime de Transports Canada a fait une enquête sur place, mais parce que le *Sky Princess* venait tout juste d'être ravitaillé en carburant, il n'a pas prélevé un échantillon d'hydrocarbures à bord du navire. L'expert maritime a conclu qu'il était incapable d'établir que les hydrocarbures provenaient du *Sky Princess*. Cependant, il n'y avait pas d'autre navire dans le secteur où l'incident s'était produit, aucun navire n'avait été amarré au même poste depuis au moins deux jours, et aucune source de déversement n'a été trouvée à terre. De plus, un échantillon des hydrocarbures déversés dans le port a été prélevé, et l'analyse a révélé qu'il s'agissait de mazout lourd.

Demande d'indemnisation

Le 22 avril 1996, la Société du port de Vancouver (SPV) a fait une demande d'indemnisation à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) au montant de 46 045,83 $.

Évaluation et offre

L'administrateur a enquêté sur la demande d'indemnisation et, le 11 mars 1997, il a payé à la SPV la moitié du montant de sa demande d'indemnisation, soit 23 022,15 $, en attendant l'issue d'une action en justice intentée contre le navire.

Mesures de recouvrement

Le 8 avril 1997, la SPV et la Caisse (collectivement appelées les codemandeurs) ont intenté une action en justice devant la Cour fédérale contre le *Sky Princess*, ses propriétaires et d'autres (collectivement appelés les codéfendeurs) pour recouvrer la somme de 46 045,83 $ ainsi que les intérêts et les dépens. Le 5 mai 1997, le club de protection et d'indemnisation a fourni une lettre d'engagement au montant de 70 000,00 $ pour éviter que le *Sky Princess* ne soit détenu. Le 19 juin 1997, les codéfendeurs ont déposé une déclaration, dans laquelle ils ont réfuté les principales allégations faites dans l'action en justice.

En octobre 1997, des ordonnances ont été rendues afin d'obliger les codéfendeurs à déposer un affidavit de documents dans un délai de 15 jours et à se conformer aux procédures pour que l'affaire puisse suivre son cours. Cependant, le 6 novembre 1997, les codéfendeurs n'avaient pas encore répondu aux ordonnances. Le 5 décembre 1997, les codéfendeurs ont offert de régler l'affaire à l'amiable et de payer la moitié du montant de la réclamation faite par les codemandeurs, soit 23 022,15 $, sans intérêt. Les codemandeurs ont accepté l'offre. Le 29 décembre 1997, après

réception du paiement, l'action en justice contre le *Sky Princess* a été abandonnée avec le consentement de toutes les parties. La somme de 23 022,15 $ recouvrée auprès des propriétaires du *Sky Princess*, moins les frais judiciaires de 5 140,24 $, a été versée à la SPV.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 1998.

***Marwood* (1994)**

Lieu : Ucluelet (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-099-C1

Incident

Le 14 août 1994, le *Marwood*, un chalutier battant pavillon canadien, a coulé au quai de l'État à Ucluelet, en Colombie-Britannique, entraînant la mort d'un membre d'équipage. Le Bureau de la sécurité des transports du Canada a enquêté sur l'incident et a constaté que les panneaux de chalut du navire s'étaient pris sous le quai à marée montante, ce qui a causé l'envahissement d'eau par le haut du navire. Le chalutier avait à son bord environ 36 000 litres de carburant diesel, 2 700 litres d'huile lubrifiante et une quantité indéterminée d'huile hydraulique. En l'absence d'une intervention efficace du propriétaire du navire, la Garde côtière canadienne (GCC) a pris des mesures immédiates pour contenir et nettoyer les hydrocarbures qui s'étaient échappés, avec l'aide de son propre personnel et d'un entrepreneur. Le *Marwood* a été récupéré avec succès par son propriétaire le 17 août 1994.

Le 25 août 1994, le ministère de la Justice a envoyé une lettre aux représentants du propriétaire du navire pour demander, au nom de la Couronne et de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, une garantie couvrant les frais engagés par la Couronne pour contenir et nettoyer la pollution par les hydrocarbures. Il semblait que le navire récupéré avait peu de valeur et que son permis de pêche était son principal actif. Des négociations ont eu lieu entre les parties. Le 21 février 1995, étant donné que la garantie exigée n'a pu être obtenue, la Couronne a déposé à la Cour fédérale du Canada une action pour saisir le navire. Le 4 août 1995, le club de protection et d'indemnisation du navire a fourni une lettre d'engagement au montant de 250 000,00 $, et le *Marwood* a été libéré le lendemain.

Administrateur partie à l'instance selon la loi

Le 21 février 1995, en plus de l'action en justice qu'elle avait intentée pour saisir le *Marwood*, la Couronne a aussi déposé à la Cour fédérale du Canada une action contre le *Marwood*, ses propriétaires et d'autres (collectivement appelés les défendeurs) afin de recouvrer les frais engagés par la GCC, dont le montant s'élevait à 178 951,65 $. L'administrateur est devenu partie à l'instance selon la loi.

Une défense et une demande reconventionnelle des défendeurs, ainsi que la défense de l'administrateur, ont été déposées devant la Cour. Le 2 septembre 1998, la Cour a rendu une ordonnance concernant le calendrier du litige et a procédé à l'interrogatoire préalable.

Le 7 octobre 1998, l'administrateur a été avisé que la Couronne et les défendeurs avaient réglé le litige par voie extrajudiciaire. L'entente officielle de règlement et de quittance, libérant l'administrateur et d'autres de toute responsabilité, a été signée le 22 octobre 1998, après quoi l'avis de désistement a été dûment signé le 12 novembre 1998.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 1999.

Déversement d’origine inconnue – Pacific Rim (1996)

Lieu : Vancouver (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-121-C1

Incident

Le 8 janvier 1996, le gardien du phare de la pointe Carmanah, sur la côte ouest de l'île de Vancouver (Colombie-Britannique), a signalé un déversement d'hydrocarbures après avoir observé de vastes nappes d'hydrocarbures s'échouant sur les plages locales. Le même jour, un hélicoptère de la Garde côtière canadienne (GCC) a fait un survol du secteur et n'a décelé aucun autre signe d'hydrocarbures en mer au large de la côte. Cependant, durant la même période, les autorités de l'État de Washington ont signalé que des hydrocarbures semblables s'étaient échoués sur une partie de leur littoral.

Le 10 janvier 1996, d'autres nappes d'hydrocarbures ont commencé à s'échouer sur les rives de l'île de Vancouver, et le personnel du parc national Pacific Rim a pris des mesures d'intervention, sous la surveillance de la GCC. Au cours des opérations de nettoyage, 400 oiseaux et un mammifère souillés par les hydrocarbures ont été récupérés, en plus de 45 kg de débris contaminés.

Les autorités canadiennes et américaines ont prélevé des échantillons d'hydrocarbures, mais le navire ayant causé le déversement n'a jamais été identifié. L'incident a donc été classé comme un déversement d'origine inconnue.

Demande d'indemnisation

- Demande d'indemnisation de la Couronne

Le 15 mars 1996, la Couronne a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 23 259,38 $.

- Demandes d'indemnisation de deux personnes

Deux personnes ont aussi envoyé une lettre à l'administrateur pour l'informer qu'elles s'étaient portées bénévoles en réponse à l'incident et qu'elles voulaient réclamer certaines dépenses. Étant donné que le travail de ces personnes n'avait été autorisé par aucun responsable, cela a soulevé une question de principe, à savoir si des bénévoles autoproclamés peuvent réclamer des dépenses raisonnables pour leur travail en réponse à un tel incident.

Évaluation et offre

- Demande d'indemnisation de la Couronne

Le 21 mars 1996, après avoir enquêté sur la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert à la Couronne la somme de 20 925,19 $ en règlement de sa demande d'indemnisation, et l'offre a été acceptée.

- Demandes d'indemnisation de deux personnes

À la suite de son enquête sur les demandes d'indemnisation, l'administrateur a fait une offre aux deux demandeurs, et les demandes d'indemnisation ont été réglées par la suite.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 1996.

***Kathy K* (1996)**

Lieu : Kitimat (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-125-C1

Incident

Le 2 avril 1996, le *Kathy K*, un ancien remorqueur immatriculé comme bateau de travail à Vancouver (Colombie-Britannique), construit en bois en 1912 et reconstruit en 1944, était amarré au quai public du village de Kitimat (Colombie-Britannique), sans équipage à bord, et a coulé à son point d'amarrage. Le bateau de travail avait à son bord environ 3 100 litres de carburant diesel et une quantité inconnue d'huile lubrifiante. Une partie de ces hydrocarbures se sont déversés lorsque le *Kathy K* a coulé, et un barrage flottant a été déployé rapidement pour contenir la pollution.

Le propriétaire du navire, après qu'on lui ait demandé d'assumer la responsabilité du déversement, a indiqué qu'il n'avait pas les moyens de s'occuper du nettoyage et que son bateau de travail n'était pas assuré. La Garde côtière canadienne (GCC) a donc engagé des entrepreneurs pour récupérer les hydrocarbures, renflouer le bateau de travail et le remorquer à un point d'amarrage sûr. Des difficultés sont survenues durant le renflouement du bateau de travail et, une fois qu'il a été remis à flot, on a constaté que beaucoup d'eau s'y infiltrait.

Le 5 avril 1996, pendant qu'il était remorqué à un point d'amarrage sûr, le *Kathy K* a commencé à couler de nouveau et il a dû être échoué à l'endroit approprié le plus proche. Le bateau de travail a subi d'autres dommages à la suite de l'échouage et, en raison du piètre état de sa coque, il a été décidé de le démanteler, sans frais pour la GCC. En échange, la GCC a permis aux entrepreneurs de garder tous les matériaux récupérés. Le *Kathy K* a ensuite été démantelé et sa coque a été brûlée.

Demande d'indemnisation

Le 2 avril 1997, la Couronne a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) une demande d'indemnisation au montant de 73 495,30 $, afin de recouvrer les frais et dépenses engagés par la GCC relativement à cet incident.

Évaluation et offre

L'administrateur a enquêté sur la demande d'indemnisation. Il avait un certain nombre de préoccupations, surtout à propos de la question du renflouement de l'épave, dont les frais étaient inclus dans la demande d'indemnisation. De l'avis de l'administrateur, les frais d'une opération de renflouement ne peuvent être indemnisés par la Caisse que si la principale raison d'une telle opération est de prévenir des dommages dus à la pollution; autrement, si une telle opération est effectuée pour une autre raison, comme la récupération de la coque et de la cargaison d'un navire, ou l'enlèvement d'une épave, comme dans le cas du *Kathy K*, de tels frais ne sont pas la responsabilité de la Caisse.

À la suite d'une rencontre entre la Caisse, la GCC et leurs avocats-conseils respectifs, et le commandant sur place de la GCC, l'administrateur a offert la somme de 42 000,00 $, plus les intérêts, en règlement de la demande d'indemnisation. La Couronne a accepté l'offre. Par la suite, le 22 avril 1998, l'administrateur a versé à la Couronne la somme de 47 552,80 $, y compris des intérêts de 5 552,80 $.

Mesures de recouvrement

L'administrateur a été informé que le gestionnaire désigné et dûment inscrit du *Kathy K* a été mis en faillite le 14 avril 1997. L'administrateur a alors avisé le syndic de faillite de la réclamation de la Caisse contre le gestionnaire désigné et dûment inscrit du *Kathy K*. Le 22 juillet 1998, la Caisse a reçu du syndic de faillite un chèque au montant de 188,51 $, qui représentait la part de la Caisse des fonds disponibles.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 1999.

***Ethel K* (1997)**

Lieu : North Vancouver (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-149-C1

Incident

Le 29 juillet 1997, l'*Ethel K*, un navire de pêche à filets maillants immatriculé au Canada, construit en bois en 1953 et reconstruit en 1995, a commencé à couler alors qu'il était amarré à une marina privée à North Vancouver, en Colombie-Britannique. Les exploitants de la marina ont tenté sans succès de communiquer avec le propriétaire du navire.

La Société du port de Vancouver a déployé un barrage flottant autour du navire partiellement submergé, et la Garde côtière canadienne (GCC) a placé des matelas absorbants pour récupérer la petite quantité d'hydrocarbures qui s'écoulait de la coque. L'état du navire a continué de se détériorer et, le 26 août 1997, la GCC a décidé que la meilleure solution était de pomper le navire et de retirer les polluants.

Demande d'indemnisation

La Couronne a été incapable de trouver le propriétaire du navire. Par conséquent, le 17 juillet 1998, elle a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 5 509,61 $, afin de recouvrer les frais et dépenses engagés par la GCC en réponse à l'incident.

Évaluation et offre

L'administrateur a enquêté sur la demande d'indemnisation et il a échangé des lettres avec la Couronne à ce sujet. À la suite de cet échange de lettres, la Couronne a révisé à la baisse le montant de sa demande d'indemnisation pour le fixer à 2 704,38 $. Le 12 novembre 1998, l'administrateur a payé ce montant à la Couronne, plus des intérêts de 236,75 $, en règlement complet et final de sa demande d'indemnisation.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 1999.

Déversement d'origine inconnue (1998)

Lieu : Parc Stanley, port de Vancouver (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-170-C1

Incident

Le 5 avril 1998, des hydrocarbures ont été signalés sur la rive nord du parc Stanley, dans le port de Vancouver, en Colombie-Britannique. La quantité d'hydrocarbures a été estimée à environ 180 litres. La Garde côtière canadienne (GCC) a engagé des entrepreneurs pour nettoyer le déversement. Environnement Canada et la Direction de la sécurité maritime de Transports Canada ont participé à l'enquête pour tenter de trouver l'origine du déversement, mais sans succès.

Demande d'indemnisation

Le 31 mars 1999, la Couronne, au nom de la GCC, a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 23 662,82 $, afin de recouvrer les frais et dépenses engagés par la GCC en réponse à l'incident.

Évaluation et offre

Le 29 juin 1999, après avoir enquêté sur la demande d'indemnisation, l'administrateur a envoyé à la Couronne une lettre décrivant les parties de la demande d'indemnisation qu'il jugeait recevables et celles qui n'étaient pas établies. Le 5 août 1999, la Couronne a répondu qu'elle ne fournirait pas d'autres documents à ce moment. Le 16 septembre 1999, l'administrateur a donc ordonné qu'un paiement provisoire de 20 318,62 $, plus des intérêts de 2 116,33 $, soient versés à la Couronne.

Le 15 décembre 2000, étant donné que la Couronne n'avait fourni aucun autre renseignement, l'administrateur lui a envoyé une lettre confirmant que le montant qui lui avait été payé représentait le règlement complet et final de sa demande d'indemnisation.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2001.

***Miss Babs* (1998)**

Lieu : Baie Miller (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-181-C1

Incident

Le 16 septembre 1998, le *Miss Babs*, un navire de pêche canadien, a coulé dans la baie Miller, un bras de mer isolé situé à environ 15 kilomètres au sud de Prince Rupert, en Colombie-Britannique. De la pollution par les hydrocarbures a été signalée. La Garde côtière canadienne (GCC) est intervenue et le propriétaire du navire est arrivé sur les lieux le 18 septembre 1998. Par la suite, la GCC a écrit au propriétaire pour savoir quelles étaient ses intentions concernant le risque de pollution et le danger que le navire coulé présentait pour la navigation, mais aucune réponse n'a été reçue. Par conséquent, la GCC a engagé des entrepreneurs pour renflouer le *Miss Babs* et le remorquer à un endroit sûr.

Mesures prises par l'administrateur

L'administrateur a engagé un expert maritime pour déterminer l'ampleur de la pollution par les hydrocarbures.

Demande d'indemnisation

Le 6 octobre 1999, l'administrateur a reçu du ministère des Pêches et des Océans (MPO), agissant au nom de la GCC, une facture numérotée au montant de 31 542,17 $ pour les frais et dépenses de nettoyage engagés par la GCC en réponse à l'incident. L'administrateur a rejeté la facture au motif qu'elle constituait une créance exigible; selon l'article 710 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, lorsqu'une demande d'indemnisation est présentée à l'administrateur, il enquête sur celle-ci et l'évalue et il fait une offre d'indemnité pour la partie de la demande qu'il juge recevable. Par conséquent, le MPO a annulé la facture.

Le 8 octobre 1999, le MPO a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation en bonne et due forme pour le même montant.

Évaluation et offre

L'administrateur a fait enquête et a évalué la demande d'indemnisation, laquelle couvrait également le renflouement de l'épave qui, selon la GCC, était une mesure nécessaire pour prévenir la pollution par les hydrocarbures. Comme suite à l'évaluation de la demande d'indemnisation, les frais engagés après que le *Miss Babs* ne posait plus un risque de pollution par les hydrocarbures ont été rejetés.

De plus, il a été constaté que, le 13 octobre 1999, la Couronne a vendu le *Miss Babs* « sur place et tel quel » pour la somme nette de 6 000,00 $.

Par conséquent, le 22 novembre 1999, l'administrateur a payé au MPO la somme de 23 836,70 $, plus des intérêts de 2 079,86 $. Le MPO a accepté ce paiement en règlement complet et final de sa demande d'indemnisation.

Mesures de recouvrement

Les tentatives pour retrouver le propriétaire du navire ont été infructueuses, et les recherches pour trouver d'autres biens appartenant au propriétaire ont été sans succès. Par conséquent, après avoir obtenu un avis juridique, l'administrateur a conclu qu'il ne serait pas raisonnable de prendre d'autres mesures de recouvrement.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2001.

Marina Reed Point (1999)

Lieu : Port Moody (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-208-C1

Incident

Tôt le matin du 16 octobre 1999, un incendie s'est déclaré dans l'une des structures couvertes (hangar à bateaux) de la marina Reed Point, près de Port Moody (Colombie-Britannique), à l'extrémité est du port de Vancouver. Le feu s'est répandu à quelques embarcations. Le service d'incendie local et une embarcation du port de Vancouver sont intervenus et l'incendie a finalement été éteint. Il a été signalé que trois embarcations avaient coulé et que quatre autres avaient été endommagées; quatre hangars à bateaux se sont effondrés. Les compagnies d'assurance couvrant deux des embarcations ont accepté la responsabilité, sans préjudice, du nettoyage et de la récupération des embarcations coulées. Les travaux ont été entrepris le 17 octobre 1999, mais les assureurs les ont arrêtés le 19 octobre 1999 à la suite d'un avis juridique. La Garde côtière canadienne (GCC) a alors engagé l'organisme d'intervention local pour poursuivre les travaux. L'organisme d'intervention a terminé le nettoyage final de la zone entourée d'un barrage flottant le 25 octobre 1999. Environnement Canada a coordonné l'élimination d'environ 80 sacs de contaminants récupérés.

Demande d'indemnisation

Le 11 septembre 2000, la Couronne a présenté une demande d'indemnisation au montant de 39 366,81 $ à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse), afin de recouvrer les frais et dépenses engagés par la GCC en réponse à l'incident.

Évaluation et offre

L'administrateur a demandé des renseignements à la Couronne aux fins de l'enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation. Le 30 mars 2001, l'administrateur a déterminé que la somme de 36 247,58 $ avait été établie et a pris des mesures pour que ce montant, plus des intérêts de 4 188,57 $, soient versés à la Couronne.

Mesures de recouvrement

À la réception de la demande d'indemnisation de la Couronne, le conseiller juridique de la Caisse a envoyé, le 12 octobre 2000, des lettres à trois des propriétaires des embarcations concernées, les avisant de l'intention de l'administrateur de recouvrer tout paiement effectué dans le règlement des demandes d'indemnisation à la Caisse.

Le 10 mai 2002, l'administrateur a déposé une demande introductive d'instance à la Cour fédérale du Canada contre les trois propriétaires au montant de 40 436,15 $. Après discussion entre les conseillers juridiques, l'administrateur a accepté un règlement de 24 261,69 $ des propriétaires des embarcations.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2003.

Déversement d'origine inconnue (2000) ⚓

Lieu : Terminal de Seaboard, North Vancouver (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-227-C1

Incident

Le 20 juin 2000, des hydrocarbures ont été observés dans l'eau au terminal Seabord, à North Vancouver (Colombie-Britannique). Il s'est avéré impossible de déterminer la source des hydrocarbures; par conséquent, l'incident a été classé comme un déversement d'origine inconnue. L'Administration portuaire de Vancouver (APV) est intervenue et a nettoyé la pollution.

Demande d'indemnisation

Le 23 janvier 2001, l'APV a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 20 375,80 $, afin de recouvrer les frais de nettoyage de la pollution par les hydrocarbures.

Évaluation et offre

Le 13 février 2001, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a demandé des renseignements supplémentaires à l'APV. Le 12 mars 2001, l'APV a fourni les renseignements demandés. Le 30 mars 2001, l'administrateur a demandé d'autres renseignements et documents à l'APV. Le 23 juillet 2001, l'APV a répondu par lettre à la demande de l'administrateur.

Après avoir examiné l'information reçue, l'administrateur a conclu, principalement, que certains frais de traitement relatifs au paiement des factures des sous-traitants n'étaient pas établis. Le 4 octobre 2001, l'administrateur a donc offert à l'APV la somme de 17 953,31 $, plus des intérêts de 1 883,15 $, en règlement complet et final de sa demande d'indemnisation. Le 9 octobre 2001, l'APV a accepté l'offre. Le 23 octobre 2001, un document de quittance et de décharge a été signé au nom de l'APV. Le 25 octobre 2001, l'administrateur a envoyé à l'APV un chèque pour le montant total.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2002.

Navire sans nom (2000)

Lieu : Fanny Bay (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-230-C1

Incident

Le 13 juillet 2000, le propriétaire d'un parc ostréicole situé à Fanny Bay, juste au sud de Comox, sur la côte est de l'île de Vancouver (Colombie-Britannique), a avisé le bureau du ministère des Pêches et des Océans à Comox qu'une embarcation de plaisance en planches de bois, construite par Chris-Craft et d'une longueur d'environ neuf mètres, apparemment non immatriculée, sans permis et sans nom, qui était attachée à une bouée d'amarrage, avait coulé et déversait du carburant diesel. Le navire de la Garde côtière canadienne *Kestrel I* et une équipe d'intervention d'urgence ont répondu à l'incident. Le 14 juillet 2000, des barrages et des matelas absorbants ont été déployés comme mesure préliminaire. Ensuite, des plongeurs commerciaux ont été engagés pour fermer les robinets du système d'alimentation en carburant et obturer les tuyaux et les évents qui fuyaient. Une brèche dans la coque a été colmatée, et l'embarcation a ensuite été remise à flot. Cependant, le lendemain, lorsque les membres de l'équipe d'intervention d'urgence sont revenus sur les lieux, ils ont constaté que l'embarcation avait disparu.

Demande d'indemnisation

Le 29 juillet 2001, la Couronne a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 2 882,15 $.

Évaluation et offre

L'administrateur a enquêté sur la demande d'indemnisation et a conclu que la somme de 2 569,59 $ était recevable. Il a donc offert cette somme à la Couronne, plus des intérêts de 226,28 $, en règlement complet et final de sa demande d'indemnisation. La Couronne a accepté l'offre de règlement et le paiement lui a été versé le 23 août 2001.

Mesures de recouvrement

Après avoir examiné les circonstances de la propriété de l'embarcation ainsi que l'état de l'embarcation elle-même, l'administrateur a décidé qu'il ne serait pas raisonnable de prendre des mesures de recouvrement, à moins que la situation ne change.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2002.

Déversement d'origine inconnue *Skaubryn* – Demande d'indemnisation de l'Administration portuaire de Vancouver (2000) ⚓

Lieu : Terminal Seaboard, North Vancouver (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-233-C1-01

Incident

Tard dans la soirée du 3 août 2000, un déversement d'hydrocarbures a été signalé au terminal Seabord, à North Vancouver (Colombie-Britannique). Deux navires étaient amarrés au terminal, le *Skaugran* et le *Skaubryn*. Tôt dans la journée du 4 août 2000, l'Administration portuaire de Vancouver (APV) est intervenue en réponse au déversement et a engagé des entrepreneurs locaux pour nettoyer la pollution. Plus tard dans l'avant-midi, l'APV a déterminé que le déversement était suffisamment important pour transférer la responsabilité générale du nettoyage à la Garde côtière canadienne (GCC). La Direction de la sécurité maritime de Transports Canada, la GCC et Environnement Canada ont enquêté sur les circonstances de l'origine du déversement. Des échantillons d'hydrocarbures ont été prélevés à l'endroit du déversement et à bord des navires qui se trouvaient à proximité.

Demande d'indemnisation

Le 14 mars 2001, l'APV a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) une demande d'indemnisation, au montant de 13 007,72 $, pour les frais des mesures qu'elle avait prises en réponse à l'incident.

Le 20 juillet 2001, l'avocat de l'APV a écrit à l'administrateur pour l'aviser que l'APV avait présenté sa réclamation et celle de la GCC directement au propriétaire du *Skaubryn* et pour lui demander de mettre en suspens la demande d'indemnisation faite par l'APV à la Caisse relativement à cet incident. Le 2 août 2011, l'administrateur a répondu à l'APV qu'il acceptait de mettre en suspens sa demande d'indemnisation.

Le club de protection et d'indemnisation du propriétaire du navire a refusé d'accepter la réclamation de l'APV et celle de la GCC. Par conséquent, le 17 juillet 2002, l'APV a écrit à l'administrateur pour rétablir sa demande d'indemnisation à la Caisse.

Évaluation et offre

À la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert à l'APV la somme de 10 809,93 $, plus les intérêts, en règlement de sa demande d'indemnisation. L'APV a accepté l'offre le 20 août 2002. Par la suite, l'APV a exécuté une entente de désistement et de subrogation en faveur de l'administrateur, et le montant de l'offre de règlement, plus des intérêts de 1 502,82 $, ont été payés à l'APV le 17 septembre 2002.

Mesures de recouvrement

En juillet 2003, une demande introductive d'instance a été déposée contre le propriétaire du navire pour recouvrer toutes les indemnités payées par la Caisse relativement à l'incident du *Skaubryn*.

Le 3 septembre 2003, la demande introductive d'instance a été modifiée et déposée à nouveau. Le 4 septembre 2003, le propriétaire du navire a déposé une défense.

Des discussions ont eu lieu entre les parties en vue de parvenir à un règlement. Le 5 mars 2004, le propriétaire du navire a fait une offre de règlement au montant de 76 031,82 $, qui a été acceptée par l'administrateur.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2004.

Dossiers connexes

Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-02 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-03 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-04 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-05 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-06 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-07 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-08 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-09 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-10 (même incident, différent demandeur)

Déversement d'origine inconnue *Skaubryn* –Demande d'indemnisation de la GCC (2000)

Lieu : Terminal Seaboard, North Vancouver (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-233-C1-02

Incident

Tard dans la soirée du 3 août 2000, un déversement d'hydrocarbures a été signalé au terminal Seabord, à North Vancouver (Colombie-Britannique). Deux navires étaient amarrés au terminal, le *Skaugran* et le *Skaubryn*. Tôt dans la journée du 4 août 2000, l'Administration portuaire de Vancouver (APV) est intervenue en réponse au déversement et a engagé des entrepreneurs locaux pour nettoyer la pollution. Plus tard dans l'avant-midi, l'APV a déterminé que le déversement était suffisamment important pour transférer la responsabilité générale du nettoyage à la Garde côtière canadienne (GCC). La Direction de la sécurité maritime de Transports Canada, la GCC et Environnement Canada ont enquêté sur les circonstances de l'origine du déversement. Des échantillons d'hydrocarbures ont été prélevés à l'endroit du déversement et à bord des navires qui se trouvaient à proximité.

Demande d'indemnisation

Le 2 juillet 2002, la GCC a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) une demande d'indemnisation au montant de 74 525,79 $.

Évaluation et offre

L'administrateur a enquêté sur la demande d'indemnisation et l'a évaluée. Le 9 octobre 2002, il a écrit à la GCC pour l'aviser de son évaluation et de ses conclusions préliminaires et l'a invitée à faire des commentaires sur celles-ci avant de faire une offre de règlement. Le 30 octobre 2002, la GCC a répondu à l'administrateur pour lui fournir plus d'information et, le 21 février 2003, elle a fait des commentaires additionnels.

Le 27 février 2003, l'administrateur a offert à la GCC la somme de 55 804,25 $, plus les intérêts, en règlement de sa demande d'indemnisation. La GCC a accepté l'offre le même jour. Le 6 mars 2003, le montant de l'offre de règlement, plus des intérêts de 7 914,82 $, ont été payés à la GCC.

Durant l'intervention en réponse au déversement, des échantillons d'hydrocarbures ont été prélevés à différents endroits, y compris à bord du navire. Ces échantillons ont été analysés par Environnement Canada, pour la GCC et la Direction de la sécurité maritime pour tenter de déterminer la source de la pollution et engager des poursuites judiciaires. Les frais d'analyse des échantillons, dont le montant s'élevait à 2 335,35 $, étaient inclus dans la demande d'indemnisation de la GCC, mais ils ont été rejetés car, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, ils ne faisaient pas directement partie des activités de nettoyage de la pollution. Cependant, l'administrateur a accepté de payer ces frais séparément, au motif qu'il était important d'avoir accès aux échantillons et aux analyses pour prendre des mesures de recouvrement. La somme de 2 335,35 $ a donc été versée à la GCC le 7 mars 2003.

Mesures de recouvrement

En juillet 2003, une demande introductive d'instance a été déposée contre le propriétaire du navire pour recouvrer toutes les indemnités payées par la Caisse relativement à l'incident du *Skaubryn*. Le 3 septembre 2003, la demande introductive d'instance a été modifiée et déposée à nouveau. Le 4 septembre 2003, le propriétaire du navire a déposé une défense.

Des discussions ont eu lieu entre les parties en vue de parvenir à un règlement. Le 5 mars 2004, le propriétaire du navire a fait une offre de règlement au montant de 76 031,82 $, qui a été acceptée par l'administrateur.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2004.

Dossiers connexes

Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-01 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-03 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-04 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-05 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-06 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-07 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-08 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-09 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-10 (même incident, différent demandeur)

Déversement d'origine inconnue *Skaubryn* – Demande d'indemnisation du *Prosperity* (2000)

Lieu : Port de Vancouver (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-233-C1-03

Incident

Tard dans la soirée du 3 août 2000, un déversement d'hydrocarbures a été signalé au terminal Seabord, à North Vancouver (Colombie-Britannique). Deux navires étaient amarrés au terminal, le *Skaugran* et le *Skaubryn*. Tôt dans la journée du 4 août 2000, l'Administration portuaire de Vancouver (APV) est intervenue en réponse au déversement et a engagé des entrepreneurs locaux pour nettoyer la pollution. Plus tard dans l'avant-midi, l'APV a déterminé que le déversement était suffisamment important pour transférer la responsabilité générale du nettoyage à la Garde côtière canadienne (GCC).

À la suite du déversement d'hydrocarbures, un certain nombre de navires se trouvant dans le port ont aussi déclaré avoir été souillés par les hydrocarbures, y compris le *Prosperity*, un navire de pêche en aluminium immatriculé au Canada. Au moment de l'incident, le *Prosperity* déchargeait une cargaison de sardines à un quai situé au centre-ville de Vancouver, lorsque sa coque a été souillée par les hydrocarbures.

Demande d'indemnisation

Le 13 septembre 2000, le propriétaire du *Prosperity* a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) une demande d'indemnisation au montant de 54 794,29 $, affirmant que cette somme représentait les frais relatifs à la pollution par les hydrocarbures subie par le navire durant la matinée du 4 août 2000.

Évaluation et offre

Après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur avait un certain nombre de préoccupations, y compris les frais engagés par le chantier maritime, la perte de temps de pêche, les salaires des membres d'équipage, les frais de carburant, les frais du propriétaire, ainsi que d'autres éléments. La demande d'indemnisation contenait aussi les frais juridiques du propriétaire du navire, lesquels ont été rejetés.

Le 14 février 2001, à la suite de négociations avec le propriétaire à propos des éléments contestés, l'avocat de la Caisse a offert la somme de 27 172,88 $, plus des intérêts de 1 239,34 $, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. Le 22 février 2001, le propriétaire du navire a signé une entente de désistement et de subrogation et, le même jour, un chèque au montant de 26 924,22 $ lui a été émis. Le solde de 1 488,00 $ a été versé au propriétaire du navire sur réception de la preuve nécessaire que cette somme avait été payée aux membres d'équipage.

Mesures de recouvrement

En juillet 2003, une demande introductive d'instance a été déposée contre le propriétaire du *Skaubryn* (le propriétaire du navire) afin de recouvrer toutes les indemnités payées par la Caisse

relativement à l'incident du *Skaubryn*. Le 3 septembre 2003, la demande introductive d'instance a été modifiée et déposée à nouveau. Le 4 septembre 2003, le propriétaire du navire a déposé une défense.

Des discussions ont eu lieu entre les parties en vue de parvenir à un règlement. Le 5 mars 2004, le propriétaire du navire a fait une offre de règlement au montant de 76 031,82 $, qui a été acceptée par l'administrateur.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2004.

Dossiers connexes

Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-01 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-02 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-04 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-05 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-06 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-07 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-08 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-09 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-10 (même incident, différent demandeur)

Déversement d'origine inconnue *Skaubryn* – Demande d'indemnisation de *Burrard Clean #17* (2000)

Lieu : Port de Vancouver (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-233-C1-04

Incident

Tard dans la soirée du 3 août 2000, un déversement d'hydrocarbures a été signalé au terminal Seabord, à North Vancouver (Colombie-Britannique). Deux navires étaient amarrés au terminal, le *Skaugran* et le *Skaubryn*. Tôt dans la journée du 4 août 2000, l'Administration portuaire de Vancouver (APV) est intervenue en réponse au déversement et a engagé des entrepreneurs locaux pour nettoyer la pollution. Plus tard dans l'avant-midi, l'APV a déterminé que le déversement était suffisamment important pour transférer la responsabilité générale du nettoyage à la Garde côtière canadienne (GCC).

À la suite du déversement d'hydrocarbures, un certain nombre de navires se trouvant dans le port ont aussi déclaré avoir été souillés par les hydrocarbures, y compris le *Burrard Clean #17*, un chaland immatriculé au Canada, possédé et exploité par l'organisme d'intervention Western Canada Marine Response Organization (WCMRC), qui était amarré dans le port de Vancouver.

Demande d'indemnisation

Le 15 août 2000, WCMRC a présenté à la GCC une facture au montant de 2 542,35 $ afin de recouvrer les frais relatifs à la pollution par les hydrocarbures subie par le *Burrard Clean #17*. Le 21 novembre 2000, la GCC a transmis la facture à l'administrateur. Le 24 novembre 2000, l'administrateur a envoyé un accusé de réception à WCMRC et, le 30 novembre 2000, il lui a fait parvenir de l'information pour l'aider à présenter une demande d'indemnisation à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse).

Le 27 décembre 2000, WCMRC a présenté à la Caisse une demande d'indemnisation à titre de propriétaire du chaland et non pas d'organisme d'intervention.

Évaluation et offre

L'administrateur a fait enquête et a évalué la demande d'indemnisation. D'autres renseignements ont été obtenus de WCMRC et de tierces parties à propos de certains aspects de la demande d'indemnisation. L'administrateur a constaté qu'un certain nombre d'éléments n'étaient pas établis au sens de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. Le 27 février 2001, il a offert à WCMRC la somme de 1 333,93 $, plus les intérêts, en règlement de sa demande d'indemnisation. WCMRC a contesté certains aspects de l'évaluation faite par l'administrateur, mais il a accepté l'offre et a signé une entente de désistement et de subrogation le 20 mars 2001. Le 22 mars 2001, la somme de 1 333,93 $, plus des intérêts de 70,27 $, ont été versés à WCMRC en règlement complet et final de sa demande d'indemnisation.

Mesures de recouvrement

En juillet 2003, une demande introductive d'instance a été déposée contre le propriétaire du *Skaubryn* (le propriétaire du navire) afin de recouvrer toutes les indemnités payées par la Caisse relativement à l'incident du *Skaubryn*. Le 3 septembre 2003, la demande introductive d'instance a été modifiée et déposée à nouveau. Le 4 septembre 2003, le propriétaire du navire a déposé une défense.

Des discussions ont eu lieu entre les parties en vue de parvenir à un règlement. Le 5 mars 2004, le propriétaire du navire a fait une offre de règlement au montant de 76 031,82 $, qui a été acceptée par l'administrateur.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2004.

Dossiers connexes

Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-01 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-02 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-03 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-05 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-06 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-07 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-08 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-09 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-10 (même incident, différent demandeur)

Déversement d'origine inconnue *Skaubryn* - Demande d'indemnisation de l'*Island Provider* (2000)

Lieu : Port de Vancouver (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-233-C1-05

Incident

Tard dans la soirée du 3 août 2000, un déversement d'hydrocarbures a été signalé au terminal Seabord, à North Vancouver (Colombie-Britannique). Deux navires étaient amarrés au terminal, le *Skaugran* et le *Skaubryn*. Tôt dans la journée du 4 août 2000, l'Administration portuaire de Vancouver (APV) est intervenue en réponse au déversement et a engagé des entrepreneurs locaux pour nettoyer la pollution. Plus tard dans l'avant-midi, l'APV a déterminé que le déversement était suffisamment important pour transférer la responsabilité générale du nettoyage à la Garde côtière canadienne (GCC).

À la suite du déversement d'hydrocarbures, un certain nombre de navires se trouvant dans le port ont aussi déclaré avoir été souillés par les hydrocarbures, y compris l'*Island Provider*, un navire de pêche en bois immatriculé au Canada, qui livrait du saumon à une entreprise située au centre-ville de Vancouver, lorsque sa coque, ses amarres et ses bouées d'amarrage ont été souillées par les hydrocarbures tôt dans la matinée du 5 août 2000.

Demande d'indemnisation

Le 6 octobre 2000, le propriétaire de l'*Island Provider* a présenté à la GCC une réclamation au montant de 4 415,89 $, afin de recouvrer les frais qu'il avait engagés en réponse à l'incident. Le 21 novembre 2000, la GCC a transmis la réclamation à l'administrateur. Le 24 novembre 2000, l'administrateur a envoyé un accusé de réception au propriétaire du navire et, le 30 novembre 2000, il lui a fait parvenir de l'information pour l'aider à présenter une demande d'indemnisation à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse). Par la suite, des discussions ont eu lieu par téléphone avec le propriétaire du navire. Le 28 mai 2002, l'administrateur a envoyé une autre lettre au propriétaire, car il n'avait obtenu aucune réponse à sa lettre du 30 novembre 2000. Le 30 juillet 2002, l'administrateur a reçu une lettre du propriétaire du navire dans laquelle ce dernier a confirmé sa demande d'indemnisation et a fourni divers documents justificatifs.

Évaluation et offre

L'administrateur a fait enquête et a évalué la demande d'indemnisation. Le 8 octobre 2002, il a avisé le propriétaire du navire de ses constatations préliminaires et lui a demandé de faire des commentaires à ce sujet. Le 28 novembre 2002, l'administrateur a reçu une réponse du propriétaire et, le lendemain, il lui a offert la somme de 3 486,83 $ en règlement de sa demande d'indemnisation. Le 5 décembre 2002, le propriétaire a accepté l'offre et a remis à l'administrateur une entente de désistement et de subrogation. Le 6 décembre 2002, le montant de l'offre de règlement, plus des intérêts de 529,29 $, ont été payés au propriétaire du navire.

Mesures de recouvrement

En juillet 2003, une demande introductive d'instance a été déposée contre le propriétaire du *Skaubryn* (le propriétaire du navire) afin de recouvrer toutes les indemnités payées par la Caisse relativement à l'incident du *Skaubryn*. Le 3 septembre 2003, la demande introductive d'instance a été modifiée et déposée à nouveau. Le 4 septembre 2003, le propriétaire du navire a déposé une défense.

Des discussions ont eu lieu entre les parties en vue de parvenir à un règlement. Le 5 mars 2004, le propriétaire du navire a fait une offre de règlement au montant de 76 031,82 $, qui a été acceptée par l'administrateur.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2004.

Dossiers connexes

Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-01 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-02 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-03 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-04 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-06 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-07 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-08 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-09 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-10 (même incident, différent demandeur)

Déversement d'origine inconnue *Skaubryn* – Demande d'indemnisation du Trophy *13K112086* (2000)

Lieu : Port de Vancouver (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-233-C1-06

Incident

Tard dans la soirée du 3 août 2000, un déversement d'hydrocarbures a été signalé au terminal Seabord, à North Vancouver (Colombie-Britannique). Deux navires étaient amarrés au terminal, le *Skaugran* et le *Skaubryn*. Tôt dans la journée du 4 août 2000, l'Administration portuaire de Vancouver (APV) est intervenue en réponse au déversement et a engagé des entrepreneurs locaux pour nettoyer la pollution. Plus tard dans l'avant-midi, l'APV a déterminé que le déversement était suffisamment important pour transférer la responsabilité générale du nettoyage à la Garde côtière canadienne (GCC).

À la suite du déversement d'hydrocarbures, un certain nombre de navires se trouvant dans le port ont aussi déclaré avoir été souillés par les hydrocarbures, y compris le *13K112086*, un bateau de plaisance non ponté en fibre de verre d'une longueur de trois mètres, portant le nom de modèle « *Trophy* ». Ce bateau, appartenant à un employé de la compagnie Ocean Fisheries of Vancouver (la compagnie), était amarré au quai de la compagnie, sur la rue Commissioner, à Vancouver, lorsqu'il a été souillé.

Demande d'indemnisation

Le 5 octobre 2000, la compagnie a envoyé une lettre à la GCC, à laquelle était jointes des photos du bateau de plaisance souillé par les hydrocarbures. La lettre était aussi accompagnée de deux factures originales datées au 24 août et du 6 septembre 2000, dont le total s'élevait à 331,22 $, pour le nettoyage des taches d'hydrocarbures sur la coque du bateau et pour le remplacement de câbles d'amarrage et de ballons de défense. La compagnie a indiqué qu'un certain nombre de ses bateaux de pêche commerciale avaient aussi été souillés par les hydrocarbures, mais que parce qu'ils étaient faits d'acier, la compagnie a pu les nettoyer elle-même.

Le 12 juillet 2001, la GCC a transmis à l'administrateur la lettre et les factures qu'elle avait reçues de la compagnie. Le 30 juillet 2001, l'administrateur a écrit à la compagnie pour l'aviser que, si la personne ayant subi les dommages dus à la pollution souhaitait faire une demande d'indemnisation à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse), elle devait le confirmer par écrit. Le 27 novembre 2002, l'administrateur a reçu la confirmation écrite de la demande d'indemnisation présentée à la Caisse, dont le montant s'élevait à 331,22 $.

Évaluation et offre

L'administrateur a fait enquête et a évalué la demande d'indemnisation. Le 28 novembre 2002, il a fait une offre d'indemnité égale au montant réclamé, plus les intérêts. Le 2 décembre 2002, après avoir reçu une entente de désistement et de subrogation dûment signée, l'administrateur a payé la somme de 331,22 $, plus des intérêts de 50,19 $.

Mesures de recouvrement

En juillet 2003, une demande introductive d'instance a été déposée contre le propriétaire du *Skaubryn* (le propriétaire du navire) afin de recouvrer toutes les indemnités payées par la Caisse relativement à l'incident du *Skaubryn*. Le 3 septembre 2003, la demande introductive d'instance a été modifiée et déposée à nouveau. Le 4 septembre 2003, le propriétaire du navire a déposé une défense.

Des discussions ont eu lieu entre les parties en vue de parvenir à un règlement. Le 5 mars 2004, le propriétaire du navire a fait une offre de règlement au montant de 76 031,82 $, qui a été acceptée par l'administrateur.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2004.

Dossiers connexes

Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-01 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-02 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-03 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-04 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-05 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-07 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-08 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-09 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-10 (même incident, différent demandeur)

Déversement d'origine inconnue *Skaubryn* – Demande d'indemnisation du *Georgie Girl* (2000)

Lieu : Port de Vancouver (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-233-C1-07

Incident

Tard dans la soirée du 3 août 2000, un déversement d'hydrocarbures a été signalé au terminal Seabord, à North Vancouver (Colombie-Britannique). Deux navires étaient amarrés au terminal, le *Skaugran* et le *Skaubryn*. Tôt dans la journée du 4 août 2000, l'Administration portuaire de Vancouver (APV) est intervenue en réponse au déversement et a engagé des entrepreneurs locaux pour nettoyer la pollution. Plus tard dans l'avant-midi, l'APV a déterminé que le déversement était suffisamment important pour transférer la responsabilité générale du nettoyage à la Garde côtière canadienne (GCC).

À la suite du déversement d'hydrocarbures, un certain nombre de navires se trouvant dans le port ont aussi déclaré avoir été souillés par les hydrocarbures, y compris le *Georgie Girl*, un yacht en fibre de verre, d'une longueur de huit mètres, qui était amarré dans une marina située du côté sud du port de Vancouver, lorsque sa coque et ses ballons de défense ont été souillés par les hydrocarbures.

Demande d'indemnisation

Le 18 septembre 2000, le propriétaire du *Georgie Girl* a présenté à la GCC une réclamation au montant de 217,86 $, afin de recouvrer les frais de nettoyage et de remplacement qu'il avait engagés. Le 21 novembre 2000, la GCC a transmis la réclamation à l'administrateur. Le 24 novembre 2000, l'administrateur a accusé réception de la réclamation et, le 30 novembre 2000, il a envoyé au propriétaire du yacht de l'information sur la marche à suivre pour faire une demande d'indemnisation à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse).

Le 9 janvier 2001, le propriétaire du yacht a présenté à la Caisse une demande d'indemnisation au montant de 217,86 $.

Évaluation et offre

Après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a payé le montant complet réclamé, plus des intérêts de 12,20 $. Le 10 avril 2001, le propriétaire du yacht a signé et livré à l'administrateur une entente de désistement et de subrogation.

Mesures de recouvrement

En juillet 2003, une demande introductive d'instance a été déposée contre le propriétaire du *Skaubryn* (le propriétaire du navire) afin de recouvrer toutes les indemnités payées par la Caisse relativement à l'incident du *Skaubryn*. Le 3 septembre 2003, la demande introductive d'instance a été modifiée et déposée à nouveau. Le 4 septembre 2003, le propriétaire du navire a déposé une défense.

Des discussions ont eu lieu entre les parties en vue de parvenir à un règlement. Le 5 mars 2004, le propriétaire du navire a fait une offre de règlement au montant de 76 031,82 $, qui a été acceptée par l'administrateur.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2004.

Dossiers connexes

Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-01 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-02 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-03 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-04 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-05 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-06 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-08 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-09 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-10 (même incident, différent demandeur)

Déversement d'origine inconnue *Skaubryn* – Demande d'indemnisation du *Leedon* (2000)

Lieu : Port de Vancouver (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-233-C1-08

Incident

Tard dans la soirée du 3 août 2000, un déversement d'hydrocarbures a été signalé au terminal Seabord, à North Vancouver (Colombie-Britannique). Deux navires étaient amarrés au terminal, le *Skaugran* et le *Skaubryn*. Tôt dans la journée du 4 août 2000, l'Administration portuaire de Vancouver (APV) est intervenue en réponse au déversement et a engagé des entrepreneurs locaux pour nettoyer la pollution. Plus tard dans l'avant-midi, l'APV a déterminé que le déversement était suffisamment important pour transférer la responsabilité générale du nettoyage à la Garde côtière canadienne (GCC).

À la suite du déversement d'hydrocarbures, un certain nombre de navires se trouvant dans le port ont aussi déclaré avoir été souillés par les hydrocarbures, y compris le *Leedon*, un petit yacht privé. Le 9 août 2000, alors que le *Leedon* était amarré dans une marina située du côté sud du port de Vancouver, dans le secteur du centre-ville, son propriétaire a communiqué avec la GCC pour signaler que le yacht avait été souillé par les hydrocarbures.

Demande d'indemnisation

Le 8 octobre 2000, le propriétaire du *Leedon* a présenté à la GCC une réclamation au montant de 298,65 $, qui représentait les frais qu'il avait engagés pour sortir le yacht de l'eau et pour nettoyer sous pression et repeindre la partie de la coque qui avait été souillée. Le 21 novembre 2000, la GCC a transmis la réclamation à l'administrateur. Le 24 novembre 2000, l'administrateur a écrit au propriétaire du yacht afin de lui fournir de l'information pour l'aider à présenter une demande d'indemnisation officielle à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse).

Le 11 janvier 2001, le propriétaire du *Leedon* a présenté à la Caisse une demande d'indemnisation officielle, accompagnée de documents et de renseignements justificatifs.

Évaluation et offre

En avril 2001, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a payé le montant complet réclamé, plus des intérêts de 16,01 $.

Mesures de recouvrement

En juillet 2003, une demande introductive d'instance a été déposée contre le propriétaire du *Skaubryn* (le propriétaire du navire) afin de recouvrer toutes les indemnités payées par la Caisse relativement à l'incident du *Skaubryn*. Le 3 septembre 2003, la demande introductive d'instance a été modifiée et déposée à nouveau. Le 4 septembre 2003, le propriétaire du navire a déposé une défense.

Des discussions ont eu lieu entre les parties en vue de parvenir à un règlement. Le 5 mars 2004, le propriétaire du navire a fait une offre de règlement au montant de 76 031,82 $, qui a été acceptée par l'administrateur.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2004.

Dossiers connexes

Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-01 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-02 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-03 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-04 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-05 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-06 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-07 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-09 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-10 (même incident, différent demandeur)

Déversement d'origine inconnue *Skaubryn* – Demande d'indemnisation du *Silver Bullit* (2000)

Lieu : Port de Vancouver (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-233-C1-09

Incident

Tard dans la soirée du 3 août 2000, un déversement d'hydrocarbures a été signalé au terminal Seabord, à North Vancouver (Colombie-Britannique). Deux navires étaient amarrés au terminal, le *Skaugran* et le *Skaubryn*. Tôt dans la journée du 4 août 2000, l'Administration portuaire de Vancouver (APV) est intervenue en réponse au déversement et a engagé des entrepreneurs locaux pour nettoyer la pollution. Plus tard dans l'avant-midi, l'APV a déterminé que le déversement était suffisamment important pour transférer la responsabilité générale du nettoyage à la Garde côtière canadienne (GCC).

À la suite du déversement d'hydrocarbures, un certain nombre de navires se trouvant dans le port ont aussi déclaré avoir été souillés par les hydrocarbures, y compris le *Silver Bullit*, un bateau de travail de 7 mètres possédé et exploité par une famille. Les 4 et 5 août 2000, le bateau de travail se trouvait près du quai de l'entreprise B.C. Sugar Company, du côté sud du port de Vancouver, lorsque sa coque et son système de refroidissement du moteur ont été souillés par les hydrocarbures.

Demande d'indemnisation

Le 10 août 2000, le propriétaire du *Silver Bullit* (le propriétaire) a écrit à la GCC pour l'aviser de son intention de faire une réclamation en dommages-intérêts contre les navires de haute mer qui avaient causé la pollution par les hydrocarbures. Le 21 novembre 2000, la GCC a transmis la lettre du propriétaire à l'administrateur. Le 30 novembre 2000, l'administrateur a écrit au propriétaire pour lui demander de confirmer qu'il voulait faire une demande d'indemnisation à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires et, en même temps, pour lui fournir de l'information sur la manière de présenter une telle demande. Le 19 février 2003, après avoir fait de nombreux suivis, l'administrateur a reçu du propriétaire une lettre accompagnée des reçus exigés et indiquant que le montant de sa demande d'indemnisation s'élevait à 8 585,16 $.

Évaluation et offre

L'administrateur a engagé un expert maritime pour qu'il enquête sur certains aspects de la demande d'indemnisation. À la suite de l'enquête, la demande d'indemnisation a été jugée non recevable. Le 17 juillet 2003, l'administrateur a informé le propriétaire de sa décision et l'a avisé qu'il disposait d'un délai de 30 jours pour fournir d'autres preuves ou arguments, sans quoi sa décision serait définitive. Étant donné qu'aucune réponse n'a été reçu du propriétaire, la demande d'indemnisation a été rejetée.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2004.

Dossiers connexes

Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-01 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-02 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-03 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-04 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-05 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-06 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-07 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-08 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seaboard, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-10 (même incident, différent demandeur)

Déversement d'origine inconnue *Skaubryn* – Demande d'indemnisation Bateau à moteur de 17 pieds (2000)

Lieu : Port de Vancouver (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-233-C1-10

Incident

Tard dans la soirée du 3 août 2000, un déversement d'hydrocarbures a été signalé au terminal Seabord, à North Vancouver (Colombie-Britannique). Deux navires étaient amarrés au terminal, le *Skaugran* et le *Skaubryn*. Tôt dans la journée du 4 août 2000, l'Administration portuaire de Vancouver (APV) est intervenue en réponse au déversement et a engagé des entrepreneurs locaux pour nettoyer la pollution. Plus tard dans l'avant-midi, l'APV a déterminé que le déversement était suffisamment important pour transférer la responsabilité générale du nettoyage à la Garde côtière canadienne (GCC).

À la suite du déversement d'hydrocarbures, un certain nombre de navires se trouvant dans le port ont aussi déclaré avoir été souillés par les hydrocarbures, y compris un bateau à moteur de 17 pieds.

Demande d'indemnisation

Le 29 août 2000, le propriétaire du bateau à moteur a présenté à la GCC une demande d'indemnisation au montant de 500,00 $ pour les frais de nettoyage de son bateau souillé par les hydrocarbures. Le 21 novembre 2000, la GCC a transmis la réclamation à l'administrateur. Le 24 novembre 2000, l'administrateur a écrit au propriétaire du bateau pour lui demander de confirmer qu'il voulait faire une demande d'indemnisation à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse). Le 4 décembre 2000, le propriétaire du bateau a répondu à l'administrateur pour confirmer sa demande d'indemnisation à la Caisse.

Évaluation et offre

L'administrateur a fait enquête et a évalué la demande d'indemnisation. Le 30 mars 2001, il a demandé au propriétaire du bateau de fournir des preuves à l'appui des montants réclamés dans sa demande d'indemnisation. Le 10 juin 2002, le demandeur a répondu en indiquant qu'il n'avait aucun reçu. En raison de l'absence de pièces justificatives, la demande d'indemnisation a été rejetée.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2003.

Dossiers connexes

Skaubryn (2000), terminal Seabord, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-01 (même incident, différent demandeur)

Skaubryn (2000), terminal Seabord, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-02 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seabord, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-03 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seabord, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-04 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seabord, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-05 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seabord, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-06 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seabord, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-07 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seabord, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-08 (même incident, différent demandeur)
Skaubryn (2000), terminal Seabord, North Vancouver (C.-B.), numéro de cas : 120-233-C1-09 (même incident, différent demandeur)

***Rivers Inlet* (1999)**

Lieu : Deep Bay (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-234-C1

Incident

Le 16 juin 1999, le *Rivers Inlet*, un navire de pêche en bois immatriculé au Canada, construit en 1926, a coulé à son point d'amarrage à Deep Bay (Colombie-Britannique) et a causé un déversement d'hydrocarbures. On a estimé que le navire avait à son bord 330 litres d'hydrocarbures. Le navire n'était plus utilisé pour la pêche, mais il servait au transport de billes pour bardeaux de fente. De plus, il y avait une infiltration d'eau dans le navire, dont le propriétaire était au courant, car il avait pris des dispositions pour pomper l'eau.

Il y avait des lieux de récolte de palourdes et d'huîtres à Deep Bay. Le directeur du port local a signalé le naufrage, qui s'est produit dans un port pour petits bateaux. La Garde côtière canadienne (GCC) est intervenue et a engagé des entrepreneurs. Le 25 juin 1999, le propriétaire a signé une entente autorisant la Couronne à enlever et à détruire le navire, indemnisant la Couronne de tous ses frais et la dégageant de toute responsabilité. Le 28 juin 1999, un entrepreneur engagé par la GCC a renfloué le navire. Par la suite, le navire a été démantelé et détruit.

Demande d'indemnisation

Le 1er mars 2000, le propriétaire a indiqué qu'il n'avait pas les moyens de remplir ses obligations relativement au naufrage. Par conséquent, le 15 juin 2000, la Couronne a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) une demande d'indemnisation au montant de 15 777,43 $, afin de recouvrer les frais et dépenses engagés par la GCC en réponse à l'incident.

Évaluation et offre

L'administrateur a fait enquête et a évalué la demande d'indemnisation, qui comprenait les frais d'intervention en réponse à la pollution par les hydrocarbures, ainsi que les frais de renflouement du navire et d'enlèvement de l'épave. Le 12 décembre 2000, l'administrateur a offert de régler la demande d'indemnisation pour la somme de 10 819,91 $, plus des intérêts de 1 248,38 $, ce qui représentait, à son avis, le montant des frais d'intervention en réponse à la pollution par les hydrocarbures. Le même jour, le montant du règlement a été payé à la Couronne.

Mesures de recouvrement

Le 23 octobre 2001, l'administrateur a reçu du propriétaire du navire la reconnaissance écrite de sa dette envers la Caisse au montant de 12 068,29 $ et son acceptation de prolonger jusqu'au 31 décembre 2006 le délai à l'expiration duquel la Caisse pourrait prendre des mesures de recouvrement. Entre-temps, l'administrateur a évalué les possibilités de recouvrement de la Caisse, mais puisqu'aucune mesure de recouvrement ne semblait prometteuse, il a fermé le dossier de l'incident.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2002.

***Texada* (2000)**

Lieu : Passage Dolomite (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-242-C1

Incident

Tôt dans la matinée du 4 août 2000, le *Texada*, un navire de pêche en bois immatriculé au Canada, construit en Nouvelle-Écosse en 1930, s'est complètement échoué dans le passage Dolomite, connu localement sous le nom de passage Burnaby, un bras de mer dangereux situé près de l'extrémité sud des îles de la Reine-Charlotte (Colombie-Britannique). Cet endroit se trouve non loin de la réserve de parc national Gwaii Haanas et du site du patrimoine haïda. La Garde côtière canadienne (GCC), Parcs Canada, ainsi qu'une entreprise de sauvetage de la côte Ouest (le sauveteur) engagée pour aider au sauvetage du *Texada* sont intervenus en réponse à l'échouement.

Le 7 août 2000, les réservoirs du navire avaient été vidés de carburant, mais il restait d'autres hydrocarbures résiduels à bord. Le 8 août 2000, le *Texada* a été remis à flot et placé non loin sur la rive pour y faire des réparations temporaires. Durant cette opération, une quantité inconnue d'hydrocarbures s'est échappée du navire, et la nappe s'est répandue dans le bras de mer, ce qui a nécessité le nettoyage de la rive.

Mesures prises par l'administrateur

L'administrateur a été avisé de l'incident par l'avocat du sauveteur le 5 août 2000. Le 18 août 2000, l'administrateur a reçu copie d'une lettre de l'avocat du sauveteur l'informant que ce dernier ne présenterait aucune demande d'indemnisation au gouvernement du Canada pour ses services et que le propriétaire du navire assumerait tous les frais relatifs à l'incident depuis la date de l'échouement.

L'administrateur a engagé un expert maritime qui s'est rendu sur les lieux de l'incident le 19 août 2000 pour évaluer les circonstances de l'incident et l'état du navire. À la suite de son inspection, l'expert maritime a fait rapport sur les aspects de la pollution, l'état du navire, ainsi que l'opération de remorquage proposée et le caractère approprié de celle-ci.

Demande d'indemnisation

L'administrateur n'a reçu aucune demande d'indemnisation relativement à cet incident.

Les frais et dépenses de la GCC, dont le montant s'élevait à 11 235,41 $, ont été payés en entier par le propriétaire du navire le 22 novembre 2000.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2001.

***Sandy S* (2001)**

Lieu : Port de Prince Rupert (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-260-C1

Incident

Le 9 février 2001, le *Sandy S*, un navire de pêche en bois canadien, construit en 1947, a coulé au quai du port de Prince Rupert (Colombie-Britannique) et a déversé une partie des quelque 900 litres de carburant diesel qui se trouvaient à son bord. Le personnel du bureau local des Ports pour petits bateaux du ministère des Pêches et des Océans a pris des mesures d'intervention initiales en réponse au naufrage. Le propriétaire du navire a indiqué qu'il allait demander l'aide d'amis pour renflouer le navire, mais il ne l'a pas fait, ce qui a obligé la Garde côtière canadienne (GCC) à agir.

Le 13 février 2001, la GCC a envoyé une lettre au propriétaire du navire pour l'aviser qu'en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada* (la Loi), il était responsable de tous les frais et dépenses engagés par le gouvernement du Canada pour intervenir en réponse au naufrage du *Sandy S*. Le propriétaire a répondu qu'il n'avait pas les moyens de sauver son navire, mais il a signé une lettre d'engagement par laquelle il assumait la responsabilité de tous les frais et dépenses engagés par les autorités canadiennes en vertu des articles 677 et 678 de la Loi. Le même jour, le 13 février 2001, des sauveteurs engagés à contrat par la GCC ont renfloué le navire et ont enlevé le reste des hydrocarbures qui se trouvaient à bord. Le navire a ensuite été remorqué jusqu'au brûlé d'Osborne et placé sur le rivage temporairement.

Demande d'indemnisation

Le 26 octobre 2001, la Couronne a présenté au propriétaire du navire une réclamation au montant de 9 677,30 $ afin de recouvrer les frais et dépenses engagés par la GCC en réponse à l'incident. Cependant, aucune réponse n'a été reçue. Par conséquent, dans une lettre datée du 23 août 2002, la GCC a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant révisé de 9 433,02 $.

Évaluation et offre

Le 18 novembre 2002, après avoir enquêté sur la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert à la GCC la somme de 9 331,69 $, plus des intérêts de 1 035,94 $, en règlement de la demande d'indemnisation. L'offre a été acceptée et payée.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2003.

***Destiny 1* (2001)**

Lieu : Île Granville, Vancouver (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-266-C1

Incident

Le 10 avril 2001, le *Destiny 1*, un navire à passagers d'affrètement canadien, qui servait de bateau-restaurant, a pris feu à son point d'amarrage sur l'île Granville, à Vancouver (Colombie-Britannique). Une embarcation de la Garde côtière canadienne (GCC) et un bateau-pompe de Vancouver sont intervenus. Par la suite, il a été décidé de remorquer le navire endommagé à une bouée d'amarrage à Kitsilano, dans la ville de Vancouver. La GCC a engagé des entrepreneurs pour qu'ils se tiennent prêts à intervenir au besoin. Le navire avait à son bord 1 300 litres de carburant diesel, et le personnel d'intervention d'urgence de la GCC a profité de l'occasion pour obturer les deux réservoirs de carburant afin de minimiser le risque de pollution.

Le lendemain, le 11 avril 2001, le *Destiny 1* a coulé à la bouée d'amarrage de Kitsilano. Un représentant de l'assureur du navire est arrivé sur les lieux et a déclaré le navire perte totale. La GCC a avisé le propriétaire de sa responsabilité d'enlever les polluants et le navire, en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

La GCC a donné pour instructions aux équipages de ses navires de recherche et sauvetage de vérifier l'épave périodiquement. Aucune pollution n'a été signalée. Le 12 avril 2001, le *Destiny 1* a été renfloué et remorqué jusqu'au rivage. Des précautions ont été prises pour veiller à ne causer aucune pollution lorsque la coque a été vidée d'eau.

Demande d'indemnisation

La GCC a fait une réclamation au propriétaire du navire afin de recouvrer ses frais et dépenses, mais en vain. Par conséquent, le 20 décembre 2002, la GCC a présenté une demande d'indemnisation à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires.

Évaluation et offre

L'administrateur a enquêté sur la demande d'indemnisation et l'a envoyée au propriétaire du navire pour qu'il la paye directement à la Couronne. L'assureur du propriétaire du navire et la Couronne ont discuté d'un règlement et, le 20 mai 2003, le montant du règlement a été payé à la GCC.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2003.

***Egret Plume II* (2001)**

Lieu : Ladysmith (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-269-C1

Incident

Le 26 avril 2001, l'*Egret Plume II*, une embarcation en bois canadienne, construite en 1931 et immatriculée en tant que yacht, a coulé dans le port pour petits bateaux de Ladysmith (Colombie-Britannique). On a signalé que l'embarcation avait récemment été ravitaillée en carburant et qu'elle avait à son bord environ 660 à 1 100 litres de carburant diesel. Un entrepreneur a déployé des barrages flottants et des matelas absorbants. Le lendemain, le 27 avril 2001, le personnel d'intervention d'urgence de la Garde côtière canadienne (GCC) est arrivé sur les lieux et a assumé le rôle de commandant sur place.

Le propriétaire a indiqué qu'il n'avait pas d'argent et il n'a joué aucun rôle actif en réponse à la situation. Le 28 avril 2001, la GCC a engagé un entrepreneur pour retirer l'embarcation de l'eau et la placer sur une remorque dans le port pour petits bateaux. Aucune pollution n'a été causée durant cette opération.

L'*Egret Plume II* a subi des dommages à la proue lorsqu'il a coulé. Il était donc considéré comme ayant peu ou point de valeur.

Demande d'indemnisation

La GCC a tenté sans succès de recouvrer ses frais et dépenses auprès du propriétaire de l'embarcation. Le 10 mai 2002, la GCC a donc présenté par lettre à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 5 075,02 $.

Évaluation et offre

Le 27 mai 2002, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a fait une offre de règlement à la GCC au montant de 4 904,36 $. La GCC a accepté l'offre le 6 juin 2002, et l'administrateur lui a payé le montant du règlement, plus des intérêts de 313,00 $, le 10 juin 2002.

Mesures de recouvrement

L'administrateur a écrit au propriétaire de l'embarcation afin de recouvrer le montant payé, mais en vain.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2003.

***Twinkle* (2001)**

Lieu : Campbell River (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-280-C1

Incident

Le 3 août 2001, le *Twinkle*, une embarcation en bois canadienne construite en 1925, qui était immatriculée en tant que navire de pêche mais qui, apparemment, ne servait plus à cette fin, a signalé qu'elle prenait l'eau au large de Cape Mudge, dans le passage Discovery, du côté est de l'île de Vancouver (Colombie-Britannique). Une vedette de la Garde côtière canadienne (GCC) est intervenue et le navire a été ramené sous escorte en toute sécurité au quai Yucata, à Cape Mudge. Au cours de l'opération de sauvetage, la vedette de la GCC a dû pomper l'eau du navire pour le maintenir à flot, et des hydrocarbures ont été rejetés dans l'eau durant le pompage. Les hydrocarbures provenaient du fond de la cale du navire et peut-être aussi de quelques contenants qui se trouvaient dans la cale. Le *Twinkle* a ensuite été déplacé au quai de Campbell River, où il a coulé le 7 août 2001. Le propriétaire n'a pas agi. Avec l'accord du personnel d'intervention d'urgence de la GCC, l'administration du port de Campbell River a pris des mesures en réponse au risque de pollution par les hydrocarbures. Le 9 août 2001, le *Twinkle* a été renfloué par un entrepreneur engagé par la GCC, et les hydrocarbures se trouvant à bord ont été enlevés.

Demande d'indemnisation

Le 4 juin 2002, la GCC a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 9 966,35 $, pour ses frais et dépenses.

Évaluation et offre

Après avoir évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert à la GCC la somme de 9 904,39 $ en règlement complet et final de sa demande d'indemnisation. Le 25 septembre 2002, cette somme a été payée à la GCC, plus des intérêts de 623,02 $.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2003.

***Linbe* (2001)**

Lieu : Port Alberni, (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-286-C1

Incident

Le 13 septembre 2001, le *Linbe*, une embarcation en bois canadienne, immatriculée en tant que navire de pêche, a coulé partiellement et a déversé du carburant diesel dans l'anse Alberni, sur la côte ouest de l'île de Vancouver (Colombie-Britannique). Le propriétaire a indiqué qu'il n'avait aucune assurance, mais il a ensuite fait appel à une compagnie de remorquage locale. Le directeur du port a surveillé l'incident, et la compagnie de remorquage a renfloué l'épave à l'aide d'un chaland. La compagnie de remorquage a facturé ses travaux à la Garde côtière canadienne (GCC) et elle a été payée.

Demande d'indemnisation

Le 13 décembre 2002, la GCC a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 9 024,72 $.

Évaluation et offre

Le 17 janvier 2003, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a payé le montant complet de la demande d'indemnisation de la GCC, plus des intérêts de 344 68 $.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2003.

***BCP Carrier #17* (2001)**

Lieu : Port de Ladysmith (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-289-C1

Incident

Le 3 octobre 2001, le *BCP Carrier #17*, un chaland en bois immatriculé au Canada, construit en 1943, a coulé dans le port de Ladysmith (Colombie-Britannique). Le chaland avait à son bord environ 2 300 litres de carburant diesel et 1 100 litres d'huile hydraulique dans des réservoirs, ainsi que de l'équipement. On a indiqué que le chaland était en mauvais état et qu'il risquait de se briser s'il était soulevé. En réponse à l'incident, la Garde côtière canadienne (GCC) a déployé un barrage flottant autour de l'endroit, elle a engagé des plongeurs pour obturer les évents, et elle a récupéré les hydrocarbures qui s'étaient accumulés à l'intérieur du barrage. Le conseil municipal de Ladysmith est devenu partie à l'incident, car celui-ci est survenu dans une concession en eau publique de la Colombie-Britannique.

Le 22 octobre 2001, le propriétaire du chaland a avisé la GCC qu'il était incapable de s'occuper de la situation. Par conséquent, la GCC a engagé un entrepreneur pour renflouer le chaland et le sortir de l'eau. En même temps, la GCC a continué de surveiller les lieux. Une plage locale, qui avait subi de légers dommages causés par la pollution, a été nettoyée.

Les préparatifs de l'opération de sauvetage ont commencé le 1er novembre 2001, et le chaland a été partiellement renfloué le 3 novembre et vidé d'eau le 4 novembre. Des pompes ont été employées pour maintenir le chaland à flot. Le 17 novembre 2001, les sauveteurs ont pris des mesures pour minimiser le risque de pollution, y compris l'enlèvement des réservoirs de carburant, avant de remorquer le chaland jusqu'à leur chantier pour le démanteler et le détruire. Le démantèlement du navire a pris fin le 20 novembre 2001.

Mesures prises par l'administrateur

L'administrateur a d'abord été avisé de l'incident par un agent local d'intervention d'urgence de la GCC. Il a alors fait appel à un avocat et à un expert maritime.

Demande d'indemnisation

Le 7 novembre 2002, la GCC a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 101 531,26 $, afin de recouvrer les frais et dépenses qu'elle avait engagés en réponse à l'incident.

Évaluation et offre

L'administrateur a fait enquête et a évalué la demande d'indemnisation, laquelle comprenait des frais relatifs à l'enlèvement des déchets de bois et des résidus de bois non contaminés, dont le montant total s'élevait à 14 412,00 $. Étant donné les circonstances particulières de l'incident,

l'administrateur était convaincu que ces frais étaient raisonnables et qu'ils avaient été engagés aux fins des mesures nécessaires pour réparer, contrer, réduire au minimum ou prévenir les dommages dus à la pollution causée par le *BCP Carrier #17*; par conséquent, l'administrateur a jugé que ces frais étaient établis.

Le 27 février 2003, l'administrateur a offert à la GCC la somme de 101 367,75 $ en règlement de sa demande d'indemnisation, et la GCC a accepté l'offre. Le 6 mars 2003, le montant du règlement, plus des intérêts de 6 436,87 $, ont été payés à la GCC.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2003.

***Rivtow Lion* (2001)**

Lieu : Passage Sansum (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-291-C1

Incident

Le 6 novembre 2001, on a observé une irisation d'hydrocarbures provenant du *Rivtow Lion*, un remorqueur en acier immatriculé au Canada, construit en 1940, alors qu'il était amarré dans le passage Sansum, à Maple Bay, sur la côte sud-est de l'île de Vancouver. Le remorqueur avait une quantité considérable d'hydrocarbures à son bord. Le propriétaire du remorqueur a été trouvé, mais il a été incapable d'assumer la responsabilité de l'incident, obligeant ainsi la Garde côtière canadienne (GCC) à intervenir. La GCC a engagé des entrepreneurs pour vider les réservoirs de carburant du remorqueur, afin de réduire au minimum le risque de pollution. De plus, au moment de l'incident, le *Rivtow Lion* était amarré à la structure d'une pisciculture abandonnée, un point de mouillage considéré comme peu sûr. La GCC a alors pris des dispositions pour tirer le remorqueur et le fixer à une bouée d'amarrage convenable dans la baie Patricia.

Le 7 février 2002, les entrepreneurs engagés par la GCC ont indiqué qu'ils avaient réussi à vider le remorqueur des déchets qu'il contenait et à nettoyer la coque. Ils ont récupéré 23 154 litres de carburant diesel, 11 889 litres d'huile usée et 9 100 litres d'eau mélangée aux hydrocarbures. Cependant, la vidange des réservoirs de carburant du remorqueur n'a pas éliminé le risque d'autre pollution, car il y avait aussi des hydrocarbures dans la machine principale et la tuyauterie, ce qui a nécessité d'autres travaux.

En même temps, la GCC a pris des dispositions pour transférer la propriété du remorqueur à la Nanaimo Dive Association, afin que le remorqueur puisse éventuellement être coulé pour servir de récif sous-marin artificiel. Pour ce faire, il fallait satisfaire aux normes d'Environnement Canada sur l'immersion de déchets en mer, décontaminer le remorqueur et enlever d'autres débris. Le *Rivtow Lion* a été coulé au début de mai 2002.

Mesures prises par l'administrateur

L'administrateur a engagé un expert maritime pour surveiller toutes les mesures prises à l'égard du remorqueur. En compagnie de l'agent d'intervention d'urgence de la GCC et d'un expert agissant au nom de la GCC, l'expert maritime a inspecté le remorqueur le 22 mars 2002.

Demande d'indemnisation

Le 10 octobre 2002, la GCC a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 105 543,95 $.

Évaluation et offre

L'administrateur a fait enquête et a évalué la demande d'indemnisation. Il avait des préoccupations à propos de certains frais réclamés qui semblaient ne pas être liés aux mesures nécessaires pour réparer les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, mais plutôt à des mesures pour satisfaire aux normes d'Environnement Canada sur l'immersion de déchets en mer. Le 10 mars 2003, l'administrateur a indiqué à la GCC quels frais qui étaient indemnisables et, le 31 mars 2003, il a autorisé le paiement de la somme de 92 541,54 $, plus des intérêts de 3 966,59 $.

Le 31 mars 2003, la GCC a demandé à l'administrateur de réexaminer certaines parties de la demande d'indemnisation qui n'avaient pas été jugées recevables. L'administrateur a répondu qu'il examinerait tout renseignement nouveau ou important que la GCC pourrait vouloir lui fournir, afin de déterminer s'il y avait lieu de rouvrir son enquête et/ou de réévaluer les parties de la demande d'indemnisation qui avaient été rejetées. Le 8 mai 2003, la GCC a fourni à l'administrateur des renseignements nouveaux ou importants. Le 10 juin 2003, après avoir examiné ces renseignements, l'administrateur a avisé la GCC qu'il avait décidé de ne pas rouvrir son enquête.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2003.

***First Lady* (2002)**

Lieu : Boat Harbour (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-333-C1

Incident

Le 25 décembre 2002, le bateau de plaisance *First Lady* a chassé sur son ancre durant une tempête et s'est échoué à Boat Harbour, au sud de Nanaimo, en Colombie-Britannique. Le bateau s'est renversé sur le côté durant le cycle de la marée, ce qui l'a submergé et a causé un déversement d'hydrocarbures. Le lendemain, la Garde côtière canadienne (GCC) est arrivée sur les lieux et a engagé un entrepreneur local pour tirer le bateau du rivage et l'ancrer à nouveau. La vedette de la GCC *Skua* a pompé le reste de l'eau à l'intérieur du bateau et l'a remorqué jusqu'à l'Institut des sciences de la mer (ISM), situé à Sidney (Colombie-Britannique). Il restait encore une quantité inconnue de carburant diesel à bord du bateau.

Le 27 décembre 2002, la GCC a demandé une lettre d'engagement au propriétaire du bateau et, le lendemain, elle lui a envoyé par télécopieur une facture pour les frais qu'elle avait engagés. Le 30 décembre 2002, le *First Lady* a été amarré à l'ISM, dans la baie Port, sorti de l'eau et placé sur un portique de transbordement. Le 21 janvier 2003, aucune réponse n'avait encore été reçue du propriétaire du bateau; par conséquent, la GCC lui a envoyé une lettre d'intention de vente. Cependant, la lettre a été retournée plus tard avec la mention « déménagé, adresse inconnue ». De plus, la GCC a tenté sans succès de communiquer avec le propriétaire par téléphone. Le 24 janvier 2003, la GCC a obtenu la nouvelle adresse du propriétaire du bateau et lui a envoyé une autre lettre d'intention de vente, mais aucune réponse n'a été reçue. Le 5 février 2003, la GCC a saisi le bateau en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada* et a pris des mesures pour le vendre afin de recouvrer ses frais. Le *First Lady* a été vendu au plus offrant le 21 février 2003.

Demande d'indemnisation

Le produit de la vente du bateau a été insuffisant pour couvrir tous les frais des mesures d"intervention prises par la GCC en réponse à l'incident. Par conséquent, le 7 janvier 2004, la GCC a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 2 539,15 $, ce qui représentait le solde des frais de la GCC qui n'avaient pas été recouvrés.

Évaluation et offre

Le 2 mars 2004, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a fait une première offre de règlement au montant de 2 316,38 $; il a ensuite augmenté son offre à 2 390,51 $ après avoir reçu d'autres renseignements de la GCC. La GCC a accepté cette offre et, le 17 mars 2004, le montant de l'offre de règlement, plus des intérêts de 83,15 $, ont été payés à la GCC.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2004.

***Silver Eagle* (2003)**

Lieu : Bras de mer Cumshewa (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-339-C1

Incident

Le 25 janvier 2003, le navire de pêche *Silver Eagle* a rompu ses amarres par très mauvais temps et s'est échoué dans le bras de mer Cumshewa (Colombie-Britannique), dans une zone abritant une station piscicole et des viviers. Le navire a basculé sur le côté et a déversé des hydrocarbures. Le propriétaire du navire a tenté de le sauver.

Le 30 janvier 2003, la Garde côtière canadienne (GCC) a pris en charge les mesures d'intervention et a engagé une équipe de sauvetage, qui est arrivée sur les lieux le 1er février 2003. Le lendemain, l'équipe de sauvetage a renfloué le navire, l'a nettoyé et a nettoyé également la zone où il s'était échoué. Le navire a ensuite été remorqué à Queen Charlotte City le 3 février 2003 et amarré dans le port pour petits bateaux.

Le moteur du navire avait pompé la cale et créé une irisation d'hydrocarbures dans le port le 6 février 2003. Celle-ci a été contenue par un barrage absorbant. La GCC a jugé que les mesures d'intervention étaient inadéquates et son unité auxiliaire 64 a retiré le barrage absorbant le lendemain et déployé un barrage flottant à la place.

Mesures prises par l'administrateur

Le 17 février 2003, l'administrateur a retenu les services d'un conseiller juridique pour communiquer avec les assureurs du propriétaire du navire, afin d'obtenir une lettre d'engagement en faveur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires et de la Couronne.

Administrateur partie à l'instance selon la loi

Les efforts déployés par la GCC pour que le propriétaire du navire assume les frais de l'intervention ont été infructueux. Par conséquent, le 27 novembre 2003, la Couronne a déposé une demande introductive d'instance au montant de 103 458,84 $ auprès de la Cour fédérale du Canada contre le propriétaire du navire et toute autre partie ayant un intérêt dans le navire. L'administrateur est devenu partie à l'instance selon la loi et a déposé sa défense le 17 décembre 2003.

Afin de permettre aux assureurs du propriétaire du navire d'envisager le règlement de la demande d'indemnisation, il a fallu obtenir des preuves de l'équipe de sauvetage que la GCC avait engagée. L'entrepreneur chargé du sauvetage a répondu aux questions des assureurs le 19 mars 2004, après quoi l'expert des assureurs a recommandé une réduction de 26 721,91 $ des frais de l'entrepreneur. Le conseiller juridique de la Couronne a indiqué qu'il acceptait les conclusions de l'expert. À la suite de négociations, l'affaire a été réglée par le propriétaire du navire et les assureurs, qui ont versé la somme de 66 356,03 $ à la Couronne.

Le 7 mars 2005, la Cour fédérale a rendu une ordonnance par consentement mutuel rejetant l'action de la Couronne sans frais pour les parties.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2005.

***Northern Light V* (2003)**

Lieu : Détroit de Baynes (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-340-C1

Incident

Le 3 février 2003, on a signalé que le *Northern Light V*, un navire câblier converti, était abandonné et gisait à son point d'ancrage dans le détroit de Baynes, en Colombie-Britannique, une zone considérée comme un important habitat de mollusques et de poissons et de première importance économique pour la province. Deux jours plus tard, le navire a été inspecté par la Garde côtière canadienne (GCC), la Direction de la sécurité maritime de Transports Canada et le ministère provincial de l'aquaculture, de l'alimentation et des pêcheries. On a constaté que la coque était fortement rouillée et montrait des signes de grave détérioration au niveau de la ligne de flottaison, et que le navire avait à son bord une quantité indéterminée d'hydrocarbures et d'autres produits chimiques inconnus.

La GCC a trouvé le propriétaire du navire et a tenté de lui livrer un avis d'enlèvement du navire par courrier recommandé, mais le propriétaire a refusé de l'accepter. Par conséquent, la GCC a commencé à examiner les solutions possibles. À la suite d'une inspection minutieuse du navire effectuée par la GCC et un expert maritime agissant au nom de l'administrateur, il a été conclu que le navire était en danger imminent de couler à cause de l'état de la coque et qu'il posait donc un risque considérable de pollution par les hydrocarbures. Le 22 février 2003, le navire a été remorqué jusqu'à Ladysmith et un barrage flottant a été déployé autour de celui-ci. La GCC a lancé un appel d'offres pour la récupération des hydrocarbures et le démantèlement du navire, car il n'était pas possible de s'en débarrasser. Le 28 mars 2003, un contrat a été accordé au soumissionnaire choisi et les travaux de récupération des hydrocarbures du navire et d'enlèvement du matériel contaminé par les hydrocarbures ont été effectués.

Mesures prises par l'administrateur

L'administrateur a désigné un expert maritime qui, en compagnie de la GCC, a effectué une inspection minutieuse du navire le 14 février 2003.

Demande d'indemnisation

Le 16 janvier 2004, la GCC a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 257 387,65 $, afin de recouvrer les frais qu'elle avait engagés en réponse à l'incident.

Évaluation et offre

Le 9 mars 2004, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert à la GCC le montant complet réclamé. Le 11 mars 2004, la GCC a accepté l'offre et, le 16 mars 2004, le montant de l'offre de règlement, plus des intérêts de 12 534,14 $, ont été payés à la GCC.

Mesures de recouvrement

Après avoir examiné la possibilité de recouvrer les indemnités versées en vertu du paragraphe 87(3) de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, l'administrateur a conclu qu'il n'y avait pas lieu de prendre d'autres mesures.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2006.

***Jolie Vie* (2002)** 🍁

Lieu : Baie Bedwell (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-343-C1

Incident

Le yacht de croisière de 34 pieds *Jolie Vie* s'est échoué dans la baie Bedwell (Colombie-Britannique) aux premières heures du 10 août 2002. Les quatre personnes se trouvant à bord, dont deux enfants, ont été secourues par l'embarcation de sauvetage de Deep Cove de la Garde côtière canadienne (GCC). Le navire a subi des avaries à la proue au-dessous de la ligne de flottaison et il était partiellement submergé à la poupe. Il avait à son bord une quantité inconnue de carburant diesel.

Le propriétaire a engagé une entreprise de sauvetage d'embarcations de plaisance pour renflouer le navire. L'agent de service de la Sécurité maritime de Transports Canada (SMTC) a fait appel à la West Coast Response Organization pour qu'elle intervienne et déploie un barrage flottant autour du navire. Le propriétaire du navire a été informé qu'il serait tenu responsable des frais encourus. Le navire a été renfloué en fin d'après-midi et remorqué jusqu'à une marina locale où il a été sorti de l'eau et déposé à terre.

Demande d'indemnisation

Les efforts de la SMTC pour recouvrer les frais engagés par l'organisme d'intervention maritime auprès du propriétaire du navire ont été infructueux. Par conséquent, le 20 février 2003, la SMTC a présenté une demande d'indemnisation au montant de 5 551,22 $ à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse).

Évaluation et offre

Après une enquête préliminaire de la demande, l'administrateur a tenté d'obliger le propriétaire du navire à respecter ses obligations en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* et à faire un paiement direct à la SMTC, mais il n'a pas réussi. Par conséquent, l'administrateur a déposé les requêtes nécessaires auprès de la Cour fédérale du Canada le 5 mai 2003 et a saisi le navire.

L'administrateur a ensuite fait enquête et a évalué la demande d'indemnisation de la SMTC. Le 9 juillet 2003, il a offert la somme de 3 479,53 $ en règlement de la demande d'indemnisation, et la SMTC a accepté l'offre. Le 30 juillet 2003, le montant du règlement, plus des intérêts de 86,37 $, ont été payés à la SMTC.

Mesures de recouvrement

Alors que le navire demeurait sous saisie, de longues discussions entre le propriétaire du navire et le conseiller juridique de la Caisse visant à recouvrer le montant payé à la SMTC ont mené à un règlement au début de septembre 2003, selon lequel le propriétaire du navire rembourserait la

somme de 2 250,00 $ par chèques mensuels. Le premier de ces chèques, au montant de 500 $, a été reçu le 22 septembre 2003, mais aucun autre paiement n'a été reçu par la suite.

Étant donné que les frais de dépôt d'une requête en jugement pour la vente du *Jolie Vie* allaient probablement dépasser la valeur du navire, le conseiller juridique de la Caisse a demandé le rejet sans frais de l'action intentée par l'administrateur, qui a été ordonné par la Cour le 13 septembre 2004.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2005.

***Sandpiper* - Demande d'indemnisation de l'Administration portuaire de Steveston (2003)** ⚓

Lieu : Port de Steveston (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-365-C1-1

Incident

Le *Sandpiper*, un ancien dragueur, était amarré au quai abandonné de la conserverie Pacific Cannery, dans le port de Steveston (Colombie-Britannique) depuis décembre 2001, à la suite de son arrestation pour des raisons autres que la pollution. Durant la nuit du 17 avril 2003, le navire a coulé à son point d'amarrage et a déversé des hydrocarbures dans l'eau. L'Administration portuaire de Steveston a été avisée et, le lendemain matin, des travaux de nettoyage ont été entrepris avec l'aide de la Garde côtière canadienne (GCC). Le propriétaire du navire a été avisé de l'incident par l'Administration portuaire de Steveston, mais il s'est montré réticent à participer activement au nettoyage. Le 25 avril 2003, la GCC a pris en charge les travaux de nettoyage.

Le 7 mai 2003, le propriétaire du navire et une équipe de sauvetage sont arrivés sur les lieux pour se préparer à renflouer la drague. Cela a été fait le 12 mai 2003.

Demande d'indemnisation

Le 9 juillet 2003, l'Administration portuaire de Steveston a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 1 587,53 $, afin de recouvrer les frais des mesures d'intervention qu'elle avait prises en réponse à l'incident.

Évaluation et offre

À la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert à l'Administration portuaire de Steveston la somme de 1 517,93 $. L'Administration portuaire de Steveston a accepté l'offre et, le 16 juillet 2003, le montant de l'offre, plus des intérêts de 524,25 $, ont été payés à l'Administration portuaire de Steveston.

Mesures de recouvrement

L'administrateur a examiné la possibilité de prendre des mesures de recouvrement en vertu du paragraphe 87(3) de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. Cependant, après avoir été avisé que le navire coulé n'avait que peu ou pas de valeur, avant même que des frais soient engagés pour le renflouer et le remorquer, l'administrateur a conclu qu'il n'y avait pas lieu de prendre de telles mesures.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2006.

Dossier connexe

Sandpiper (2003), Port de Steveston (Colombie-Britannique), numéro de cas : 120-365-C1-2 (même incident, différent demandeur).

Sandpiper - Demande d'indemnisation de la GCC (2003)

Lieu : Port de Steveston (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-365-C1-2

Incident

Le *Sandpiper*, un ancien dragueur, était amarré au quai abandonné de la conserverie Pacific Cannery, dans le port de Steveston (Colombie-Britannique) depuis décembre 2001, à la suite de son arrestation pour des raisons autres que la pollution. Durant la nuit du 17 avril 2003, le navire a coulé à son point d'amarrage et a déversé des hydrocarbures dans l'eau. L'Administration portuaire de Steveston a été avisée et, le lendemain matin, des travaux de nettoyage ont été entrepris avec l'aide de la Garde côtière canadienne (GCC). Le propriétaire du navire a été avisé de l'incident par l'Administration portuaire de Steveston, mais il s'est montré réticent à participer activement au nettoyage. Le 25 avril 2003, la GCC a pris en charge les travaux de nettoyage.

Le 7 mai 2003, le propriétaire du navire et une équipe de sauvetage sont arrivés sur les lieux pour se préparer à renflouer la drague. Cela a été fait le 12 mai 2003.

Demande d'indemnisation

Le 29 janvier 2004, la GCC a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 20 151,97 $ pour recouvrer les frais qu'elle avait engagés en réponse à l'incident, car ses efforts pour recouvrer ces frais auprès du propriétaire du navire avaient été infructueux.

Évaluation et offre

Le 4 mars 2004, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert à la GCC le montant complet de sa demande. Le 16 mars 2004, le montant de l'offre, plus des intérêts de 831,38 $, ont été payés à la GCC.

Mesures de recouvrement

L'administrateur a examiné la possibilité de prendre des mesures de recouvrement en vertu du paragraphe 87(3) de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. Cependant, après avoir été avisé que le navire coulé n'avait que peu ou pas de valeur, avant même que des frais soient engagés pour le renflouer et le remorquer, l'administrateur a conclu qu'il n'y avait pas lieu de prendre de telles mesures.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2006.

Dossier connexe

Sandpiper (2003), Port de Steveston (Colombie-Britannique), numéro de cas : 120-365-C1-1 (même incident, différent demandeur)

***Pender Lady* (2003)**

Lieu : Havre Naden, îles de la Reine-Charlotte (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-371-C1

Incident

Le 23 juin 2003, le *Pender Lady*, un ancien traversier de la Colombie-Britannique construit en 1923, s'est mis à gîter sur bâbord et à couler. Amarré aux côtés d'un autre ancien traversier, le *Samson IV*, dans le havre Naden, à l'extrémité nord des îles de la Reine-Charlotte (Colombie-Britannique), il servait de camp de pêche pour une clientèle payante. Les clients ont été ramenés sains et saufs à terre par le navire *Arrow Post* de la Garde côtière canadienne (GCC) et transportés à Masset. Le 24 juin 2003, le personnel d'intervention de la GCC s'est rendu sur les lieux et a déployé un barrage flottant autour des navires. La poupe du *Pender Lady* a été submergée aux premières heures et le navire a coulé complètement durant la journée, déversant des hydrocarbures dans l'eau.

Le propriétaire a indiqué à la GCC que, dans le passé, le navire avait été rempli de blocs de mousse de plastique sous les ponts, vraisemblablement pour en augmenter la flottabilité et le maintenir à flot. Les pompes, y compris celles de l'*Arrow Post*, n'ont pas réussi à ralentir l'envahissement d'eau, ce qui indiquait que la coque n'était pas étanche. Au moment de l'incident, le *Pender Lady* était inscrit au Registre canadien d'immatriculation des bâtiments, mais il n'avait apparemment pas fait l'objet d'inspections de sécurité par la Sécurité maritime de Transports Canada (SMTC) depuis très longtemps. De plus, on a découvert que le *Samson IV* était dans le même état que le *Pender Lady*, même jusqu'aux blocs de mousse pour la flottabilité.

Étant donné que le propriétaire n'avait pas d'assurance ni les moyens financiers d'intervenir en réponse à l'incident, le GCC a pris la situation en charge et a engagé un entrepreneur. Il a été décidé que la seule façon de remédier au problème de pollution était de démanteler complètement les deux navires et de s'en débarrasser comme déchets récupérables ou de les brûler à terre, ce qui a été fait. Au même moment, des équipes de travail ont récupéré les hydrocarbures qui avaient été déversés dans l'eau et ont aussi nettoyé le rivage.

Mesures prises par l'administrateur

L'administrateur a retenu les services d'un expert maritime pour le conseiller sur l'opération d'intervention.

Demande d'indemnisation

Le 11 février 2004, la GCC a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 2 101 017,72 $, afin de recouvrer les frais qu'elle avait engagés en réponse à l'incident.

Évaluation et offre

Le 31 mars 2004, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a fait une offre de règlement que la GCC a acceptée le même jour. Le 1er avril 2004, la somme de 1 659 663,06 $, y compris les intérêts, a été versée à la GCC.

Mesures de recouvrement

Le 3 mai 2006, l'administrateur a chargé son conseiller juridique d'entreprendre une action en recouvrement des frais en vertu du paragraphe 87(3) de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. Une action a ensuite été intentée devant la Cour fédérale du Canada contre le propriétaire du navire, Samson Marine Resources Inc. (le défendeur). À la suite de communications préalables complètes, de plusieurs tentatives pour régler le conflit, de conférences de gestion de l'instance et de conférences préparatoires au procès, ainsi qu'après un examen exhaustif des activités du défendeur, il était évident que Samson Marine Resources Inc. avait très peu de valeur. Étant donné le coût élevé d'un procès de six semaines et considérant que la perspective de recouvrer toute somme importante était faible, après consultation avec ses avocats, l'administrateur a conclu que la poursuite du procès n'était pas justifiée et il a accepté l'offre de règlement de 30 000 $ tout compris.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2009.

***Gillking* (2003)**

Lieu : Bamfield (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-376-C1

Incident

Le 12 août 2003, le *Gillking*, un remorqueur en bois construit en 1942, a coulé au quai de Bamfield, en Colombie-Britannique, et a déversé du carburant diesel dans l'eau. Le bateau de recherche et sauvetage de la Garde côtière canadienne (GCC) à Bamfield est intervenu en réponse à l'incident, a déployé un barrage flottant dans le secteur, et a commencé à utiliser des matelas absorbants pour récupérer les hydrocarbures déversés.

La GCC a communiqué avec le propriétaire du remorqueur, mais il n'a pas pu ou n'a pas voulu assumer la responsabilité de l'incident. Par conséquent, la GCC a obtenu une ordonnance d'intervention et a engagé un entrepreneur local sur une base quotidienne pour effectuer les travaux de nettoyage. Des plongeurs ont aussi été engagés pour obturer les évents des réservoirs de carburant.

Le 27 août 2003, la GCC a accordé au soumissionnaire choisi un contrat pour l'enlèvement et la destruction du remorqueur. Le remorqueur a été renfloué le 4 septembre 2003 et a été remorqué à Ladysmith le 8 septembre 2003. Le lendemain, le *Gillking* a été amené au chantier naval de l'entrepreneur et les travaux de destruction du remorqueur ont commencé. Le reste des hydrocarbures et la machine souillée par les hydrocarbures ont été retirés du remorqueur et, au 30 octobre 2003, il avait été détruit et déposé dans un site d'enfouissement.

Demande d'indemnisation

Le 27 janvier 2004, la GCC a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 144 344,47 $, afin de recouvrer les frais qu'elle avait engagés en réponse à l'incident.

Évaluation et offre

L'administrateur a enquêté sur la demande d'indemnisation et, le 5 mars 2004, il a demandé des renseignements supplémentaires à la GCC. Le 9 mars 2004, l'administrateur a offert la somme de 132 406,27 $ en règlement de la demande d'indemnisation, et la GCC a accepté l'offre. Le 17 mars 2004, le paiement du montant de l'offre, plus des intérêts de 3 003,46 $, a été autorisé.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2004.

***Mary Todd* (2003)**

Lieu : Port de Tsehum (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-380-C1

Incident

Le 5 octobre 2003, le navire de pêche à la senne *Mary Todd* a coulé au large du quai des pêcheurs dans le port de Tsehum (Colombie-Britannique), causant de la pollution par les hydrocarbures. La Garde côtière canadienne (GCC) est intervenue et a déterminé que le propriétaire n'était pas en mesure d'intervenir en réponse à l'incident. La GCC a déployé un barrage flottant autour du navire et, le 6 octobre 2003, le navire a été renfloué par un entrepreneur engagé par la GCC. Le *Mary Todd* a ensuite été remorqué au chantier naval de l'île Mitchell Island où il a été sorti de l'eau pour éliminer le risque de toute autre pollution par les hydrocarbures.

Demande d'indemnisation

Le 28 juin 2004, la GCC a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 18 336,77 $, afin de recouvrer les frais qu'elle avait engagés en réponse à l'incident.

Évaluation et offre

L'administrateur a fait enquête et a évalué la demande d'indemnisation. Le 15 juillet 2004, il a ordonné le versement à la GCC de la somme de 18 336,77 $, plus des intérêts de 691,05 $.

Mesures de recouvrement

Après avoir examiné les possibilités de recouvrement en vertu du paragraphe 87(3) de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, l'administrateur a conclu qu'il n'était pas justifié de prendre des mesures de recouvrement.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2007.

***Black Dragon* (*Heung Ryong*) - Demande d'indemnisation de la GCC (2003)**

Lieu : Baie Barkley (baie Mayne) (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-382-C1-1

Incident

Le *Black Dragon*, un vieux navire de pêche battant pavillon chinois, d'une longueur d'environ 120 pieds, avait était impliqué dans le trafic d'immigrants clandestins sur la côte Ouest à la fin de 1999. Il avait été saisi par les autorités et amarré à Port Alberni, en Colombie-Britannique. Le navire a ensuite été vendu par la Couronne à une société de récifs artificiels, qui l'a revendu plus tard à un propriétaire privé. Au cours des années suivantes, le *Black Dragon*, qui était en très mauvais état, a été amarré à plusieurs endroits. Il a finalement été amarré à une bouée du ministère de la Défense nationale dans la baie Mayne, où il a coulé le 26 octobre 2003, à une profondeur d'environ 120 pieds, et a déversé une quantité inconnue de carburant diesel dans les eaux environnantes. L'équipage du bateau de sauvetage Bamfield de la Garde côtière canadienne (GCC) a déployé un barrage flottant autour du navire. La GCC a tenté en vain d'amener le propriétaire à prendre des mesures en réponse à l'incident et à la pollution par les hydrocarbures qui en a résulté. Par conséquent, la GCC a engagé un entrepreneur pour renflouer le navire, et les travaux ont débuté le 7 novembre 2003.

Au cours des deux prochains jours, les premières tentatives pour renflouer le navire ont échoué. Il est devenu apparent que la grue-derrick d'une capacité de levage de 200 tonnes ne suffisait pas à la tâche. Le navire était solidement embourbé dans le fond vaseux très mou. De l'équipement plus lourd est arrivé sur les lieux le 28 novembre 2003, et le *Black Dragon* a été renfloué avec grande difficulté le 5 décembre 2003. L'eau et la boue qui restaient dans le navire ont été pompées au cours des deux jours suivants, et quelques réparations ont été faites à la coque en vue de remorquer le *Black Dragon* à Ladysmith pour qu'il soit détruit.

Le 9 décembre 2003, alors que le *Black Dragon* était remorqué et se trouvait au large du récif de Johnstone, il a coulé à nouveau. La GCC n'a pris aucune autre mesure à la suite de ce naufrage.

Mesures prises par l'administrateur

Après avoir été informé de l'incident, l'administrateur a engagé son propre expert maritime pour qu'il se rende sur les lieux.

Demande d'indemnisation

Le 3 février 2004, la GCC a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 728 797,28 $ pour les frais qu'elle avait engagés en réponse à l'incident.

Évaluation et offre

Le 30 mars 2004, à la suite d'une enquête et d'une évaluation approfondies de la demande d'indemnisation, l'administrateur a fait une offre de règlement au montant de 568 749,63 $, que la

GCC a acceptée le même jour. Par la suite, l'administrateur a ordonné le paiement de la somme de 568 749,63 $, plus des intérêts de 8 897,00 $, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2008.

Dossiers connexes

Black Dragon (*Heung Ryong*), baie Barkley (baie Mayne) (C.-B.), numéro de cas : 120-382-C1-2 (même incident, différent demandeur)
Black Dragon (*Heung Ryong*), baie Barkley (baie Mayne) (C.-B.), numéro de cas : 120-382-C1-3 (même incident, différent demandeur)

Black Dragon (*Heung Ryong*) – Demande d'indemnisation de la Première Nation Toquaht (2003) ♦ ➸

Lieu : Baie Barkley (baie Mayne) (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-382-C1-2

Incident

Le *Black Dragon*, un vieux navire de pêche battant pavillon chinois, d'une longueur d'environ 120 pieds, avait était impliqué dans le trafic d'immigrants clandestins sur la côte Ouest à la fin de 1999. Il avait été saisi par les autorités et amarré à Port Alberni, en Colombie-Britannique. Le navire a ensuite été vendu par la Couronne à une société de récifs artificiels, qui l'a revendu plus tard à un propriétaire privé. Au cours des années suivantes, le *Black Dragon*, qui était en très mauvais état, a été amarré à plusieurs endroits. Il a finalement été amarré à une bouée du ministère de la Défense nationale dans la baie Mayne, où il a coulé le 26 octobre 2003, à une profondeur d'environ 120 pieds, et a déversé une quantité inconnue de carburant diesel dans les eaux environnantes.

L'équipage du bateau de sauvetage Bamfield de la Garde côtière canadienne (GCC) a déployé un barrage flottant autour du navire. La GCC a tenté en vain d'amener le propriétaire à prendre des mesures en réponse à l'incident et à la pollution par les hydrocarbures qui en a résulté. Par conséquent, la GCC a engagé un entrepreneur pour renflouer le navire, et les travaux ont débuté le 7 novembre 2003.

Au cours des deux prochains jours, les premières tentatives pour renflouer le navire ont échoué. Il est devenu apparent que la grue-derrick d'une capacité de levage de 200 tonnes ne suffisait pas à la tâche. Le navire était solidement embourbé dans le fond vaseux très mou. De l'équipement plus lourd est arrivé sur les lieux le 28 novembre 2003, et le *Black Dragon* a été renfloué avec grande difficulté le 5 décembre 2003. L'eau et la boue qui restaient dans le navire ont été pompées au cours des deux jours suivants, et quelques réparations ont été faites à la coque en vue de remorquer le *Black Dragon* à Ladysmith pour qu'il soit détruit.

Le 9 décembre 2003, alors que le *Black Dragon* était remorqué et se trouvait au large du récif de Johnstone, il a coulé à nouveau.

Demande d'indemnisation

Le 5 janvier 2005, l'administrateur a reçu une demande d'indemnisation de la Première Nation Toquaht (le demandeur), d'Ucluelet (Colombie-Britannique), pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par le *Black Dragon*. Il était allégué que des palourdes avaient été contaminées lorsque le *Black Dragon* a été remorqué, alors qu'il était partiellement submergé, jusqu'à l'embouchure du bras de mer Pipestem, dans la baie Toquaht, près de la baie Barkley, après avoir été renfloué et avant d'être remorqué jusqu'à Ladysmith.

Évaluation et offre

Les 13 et 18 janvier 2005, l'administrateur a exigé des renseignements supplémentaires du demandeur. Le 3 février 2005, l'administrateur a écrit à la GCC pour l'aviser de la demande d'indemnisation et pour obtenir des documents et de l'information concernant l'incident et les mesures prises en réponse à celui-ci. L'administrateur a reçu une partie des renseignements demandés à propos de l'incident durant son enquête. De plus, l'administrateur a consulté un expert maritime et des experts des secteurs de l'aquaculture et de la pêche.

Le 8 février 2007, à la suite de son enquête, l'administrateur a écrit au demandeur pour l'informer qu'il n'était pas en mesure d'approuver la demande d'indemnisation. Il a aussi avisé le demandeur que s'il pouvait lui fournir d'autres preuves, il serait disposé à rouvrir l'enquête. Cependant, aucune réponse n'a été reçue du demandeur.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2008.

Dossiers connexes

Black Dragon (*Heung Ryong*), baie Barkley (baie Mayne) (C.-B.), numéro de cas : 120-382-C1-1 (même incident, différent demandeur)
Black Dragon (*Heung Ryong*), baie Barkley (baie Mayne) (C.-B.), numéro de cas : 120-382-C1-3 (même incident, différent demandeur)

***Black Dragon* (*Heung Ryong*) – Demande d'indemnisation de Parcs Canada (2003)**

Lieu : Baie Barkley (baie Mayne) (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-382-C1-3

Incident

Le *Black Dragon*, un vieux navire de pêche battant pavillon chinois, d'une longueur d'environ 120 pieds, avait était impliqué dans le trafic d'immigrants clandestins sur la côte Ouest à la fin de 1999. Il avait été saisi par les autorités et amarré à Port Alberni, en Colombie-Britannique. Le navire a ensuite été vendu par la Couronne à une société de récifs artificiels, qui l'a revendu plus tard à un propriétaire privé. Au cours des années suivantes, le *Black Dragon*, qui était en très mauvais état, a été amarré à plusieurs endroits. Il a finalement été amarré à une bouée du ministère de la Défense nationale dans la baie Mayne, où il a coulé le 26 octobre 2003, à une profondeur d'environ 120 pieds, et a déversé une quantité inconnue de carburant diesel dans les eaux environnantes. À la suite du naufrage, une équipe régionale des urgences environnementales, présidée par Environnement Canada, a été constituée afin de formuler des stratégies en réponse à l'incident. L'équipe était composée de représentants d'Environnement Canada, de la Garde côtière canadienne (GCC), du ministère des Pêches et des Océans, de Parcs Canada et des Premières Nations locales.

Une embarcation à coque rigide de Parcs Canada a été mobilisée pour travailler en collaboration avec la GCC afin de surveiller le déversement et d'aider à récupérer les hydrocarbures. L'embarcation de Parcs Canada a participé aux travaux d'intervention pendant 30 jours, et environ six heures par jour. En conséquence, de l'équipement a été souillé par les hydrocarbures, et des frais de carburant et d'entretien ont été engagés.

Demande d'indemnisation

Le 24 février 2005, la Réserve de parc national du Canada Pacific Rim a envoyé une lettre à la GCC pour demander le remboursement des frais qu'elle avait engagés en réponse à l'incident du *Black Dragon*, qui s'élevaient à 9 541,76 $. Le 1er avril 2005, la GCC a transmis la lettre à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse).

Évaluation et offre

Après avoir reçu la demande d'indemnisation, l'administrateur a demandé à la GCC de lui fournir des renseignements et des faits concernant le caractère approprié de la demande d'indemnisation dans les circonstances de l'intervention. La GCC a répondu qu'elle n'était pas en mesure de fournir des preuves à l'appui de la demande d'indemnisation, car elle n'avait pas demandé l'aide de la Réserve de parc national du Canada Pacific Rim durant l'incident, tel qu'il était décrit. Par ailleurs, la GCC a informé l'administrateur que la Réserve de parc national du Canada Pacific Rim ne poursuivrait pas sa réclamation contre la GCC ou la Caisse.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2008.

Dossiers connexes

Black Dragon (*Heung Ryong*), baie Barkley (baie Mayne) (C.-B.), numéro de cas : 120-382-C1-1 (même incident, différent demandeur)
Black Dragon (*Heung Ryong*), baie Barkley (baie Mayne) (C.-B.), numéro de cas : 120-382-C1-2 (même incident, différent demandeur)

Remarque : Les renseignements sur cette demande d'indemnisation ont été tirés du système de gestion de l'information de la Caisse et des dossiers archivés de la Caisse, car la demande d'indemnisation ne figure dans aucun rapport annuel de l'administrateur.

***Kaien* (2004)**

Lieu : Pointe Slack, port de Ladysmith (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-393-C1

Incident

Le 7 janvier 2004, le *Kaien*, un ancien navire-usine d'une longueur de 50 pieds qui était amarré aux pilotis à la pointe Slack, dans le port de Ladysmith (Colombie-Britannique), a coulé partiellement, s'est renversé sur le côté et a déversé des hydrocarbures. Le navire a été redressé par son propriétaire avec l'aide non sollicitée de voisins et d'un entrepreneur maritime local, mais durant la nuit du 13 au 14 janvier 2004, il a coulé complètement. L'incident a causé de la pollution par les hydrocarbures, et un barrage flottant a été déployé autour du navire.

La Garde côtière canadienne (GCC) a communiqué avec le propriétaire du navire afin de connaître ses intentions, mais ce dernier a indiqué qu'il n'avait pas les moyens de s'occuper de la situation et il a cédé le navire à la GCC, qui a engagé un entrepreneur pour renflouer le navire. Le 15 janvier 2004, le *Kaien* a été remis à flot et remorqué au chantier naval de l'entrepreneur pour être décontaminé et détruit. Ces travaux ont pris fin le 26 janvier 2004.

Mesures prises par l'administrateur

L'administrateur a engagé un expert maritime pour faire rapport sur les divers aspects de l'incident et les mesures d'intervention proposées.

Demande d'indemnisation

Le 13 février 2004, la GCC a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 12 067,88 $, afin de recouvrer les frais qu'elle avait engagés en réponse à l'incident.

Évaluation et offre

Le 5 mars 2004, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a fait une première offre de règlement. Après avoir reçu d'autres renseignements de la GCC, l'administrateur a révisé son offre et a offert à la GCC le montant complet de sa demande d'indemnisation. La GCC a accepté l'offre révisée et, le 16 mars 2004, la somme de 12 067,88 $, plus des intérêts de 99,67 $, ont été payés à la GCC.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2004.

***Beaufort Spirit* (2003)**

Lieu : Lantzville, Nanoose Bay (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-393A-C1

Incident

Le 11 mai 2003, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le *Beaufort Spirit*, un vieux remorqueur en acier riveté construit vers la fin des années 1940, déversait des hydrocarbures dans les eaux de la marina de la Première Nation de Nanoose à Lantzville, Nanoose Bay (Colombie-Britannique). Le lendemain, des représentants de la GCC et de la Sécurité maritime de Transports Canada ont rencontré le propriétaire pour inspecter le navire. Le propriétaire a été avisé de colmater la fuite, ce qu'il a fait, et la GCC lui a également demandé d'effectuer d'autres travaux sur les réservoirs et les cales du navire pour s'assurer qu'il n'y aurait plus de risque de pollution.

Le 20 janvier 2004, la GCC a été avisée à nouveau que le navire était en mauvais état et risquait de déverser des hydrocarbures dans le milieu marin. Le lendemain, le navire a été remorqué jusqu'à Ladysmith et inspecté par la GCC qui a découvert à bord un conteneur de 1 000 gallons d'hydrocarbures et environ 25 seaux qui laissaient s'échapper des hydrocarbures sur le pont du navire. Le navire commençait également à donner de la gîte.

Le 22 janvier 2004, la GCC a pris en charge les mesures d'intervention en réponse à l'incident et a engagé un entrepreneur. Le 6 février 2004, l'entrepreneur de la GCC, qui avait également pompé les eaux huileuses de la coque, a retiré les barils, les seaux et les bouteilles de propane du navire. Un autre entrepreneur a également été engagé, à la suite d'un processus d'appel d'offres, pour démanteler le navire et résoudre ainsi le problème de pollution qu'il continuait de poser. Le 28 mars 2004, le navire avait été démantelé et éliminé.

Mesures prises par l'administrateur

L'administrateur a retenu les services d'un expert maritime pour le conseiller sur l'état du navire. L'expert maritime a inspecté le navire le 28 janvier 2004 et a indiqué que celui-ci était une épave flottante qui n'était pas en état de fonctionner et qui présentait un risque considérable de pollution par les hydrocarbures, surtout s'il devait couler à son point d'amarrage.

Demande d'indemnisation

Le 11 juillet 2004, la GCC a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 132 775,12 $, ce qui représentait les frais qu'elle avait engagés en réponse à l'incident.

Évaluation et offre

L'administrateur a fait enquête et a évalué la demande d'indemnisation. Le 29 septembre 2004, il a demandé des renseignements supplémentaires à la GCC, lesquels lui ont été fournis par lettre datée du 19 novembre 2004. Toutefois, la GCC a refusé de fournir des copies des documents

d’appel d’offres concernant le contrat de démantèlement du navire. Le 10 décembre 2004, l’administrateur a écrit à la GCC pour lui rappeler les pouvoirs d’enquête de l’administrateur en vertu de la partie I de la *Loi sur les enquêtes*, conformément au paragraphe 86(2) de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM). Selon la preuve disponible, l'administrateur a fait une offre d'indemnité au montant de 109 220 $, plus les intérêts, en règlement de la demande d’indemnisation de la GCC.

La GCC et l’administrateur ont ensuite échangé des lettres concernant la méthode de marché à prix ferme que la GCC avait employée pour le démantèlement du navire. Le 22 février 2005, la GCC a accepté l’offre d’indemnité de l’administrateur et, le 23 février 2005, la somme de 113 971,50 $, y compris des intérêts de 4 751,50 $, a été payée à la GCC.

Mesures de recouvrement

L’administrateur a examiné s’il y avait lieu de prendre des mesures de recouvrement en vertu du paragraphe 87(3) de la LRMM. Le 15 mai 2006, son conseiller juridique l’a avisé qu’il ne serait guère utile d’engager une poursuite contre le propriétaire du *Beaufort Spirit*. L'administrateur a donc conclu que des efforts de recouvrement raisonnables avaient été faits.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mai 2006.

Anscomb – Demande d'indemnisation de la GCC (2004)

Lieu : Crique Woodberry, lac Kootenay (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-394-C1

Incident

L'*Anscomb*, un traversier appartenant au gouvernement provincial, a assuré la desserte sur le lac Kootenay (Colombie-Britannique) jusqu'en avril 2003, lorsqu'il a été vendu à un exploitant privé. Le 11 janvier 2004, le navire a coulé en eau profonde et a causé de la pollution par les hydrocarbures. Le ministère provincial de la Protection des eaux, de l'air et des terres (PEAT) a assumé le rôle d'organisme responsable des opérations, a effectué les travaux préliminaires de nettoyage et a engagé un entrepreneur. Les hydrocarbures qui remontaient du navire coulé ont été récupérés et les déchets contaminés, y compris ceux qui ont souillé le rivage, ont été nettoyés.

Le 23 janvier 2004, la Garde côtière canadienne (GCC) a pris la relève du ministère de la PEAT en tant qu'organisme responsable des opérations. Le plus gros des travaux étant terminé, l'entrepreneur a mis fin à ses activités le 28 janvier 2004. Le personnel de la GCC s'est chargé d'incinérer les déchets contaminés et les matelas absorbants souillés par les hydrocarbures et d'entretenir les barrages flottants. Puisqu'on a déterminé qu'il était impossible de sauver le navire coulé et qu'il n'y avait plus d'hydrocarbures récupérables sur les lieux, les travaux ont pris fin le 2 février 2004.

Demande d'indemnisation

Le 11 mars 2004, la GCC a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) une demande d'indemnisation au montant de 29 753,68 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident.

Évaluation et offre

Le 24 mars 2004, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a fait une offre de règlement au montant de 24 316,40 $. La GCC a accepté l'offre et, le 25 mars 2004, l'administrateur a ordonné que la somme de 24 316,40 $, plus des intérêts de 195,23 $, soient payés à la GCC.

Mesures de recouvrement

Le 28 septembre 2004, en vertu du paragraphe 87(3) de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, le conseiller juridique de l'administrateur a déposé une demande introductive d'instance à la Cour fédérale à Vancouver contre l'*Anscomb*, afin de recouvrer la somme totale payée par la Caisse relativement à cet incident, soit environ 47 000,00 $. En conséquence, le *DPW No 590*, le navire-jumeau de l'*Anscomb*, a été arrêté le 4 octobre 2004 sur le lac Kootenay, près de la ville de Nelson (Colombie-Britannique). Le 17 février 2005, la Cour fédérale a ordonné qu'un jugement par défaut soit rendu contre le propriétaire de l'*Anscomb* et du *DPW No 590* pour un montant de dommages-intérêts à déterminer. Le 10 mars 2005, l'avocat du propriétaire de l'*Anscomb* a signifié

au conseiller juridique de l'administrateur un avis de requête pour faire annuler le jugement de condamnation par défaut et l'ordonnance de saisie-arrêt du *DPW No 590*, et pour demander l'autorisation de déposer une défense. Les avocats des parties ont ensuite reporté l'audition de la requête et ont tenu des discussions en vue de parvenir à un règlement. Le 7 décembre 2005, un accord de règlement au montant de 40 000,00 $ a été conclu. Aux termes de l'accord, une somme initiale de 3 500,00 $ devait être versée, et le solde devait être réglé par versements mensuels de 500,00 $. Un montant total de 6 500,00 $ a été payé en versements irréguliers, le dernier de ceux-ci ayant été reçu le 21 novembre 2007.

Le 21 décembre 2009, l'administrateur a chargé son conseiller juridique de retenir les services de CPA International Investigation Inc. afin d'enquêter sur toute mesure raisonnable pouvant être prise pour percevoir le montant en souffrance. D'après les résultats de l'enquête, l'administrateur a conclu que toutes les mesures raisonnables avaient été prises, mais sans perspective raisonnable de succès. Il a donc fermé le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 10 mars 2010.

Dossier connexe

Anscomb (2004), crique Woodberry, lac Kootenay (Colombie-Britannique), numéro de cas : 120-394-C1-1 (même incident, différent demandeur)

Anscomb – Demande d'indemnisation du ministère provincial de la Protection des eaux, de l'air et des terres (2004) 🏛

Lieu : Crique Woodberry, lac Kootenay (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-394-C1-1

Incident

L'*Anscomb*, un traversier appartenant au gouvernement provincial, a assuré la desserte sur le lac Kootenay (Colombie-Britannique) jusqu'en avril 2003, lorsqu'il a été vendu à un exploitant privé. Le 11 janvier 2004, le navire a coulé en eau profonde et a causé de la pollution par les hydrocarbures. Le ministère provincial de la Protection des eaux, de l'air et des terres (PEAT) a assumé le rôle d'organisme responsable des opérations, a effectué les travaux préliminaires de nettoyage et a engagé un entrepreneur. Les hydrocarbures qui remontaient du navire coulé ont été récupérés et les déchets contaminés, y compris ceux qui ont souillé le rivage, ont été nettoyés.

Le 23 janvier 2004, la Garde côtière canadienne (GCC) a pris la relève du ministère de la PEAT en tant qu'organisme responsable des opérations. Le plus gros des travaux étant terminé, l'entrepreneur a mis fin à ses activités le 28 janvier 2004. Le personnel de la GCC s'est chargé d'incinérer les déchets contaminés et les matelas absorbants souillés par les hydrocarbures et d'entretenir les barrages flottants. Puisqu'on a déterminé qu'il était impossible de sauver le navire coulé et qu'il n'y avait plus d'hydrocarbures récupérables sur les lieux, les travaux ont pris fin le 2 février 2004.

Demande d'indemnisation

Le 25 mars 2004, le ministère provincial de la PEAT a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) une demande d'indemnisation au montant de 23 024,54 $, afin de recouvrer les frais associés à l'intervention initiale en réponse à l'incident.

Évaluation et offre

Le 26 avril 2004, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a fait une offre de règlement au montant de 22 524,54 $. Le ministère provincial de la PEAT a accepté l'offre, et l'administrateur a donc ordonné le paiement de la somme de 22 524,54 $, plus des intérêts de 250,09 $.

Mesures de recouvrement

Le 28 septembre 2004, en vertu du paragraphe 87(3) de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, le conseiller juridique de l'administrateur a déposé une demande introductive d'instance

à la Cour fédérale à Vancouver contre l'*Anscomb*, afin de recouvrer la somme totale payée par la Caisse relativement à cet incident, soit environ 47 000,00 $. En conséquence, le *DPW No 590*, le navire-jumeau de l'*Anscomb*, a été arrêté le 4 octobre 2004 sur le lac Kootenay, près de la ville de Nelson (Colombie-Britannique). Le 17 février 2005, la Cour fédérale a ordonné qu'un jugement par défaut soit rendu contre le propriétaire de l'*Anscomb* et du *DPW No 590* pour un montant de dommages-intérêts à déterminer. Le 10 mars 2005, l'avocat du propriétaire de l'*Anscomb* a signifié au conseiller juridique de l'administrateur un avis de requête pour faire annuler le jugement de condamnation par défaut et l'ordonnance de saisie-arrêt du *DPW No 590*, et pour demander l'autorisation de déposer une défense. Les avocats des parties ont ensuite reporté l'audition de la requête et ont tenu des discussions en vue de parvenir à un règlement. Le 7 décembre 2005, un accord de règlement au montant de 40 000,00 $ a été conclu. Aux termes de l'accord, une somme initiale de 3 500,00 $ devait être versée, et le solde devait être réglé par versements mensuels de 500,00 $. Un montant total de 6 500,00 $ a été payé en versements irréguliers, le dernier de ceux-ci ayant été reçu le 21 novembre 2007.

Le 21 décembre 2009, l'administrateur a chargé son conseiller juridique de retenir les services de CPA International Investigation Inc. afin d'enquêter sur toute mesure raisonnable pouvant être prise pour percevoir le montant en souffrance. D'après les résultats de l'enquête, l'administrateur a conclu que toutes les mesures raisonnables avaient été prises, mais sans perspective raisonnable de succès. Il a donc fermé le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 10 mars 2010.

Dossier connexe

Anscomb (2004), crique Woodberry, lac Kootenay (Colombie.-Britannique), numéro de cas : 120-394-C1 (même incident, différent demandeur)

***Anna M* (2004)**

Lieu : Passage Venn, Prince Rupert (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-398-C1

Incident

Le 26 mars 2004, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le navire de pêche *Anna M* avait heurté un rocher et coulé dans la partie intérieure du passage Venn, à Prince Rupert (Colombie-Britannique). La GCC est intervenue et a déployé un barrage flottant autour du navire. Des plongeurs ont obturé les évents du navire. Le trou à la proue du navire était trop grand pour être obturé à l'endroit où gisait le navire et il n'était pas possible de le pomper pour le remettre à flot. Les 17 tonnes de hareng dans la cale du navire étaient un autre obstacle au renflouement. Aucun navire de transport de poisson n'était prêt à aider à pomper la cargaison de hareng, qui était considérée comme contaminée. La GCC a pris l'opération en charge et a pris des dispositions pour que le navire soit soulevé entre deux chalands avec des élingues et remorqué jusqu'au chantier maritime de l'entrepreneur. La cargaison de hareng et les polluants ont été retirés du navire pour prévenir le risque d'autre pollution. Le navire a été renfloué à l'aide de plusieurs pompes fonctionnant à temps plein. Il a ensuite été temporairement obturé pour l'empêcher de couler et il a été ramené au chantier maritime de l'entrepreneur. Le navire a été déclaré perte réputée totale.

Demande d'indemnisation

Le 23 novembre 2004, la GCC a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 67 496,15 $, afin de recouvrer les frais qu'elle avait engagés.

Évaluation et offre

L'administrateur a fait enquête et a évalué la demande d'indemnisation. Le 31 janvier 2005, il a ordonné que la somme de 58 243,47 $, plus des intérêts de 2 070,62 $, soient payés à la GCC en règlement complet et final de la demande d'indemnisation.

Mesures de recouvrement

L'administrateur a examiné les possibilités de recouvrement en vertu du paragraphe 87(3) de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. Cependant, après avoir fait enquête, il a conclu qu'il n'était pas justifié de prendre d'autres mesures de recouvrement.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2006.

***Sea Shepherd II* (2004)**

Lieu : Passage Robbers, île Tzartus (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-400-C1

Incident

En avril 2004, la Garde côtière canadienne (GCC) a reçu plusieurs rapports indiquant que le *Sea Shepherd II*, qui se trouvait dans le passage Robbers, près de l'île Tzartus (en Colombie-Britannique), était en très mauvais état et risquait de couler. Des représentants de la Garde côtière canadienne (GCC), de la Sécurité maritime de Transports Canada et des autorités provinciales se sont rendus sur les lieux pour faire enquête, et ils ont conclu que le navire, dans l'état où il se trouvait alors, présentait une menace pour l'environnement marin. Le 26 avril 2004, puisqu'il n'a pas été possible de déterminer à qui appartenait le navire, le commissaire de la GCC a délivré une ordonnance d'intervention en vertu de l'article 678 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

Le 10 mai 2004, les entrepreneurs engagés par la GCC ont commencé les opérations de pompage du navire. Au 11 mai 2004, environ 188 tonnes d'un mélange de déchets d'hydrocarbures et de carburant diesel avaient été pompées du *Sea Shepherd II*, mais de l'eau de mer s'infiltrait dans le navire au rythme d'environ 16 gallons à l'heure. Le 26 mai 2004, le navire a été pris en remorque et est arrivé à la cale sèche d'Esquimalt le lendemain pour y être démantelé. Au 17 juin 2004, sept grands conteneurs à ordures, pleins de déchets contaminés par les hydrocarbures, avaient été retirés du navire et, au 30 juillet 2004, les travaux de démantèlement étaient terminés.

Mesures prises par l'administrateur

L'administrateur a retenu les services d'un avocat local et il a fait appel à un expert maritime qui a inspecté le navire.

Demande d'indemnisation

Le 22 novembre 2004, la GCC a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant total de 515 333,70 $, afin de recouvrer les frais qu'elle avait engagés en réponse à l'incident.

Évaluation et offre

Les 13 et 14 décembre 2004, l'administrateur a demandé à la GCC d'autres renseignements et documents afin de pouvoir évaluer la demande d'indemnisation. Le 23 février 2005, la GCC lui a fourni quelques-uns des renseignements demandés. D'après les renseignements dont il disposait, l'administrateur a informé la GCC, le 3 mars 2005, qu'il n'avait jugé recevable qu'une partie de la demande d'indemnisation représentant un montant de 331 892,31 $, et il a offert à la GCC une somme égale à ce montant, plus les intérêts. L'administrateur a expliqué, cependant, qu'il était prêt à examiner d'autres preuves à l'appui du reste de la demande d'indemnisation jugé non recevable – à savoir, le montant de 170 000,00 $ indiqué dans le contrat à prix fixe daté du 20 mai 2004 pour des services contractuels – lorsqu'elles lui seraient fournies. La GCC a accepté l'offre le 3 mars

2005, et l'administrateur a ordonné le paiement de la somme de 331 892,31 $, plus des intérêts de 9 810,24 $.

Au 13 août 2008, n'ayant toujours pas reçu les documents demandés, l'administrateur a informé la GCC qu'elle disposait de 30 jours pour les lui fournir. Le 9 septembre 2008, la GCC a indiqué que, pour répondre à la demande de documents additionnels de l'administrateur, elle avait demandé à plusieurs reprises à l'entrepreneur de fournir des factures et de plus amples renseignements sur les travaux qui avaient été réellement accomplis. La GCC a joint à sa lettre la copie d'une réponse qu'elle avait reçue de l'entrepreneur datée du 21 mars 2005. L'administrateur a évalué les nouveaux documents et a déterminé que l'information limitée qu'ils contenaient ne permettait pas de déterminer ou de prouver entièrement que toutes les dépenses relatives au contrat à prix fixe avaient réellement été engagées. Par conséquent, il a conclu qu'il n'était pas établi pleinement que toutes les mesures prises ou toutes les dépenses réclamées étaient justes et raisonnables dans les circonstances. Cependant, l'administrateur a reconnu que certaines mesures raisonnables avaient été prises aux termes du contrat à prix fixe pour prévenir un déversement d'hydrocarbures par le navire. Par conséquent, le 30 septembre 2008, l'administrateur a informé la GCC que, par suite de son évaluation, il était prêt à faire une offre globale au montant de 100 000 $, y compris les intérêts, en règlement de la demande d'indemnisation. La GCC a accepté l'offre et cette somme a été payée à la GCC le 21 octobre 2008.

Mesures de recouvrement

Le 18 novembre 2008, le conseiller juridique de l'administrateur a déposé une demande introductive d'instance contre le propriétaire du *Sea Shepherd II* afin de recouvrer la somme payée à la GCC, en vertu du paragraphe 87(3) de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. Le défendeur a déposé une défense qui disait essentiellement qu'il avait été propriétaire du navire pendant une courte période en 1992, qu'il l'a ensuite vendu à un particulier, et que ce dernier l'a à son tour vendu à une autre personne avant l'incident.

D'après les résultats de l'enquête, l'administrateur a conclu que toutes les mesures raisonnables pour recouvrer les frais avaient été prises et qu'il n'y avait aucune perspective raisonnable de succès.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2010.

***P.H. Phippen* (2004)**

Lieu : Quai des pêcheurs, Port Hardy (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-415-C1

Incident

Le 3 novembre 2004, le *P.H. Phippen*, un ancien remorqueur converti en habitation flottante, qui était en vente et connu également sous le nom d'*Underwater Sunshine*, a coulé au quai des pêcheurs à Port Hardy (Colombie-Britannique). Le navire n'avait pas bougé depuis plusieurs années, mais il était pompé régulièrement.

Le *P.H. Phippen* gisait sur le côté et déversait du carburant d'un réservoir qui contenait environ 30 à 40 gallons de carburant diesel. Le deuxième réservoir, qui contenait près de 100 gallons de carburant diesel, ne présentait pas de fuite. Le directeur du port a déployé un barrage autour du navire pour contenir le carburant qui s'en échappait.

Le 5 novembre 2004, l'équipe d'intervention d'urgence de la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que des plongeurs avaient réussi à obturer les évents du navire. Les 12 et 13 novembre 2004, en présence de l'équipe d'intervention d'urgence de la GCC, des entrepreneurs ont commencé les opérations de levage du navire à l'aide d'un chaland et d'excavateurs. Un coussin gonflable a été placé et gonflé à la poupe du navire, et une élingue a été installée à l'avant pour le levage. Le 14 novembre 2004, le navire a été ramené à la surface et pompé. Une fois le navire stabilisé, on a déterminé qu'il ne posait plus de risque de pollution. Une certaine quantité de carburant diesel irrécupérable a été déversée durant l'opération de récupération.

Demande d'indemnisation

Le 31 janvier 2005, la GCC a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant total de 2 113,91 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident.

Évaluation et offre

Le 7 février 2005, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a ordonné que la somme de 2 141,95 $, y compris les intérêts, soit versée à la GCC en règlement complet et final de la demande d'indemnisation.

Mesures de recouvrement

Le 12 mars 2007, l'administrateur a chargé son conseiller juridique d'examiner si des mesures raisonnables pouvaient être prises pour recouvrer le montant payé à la GCC, en vertu du paragraphe 87(3) de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. Le 22 mai 2007, après avoir fait diverses recherches, le conseiller juridique a émis l'avis qu'il n'était pas justifié de prendre d'autres mesures de recouvrement. L'administrateur a donc fermé le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2008.

***Amanda* (2004)**

Lieu : Île Portland (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-425-C1

Incident

Le 24 décembre 2004, le navire de pêche à la traîne *Amanda*, construit en bois probablement dans les années 1940 ou 1950 et d'une longueur de 42 pieds, qui avait été converti en bateau de plaisance, s'est échoué au sud du récif Turnbull, au large de l'île Portland, en Colombie-Britannique. Selon les estimations, il y avait 100 gallons de carburant diesel à bord. Aucune pollution du milieu marin ne s'était encore produite. L'équipe d'intervention d'urgence de la Garde côtière canadienne (GCC) de Victoria a demandé au navire de la GCC *Skua*, qui était déjà sur les lieux, d'obturer les évents.

À 22 h 10 le même jour, l'entreprise Vancouver Island Marine Assist a été engagée pour aider au sauvetage. Cependant, le 27 décembre 2004, l'entreprise a signalé que ses tentatives pour sauver le navire avaient échoué. Le navire s'était déplacé vers des eaux plus profondes et commençait à se briser.

Le 29 décembre 2004, un entrepreneur de la GCC a indiqué qu'il avait trouvé l'*Amanda*, qui semblait s'être empalé sur les rochers. Il n'y avait pas de signe de fuite d'hydrocarbures. Le 31 décembre 2004, l'entrepreneur a signalé que le navire gravement endommagé avait été remonté à la surface. Un réservoir qui avait été arraché a été récupéré au fond de l'eau. L'entrepreneur a ensuite été chargé de démanteler le navire à terre et d'éliminer tous les contaminants. Le démantèlement du navire a pris fin le 17 janvier 2005.

Demande d'indemnisation

Le 18 février 2005, la GCC a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 11 382,06 $ pour les frais engagés.

Évaluation et offre

Le 3 mars 2005, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a ordonné que la somme de 10 980,16 $, y compris des intérêts de 66,55 $, soit versée à la GCC en règlement complet et final de la demande d'indemnisation.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2005.

***Mary Mackin* (2005)** 🍁

Lieu : Baie Patricia (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-426-C1

Incident

Le 23 janvier 2005, on a signalé un déversement d'hydrocarbures dans la baie Patricia, sur l'île de Vancouver (Colombie-Britannique), causé par le *Mary Mackin*, un remorqueur en bois de 125 pieds à deux hélices datant de la Seconde Guerre mondiale, qui avait été échoué sur la plage près de l'Institut des sciences de la mer depuis le 31 octobre 1998 par le receveur d'épave. Selon un rapport d'examen environnemental préalable de Transports Canada daté du 6 janvier 2005, il n'y avait pas une quantité importante d'hydrocarbures à bord du navire.

En janvier 2005, avant le déversement d'hydrocarbures, le receveur d'épave fédéral avait engagé un entrepreneur pour qu'il démantèle le navire sur la plage et le mette au rebut pour la somme de 60 000 $. Durant le démantèlement, l'entrepreneur a découvert une quantité considérable d'hydrocarbures à bord, et il en est résulté un déversement. Beaucoup d'hydrocarbures ont été trouvés à l'intérieur du navire, y compris une grande quantité d'huile pour moteur et de boue imprégnée d'hydrocarbures. Le 24 janvier 2005, l'entrepreneur a avisé l'équipe d'intervention d'urgence de la Garde côtière canadienne qu'il avait retiré la plupart des composants internes qui pouvaient contenir des hydrocarbures. Les travaux de démantèlement et de mise au rebut du navire sur place ont pris fin à la mi-février 2005.

Demande d'indemnisation

Le 2 août 2005, la Division de la protection des eaux navigables de la Sécurité maritime de la Région du Pacifique de Transports Canada a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 223 543,88 $, afin de recouvrer les frais engagés pour nettoyer le remorqueur *Mary Mackin* et s'en débarrasser.

Évaluation et offre

Après avoir enquêté sur la demande d'indemnisation, l'administrateur a conclu que la majeure partie des frais avaient été engagés parce que Transports Canada n'avait pas enlevé les hydrocarbures se trouvant à l'intérieur du navire avant de l'échouer. Par conséquent, le 21 mars 2006, conformément à l'article 86 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM), il a offert la somme de 20 000,00 $ à Transports Canada en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. L'offre a été rejetée. Le 24 avril 2006, en réponse à une demande de Transports Canada, l'administrateur a offert d'examiner tout renseignement nouveau ou important que Transports Canada pourrait vouloir lui fournir, afin de lui permettre de déterminer s''il y avait lieu de rouvrir son enquête.

Entre-temps, le 25 mai 2006, l'administrateur a reçu de la Couronne un avis d'appel en Cour fédérale relativement au caractère adéquat de son offre d'indemnité, conformément au paragraphe 87(2) de la LRMM. L'appel a été entendu les 3 et 4 septembre 2008 par la Cour fédérale, qui a conclu que le long délai pour enlever le navire et son contenu et s'en débarrasser était déraisonnable dans les circonstances et que la Couronne avait fait preuve de négligence en attendant cinq ans avant de remplir son obligation légale. Toutefois, la Cour a également conclu que l'administrateur aurait dû fournir à la Couronne le rapport de l'expert maritime sur lequel il s'était fondé pour réduire le montant de la demande d'indemnisation. Par conséquent, la Cour a annulé la décision de l'administrateur et lui a ordonné de fournir le rapport à la Couronne et de lui donner l'occasion de le commenter et de présenter des arguments pertinents.

La Couronne a présenté de nouveaux arguments. Après un examen attentif, l'administrateur a réitéré son offre de 20 000,00 $, plus les intérêts, conformément à l'article 101 de la LRMM. La Couronne a accepté l'offre le 21 janvier 2009 et, le 26 janvier 2009, la somme de 24 701,66 $, y compris les intérêts, a été versée.

Mesures de recouvrement

L'administrateur a conclu qu'il n'y avait aucun espoir raisonnable de recouvrer les frais liés à l'incident et il a donc fermé le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2009.

***Tor* (2005)**

Lieu : Port pour petits bateaux, Mission (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-427-C1

Incident

Le 16 janvier 2005, le *Tor*, un navire de pêche converti, a coulé le long du quai du port pour petits bateaux de Mission (Colombie-Britannique). On a constaté que du carburant diesel s'écoulait sous la glace dans le port. Le directeur du port a déployé un barrage et des matelas absorbants. Le 2 janvier 2005, l'équipe d'intervention d'urgence de la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'il y avait encore du carburant à bord du navire; elle a donc pris en charge la gestion de l'intervention.

À la suite d'un processus d'appel d'offres, un contrat pour renflouer le navire a été attribué le 28 janvier 2005. L'entrepreneur a ramené le navire à la surface et le directeur du port l'a maintenu à flot durant la fin de semaine à l'aide de pompes. Le 31 janvier 2005, étant donné que l'eau continuait de s'infiltrer dans le navire, il a été remorqué à la marina de Shelter Island et déposé à terre. L'expert maritime de la GCC a indiqué que le coût de réparation du navire dépasserait de loin sa valeur marchande. Il a alors été décidé de détruire le navire. Les travaux d'enlèvement et d'élimination des polluants et de destruction du *Tor* ont pris fin le 2 mars 2005.

Demande d'indemnisation

Le 27 juillet 2005, le ministère des Pêches et des Océans, au nom de la GCC (MPO/GCC), a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 22 196,25 $ pour recouvrer les frais engagés en réponse à l'incident.

Évaluation et offre

Le 28 septembre 2005, l'administrateur a demandé des renseignements supplémentaires au MPO/GCC, qui ont été fournis le 5 octobre 2005. Par conséquent, le 6 octobre 2005, conformément à l'article 86 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM), l'administrateur a offert la somme de 21 436,76 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. Le MPO/GCC a accepté l'offre et, le 13 octobre 2005, la somme de 22 054,71 $, y compris les intérêts, a été versée.

Mesures de recouvrement

Le 12 mars 2007, l'administrateur a chargé son conseiller juridique d'examiner si des mesures raisonnables pouvaient être prises pour recouvrer le montant payé au MPO/GCC, conformément au paragraphe 87(3) de la LRMM. D'après les résultats de l'enquête, l'administrateur a conclu qu'il n'y avait aucun espoir raisonnable de recouvrer les frais liés à l'incident et il a donc fermé le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2008.

***Sonny Boy* (2004)**

Lieu : Quai des pêcheurs, Port Hardy (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-428-C1

Incident

Le 26 septembre 2004, le navire de pêche *Sonny Boy* a coulé au quai des pêcheurs de Port Hardy (Colombie-Britannique), avec une quantité inconnue de polluants à bord. Le directeur du port a déployé un barrage flottant et des matelas absorbants autour du navire. Une inspection a révélé que le *Sonny Boy* était attaché à un autre navire et que, si des mesures n'étaient pas prises immédiatement, les deux navires allaient couler. L'équipe d'intervention d'urgence de la Garde côtière canadienne (GCC) a alors engagé un entrepreneur qui, à l'aide de sacs gonflables et de pompes, a renfloué le navire à 22 h 30 le 26 septembre 2004 et l'a amarré au quai. Tous les polluants se trouvant à bord s'étaient apparemment dissipés et l'entrepreneur n'a pu déterminer la cause du naufrage du navire.

Demande d'indemnisation

Le 31 janvier 2005, la GCC a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 7 902,37 $ pour les frais qu'elle avait engagés.

Évaluation et offre

Le 10 février 2005, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a ordonné le paiement de la somme de 7 902,37 $, plus des intérêts de 122,80 $, à la GCC.

Mesures de recouvrement

Ayant constaté que la GCC n'avait pas réussi à obtenir le remboursement de ses frais du propriétaire du *Sonny Boy*, l'administrateur a conclu qu'il y avait peu d'espoir de pouvoir recouvrer les frais.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2005.

Dossier connexe

Sonny Boy (2005), Port Hardy (Colombie-Britannique), numéro de cas : 120-474-C1 (même navire, même lieu)

Navire abandonné (2004)

Lieu : Baie English, port de Vancouver (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-436-C1

Incident

Durant la soirée du 8 octobre 2004, l'équipe de la station de recherche et sauvetage de la Garde côtière canadienne (GCC) à Kitsilano a été avisée qu'un navire à demi submergé dérivait près d'un navire de haute mer qui était à l'ancre au poste n° 4 dans la baie English, dans le port de Vancouver (Colombie-Britannique). L'équipe de recherche et sauvetage est intervenue et a trouvé un navire abandonné à la dérive et a constaté une odeur de mazout. Comme le navire à la dérive dans l'obscurité représentait un danger pour la navigation, il a été décidé de le remorquer, de l'échouer sur la plage à côté de la station de recherche et sauvetage, et de l'entourer ensuite d'un barrage pour prévenir d'autre pollution, ce qui a été fait avec succès cette nuit-là.

À l'aube du 9 octobre, l'équipe a observé la présence de nappes et de déchets d'hydrocarbures à l'intérieur et à l'extérieur du barrage. L'équipe d'intervention d'urgence de la GCC a alors été informée de l'incident. Avec l'aide de l'équipe de la station de recherche et sauvetage, l'équipe d'intervention d'urgence de la GCC a obturé les évents, a récupéré les hydrocarbures dans l'eau à l'aide de matelas absorbants, et a enlevé les déchets d'hydrocarbures.

Il n'a pas été possible de déterminer l'identité du navire ni de trouver son propriétaire. Le navire avait été dépouillé et il semblait que quelqu'un avait tenté de le faire couler dans la baie, car il y avait des blocs de béton à l'intérieur du navire et des trous avaient été percés dans la coque. À cause de la quantité de déchets à l'intérieur du navire, il a été impossible d'accéder aux réservoirs de carburant pour déterminer la quantité de carburant qu'il y avait à bord. Par conséquent, il a été décidé qu'il était nécessaire de sortir le navire de l'eau et de le démanteler afin d'accéder aux réservoirs et d'éliminer les déchets contaminés.

Le 12 octobre 2004, un entrepreneur qui travaillait dans la région a été engagé pour enlever le navire. Le lendemain, à l'aide d'un chaland et d'une grue, l'entrepreneur a sorti le navire de l'eau et l'a amené jusqu'à son chantier pour le démanteler et s'en débarrasser.

Demande d'indemnisation

Le 4 février 2005, la GCC a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 7 493,10 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident.

Évaluation et offre

L'administrateur a enquêté sur la demande d'indemnisation et l'a évaluée. Le 11 février 2205, après avoir demandé et obtenu des renseignements supplémentaires de la GCC, l'administrateur a ordonné le paiement de la somme de 7 236,73 $, plus des intérêts de 62,28 $, à la GCC.

Mesures de recouvrement

Il fallait connaître l'identité du propriétaire du navire pour pouvoir prendre des mesures de recouvrement quelconques. Cependant, aucune indication de la propriété ou de l'identification du navire abandonné n'a été trouvée sur les lieux de l'incident. Par conséquent, l'administrateur a fermé le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2007.

***Malaspina Castle* (2005)**

Lieu : Port Mellon (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-462-C1

Incident

Le 9 avril 2005, un déversement d'hydrocarbures s'est produit au quai en eau profonde de la société Howe Sound Pulp and Paper Mill, à Port Mellon (Colombie-Britannique), alors que le navire *Malaspina Castle* était amarré au quai.

L'administrateur a été avisé de l'incident le 5 mai 2005. Il a aussi été informé que la Sécurité maritime de Transports Canada avait retourné la lettre d'engagement à titre de garantie qu'elle avait obtenue des propriétaires du navire en vertu des Règlements relatifs à la lutte contre la pollution afférents à la *Loi sur la marine marchande du Canada*, car une analyse des échantillons d'hydrocarbures prélevés sur les lieux du déversement avait montré qu'il n'étaient pas semblables à ceux prélevés à bord du navire.

Demande d'indemnisation

Le 28 juillet 2005, les propriétaires du *Malaspina Castle* ont présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 75 468,52 $, afin de recouvrer les frais qu'ils avaient engagés pour nettoyer le déversement.

Évaluation et offre

L'administrateur a mené une enquête approfondie sur la source du déversement. Le 21 novembre 2005, il a demandé à l'avocat du propriétaire du navire de produire les relevés des sondages des réservoirs de carburant du navire. Malgré plusieurs suivis, ceux-ci n'ont jamais été fournis.

Après une enquête complète sur les circonstances entourant l'incident, y compris les caractéristiques physiques du port, afin d'écarter toute possibilité de source terrestre du déversement, l'administrateur a conclu que le *Malaspina Castle* était la cause du déversement et que l'incident ne pouvait donc pas être considéré comme étant d'origine inconnue. Par conséquent, l'administrateur a rejeté la demande d'indemnisation et en a informé le demandeur le 24 mai 2007. Aucune réponse n'a été reçue du demandeur et l'administrateur a fermé le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2008.

***Elvera II* (2005)**

Lieu : Marina de North Saanich (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-466-C1

Incident

Le 4 avril 2005, on a signalé que le navire de pêche *Elvera II* s'était échoué sur le brise-lames de la marina de North Saanich, près de Sidney (Colombie-Britannique). L'équipe d'intervention d'urgence de la Garde côtière canadienne (GCC) à Victoria est intervenue et a constaté que la coque du navire semblait intacte et que seule une mèche du gouvernail était tordue. Une inspection du navire échoué effectuée le 5 avril 2005 a révélé que du carburant s'était répandu dans la cale. Il y avait un réservoir de carburant dans la cale ainsi qu'un plein réservoir de carburant portatif sur le pont. Un entrepreneur a dégagé le navire du brise-lames et l'a remorqué jusqu'à Ladysmith.

La GCC a vendu le navire pour la somme de 1 498,00 $, taxes incluses.

Demande d'indemnisation

Le 10 novembre 2005, le ministère des Pêches et des Océans (MPO), au nom de la GCC (MPO/GCC), a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 4 319,93 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident.

Évaluation et offre

L'administrateur a fait enquête et a évalué la demande d'indemnisation. Après avoir déduit le montant obtenu par la GCC pour la vente du navire, il a versé au MPO/GCC la somme de 2 821,93 $, plus des intérêts de 79,01 $, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation.

Mesures de recouvrement

Le 12 mars 2007, l'administrateur a chargé son conseiller juridique d'examiner si des mesures raisonnables pouvaient être prises pour recouvrer le montant payé au MPO/GCC, en vertu du paragraphe 87(3) de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. Le 22 mai 2007, le conseiller juridique a avisé l'administrateur que, comme suite aux diverses recherches effectuées relativement à cette affaire, les dépenses additionnelles qu'il faudrait engager dépasseraient toute somme pouvant être recouvrée. Par conséquent, l'administrateur a décidé de ne prendre aucune autre mesure de recouvrement.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2008.

***Rover No. 1* (2005)**

Lieu : Baie Genoa (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-467-C1

Incident

Le 8 mai 2005, le *Rover No. 1*, un ancien remorqueur de 74 pieds, s'est échoué et a coulé dans la baie Genoa, en Colombie-Britannique. Le 20 juillet 2005, la Garde côtière canadienne (GCC) est intervenue et a engagé un entrepreneur pour renflouer le navire. Une fois le navire remis à flot, il a été remorqué jusqu'au chantier de Nanaimo Shipyards. La destruction du navire a été terminée le 9 septembre 2005. Nanaimo Shipyards a indiqué que 4 500 litres d'hydrocarbures avaient été retirés du navire.

Demande d'indemnisation

Le 28 mars 2006, le ministère des Pêches et des Océans (MPO), au nom de la GCC (MPO/GCC), a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 72 155,93 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident.

Évaluation et offre

Le 25 mai 2006, l'administrateur a demandé des détails supplémentaires, lesquels ont été fournis par le demandeur. Le 30 juin 2006, l'administrateur a engagé un expert maritime local pour enquêter sur certains aspects de la demande d'indemnisation. À la suite de l'enquête, l'administrateur a informé le MPO/GCC que le montant de la demande d'indemnisation avait été réduit en raison du rejet de plusieurs visites sur les lieux de l'incident par le personnel de l'équipe d'intervention d'urgence pour surveiller les travaux de l'entrepreneur et du temps proportionnel d'utilisation de l'équipement de lutte contre la pollution. L'administrateur a donc offert la somme 64 740,15 $, plus les intérêts, en règlement de la demande d'indemnisation. Le MPO/GCC a accepté l'offre le 18 décembre 2006 et, le même jour, un paiement de 69 394,41 $, intérêts compris, a été effectué.

Mesures de recouvrement

Le 12 mars 2007, l'administrateur a chargé son conseiller juridique d'examiner si des mesures raisonnables pouvaient être prises pour recouvrer le montant payé au MPO/GCC, en vertu du paragraphe 87(3) de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. Les résultats des enquêtes ont révélé que le propriétaire du navire ne possédait aucun bien. Par conséquent, il n'y avait aucun espoir raisonnable de recouvrer les frais liés à l'incident.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2008.

***Sonny Boy* (2005)**

Lieu : Port Hardy (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-474-C1

Incident

Le navire de pêche *Sonny Boy* a coulé au quai de Port Hardy (Colombie-Britannique) le 28 août 2005. Le bateau de sauvetage de la Garde côtière canadienne (GCC) à Port Hardy s'est rendu sur les lieux pour aider à pomper le navire. La GCC avait déjà été appelée à intervenir en réponse à un incident impliquant ce navire, lorsque celui-ci a coulé au même endroit le 26 septembre 2004.

Le navire a été remis à flot, mais il prenait encore l'eau. Le 31 août 2005, la GCC a déterminé que le navire était en très mauvais état et qu'il avait environ 400 à 500 litres de carburant à son bord. Le 27 septembre 2005, l'équipe d'intervention d'urgence de la GCC à Victoria est intervenue et, avec l'aide d'un entrepreneur local, a retiré près de 140 gallons d'hydrocarbures contaminés des réservoirs du navire. Le 29 septembre 2005, le reste des hydrocarbures dans la cale a été récupéré à l'aide de matériel absorbant, et tout le matériel souillé a été enlevé pour être éliminé. L'équipe d'intervention d'urgence de la GCC a ensuite confié le navire à l'administration portuaire.

Demande d'indemnisation

Le 6 décembre 2005, le ministère des Pêches et des Océans (MPO), au nom de la GCC (MPO/GCC), a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 3 278,06 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident.

Évaluation et offre

Pour les besoins de son évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a demandé d'autres précisions, qui ont été fournies. Le 5 janvier 2006, il a offert la somme de 3 155,86 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. Le MPO/GCC a accepté l'offre, et un paiement de 3 200,38 $, y compris les intérêts, a été effectué le 6 janvier 2006.

Mesures de recouvrement

Le 12 mars 2007, l'administrateur a chargé son conseiller juridique d'examiner si des mesures raisonnables pouvaient être prises pour recouvrer le montant payé au MPO/GCC, en vertu du paragraphe 87(3) de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. L'enquête s'est avérée infructueuse et l'administrateur a donc décidé d'abandonner toute mesure de recouvrement et de fermer le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2008.

Dossier connexe

Sonny Boy (2004), Port Hardy (Colombie-Britannique), numéro de cas : 120-428-C1 (même navire, même lieu)

Déversement d'origine inconnue (*Northwind*) (2004) ⚓

Lieu : Port de Victoria (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-480-C1

Incident

Le 30 décembre 2004, il y a eu un déversement d'hydrocarbures au quai des pêcheurs de l'Administration portuaire du Grand Victoria (APGV), dans le port de Victoria, en Colombie-Britannique. L'APGV et des bénévoles ont effectué les travaux préliminaires de nettoyage durant la nuit du 30 décembre et jusqu'aux premières heures du 31 décembre 2004. Un entrepreneur a ensuite été engagé par l'APGV pour terminer le nettoyage.

Étant donné que la source de la pollution n'a pu être déterminée, l'APGV a considéré l'incident comme un déversement d'origine inconnue.

Demande d'indemnisation

Le 14 décembre 2005, l'APGV a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) une demande d'indemnisation au montant de 16 012,02 $, afin de recouvrer les frais d'intervention et de nettoyage qu'elle avait engagés en réponse à l'incident.

Évaluation et offre

L'administrateur a demandé d'autres précisions sur l'incident, qui ont été fournies par l'APGV le 20 février 2006. Après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert la somme de 10 443,50 $ en règlement de la demande d'indemnisation. L'APGV a accepté l'offre et, le 18 avril 2006, le montant du règlement, plus des intérêts de 621,35 $, lui ont été payés.

Mesures de recouvrement

Le 31 décembre 2004, un échantillon d'hydrocarbures a été prélevé à la surface des eaux du port de Victoria près du navire *Northwind.* De plus, à la même date, un échantillon d'hydrocarbures a été prélevé des eaux de la salle des machines du *Northwind*. Une analyse chimique de ces échantillons effectuée par Environnement Canada a montré qu'ils étaient extrêmement semblables. L'analyse a aussi montré que les échantillons provenaient d'une source commune.

Le 17 août 2006, le conseiller juridique de la Caisse a écrit au propriétaire du *Northwind* afin de voir s'il était possible d'en arriver à un règlement pour le recouvrement de la somme payée par la Caisse à l'APGV. Les conseillers juridiques des deux parties ont échangé des offres et des contre-offres. Le 19 février 2007, le propriétaire du *Northwind*, en niant toute responsabilité, a présenté sans préjudice une offre de 5 500 $ à titre de quittance finale relativement au déversement qui s'était produit dans le port de Victoria le 30 décembre 2004. L'administrateur a reçu le paiement le 22 février 2007.

Situation

Le dossier a été fermé le 22 février 2007.

***Dominion I* (2005)** ⚓

Lieu : Port de Victoria (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-481-C1

Incident

Le 28 mars 2005, un déversement d'hydrocarbures est survenu à l'installation de Ship Point de l'Administration portuaire du Grand Victoria (APGV), dans le port de Victoria (Colombie-Britannique). L'APGV a engagé un entrepreneur pour nettoyer le déversement, dont l'origine était inconnue.

Demande d'indemnisation

Le 14 décembre 2005, l'APGV a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 8 521,16 $, afin de recouvrer les frais de nettoyage qu'elle avait engagés en réponse à l'incident.

Évaluation et offre

Le 16 janvier 2006, l'administrateur a demandé des détails supplémentaires sur l'incident. Après avoir reçu les renseignements de l'APGV le 20 février 2006, l'administrateur a poursuivi son enquête et l'évaluation de la demande d'indemnisation. Par la suite, l'administrateur a offert la somme de 6 847,42 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. L'APGV a accepté l'offre et, le 18 avril 2006, la somme de 7 170,31 $, y compris les intérêts, a été payée.

Mesures de recouvrement

Pendant l'intervention, le personnel de la Sécurité maritime de Transports Canada a prélevé des échantillons d'hydrocarbures à bord du *Dominion I*, qui était amarré au quai de l'installation de Ship Point, et dans l'eau à proximité du *Dominion I*. Une analyse chimique réalisée par Environnement Canada a conclu que les deux échantillons d'hydrocarbures étaient extrêmement similaires.

Le 11 septembre 2006, l'administrateur a écrit au propriétaire du *Dominion I* pour réclamer le montant versé à l'APGV, plus les intérêts. Des négociations ont eu lieu entre les parties. Le 17 janvier 2007, l'avocat du propriétaire du navire a indiqué que l'offre de 4 000,00 $ de son client était faite sans préjudice. Après plus ample réflexion, l'administrateur a accepté l'offre de règlement, et un chèque au montant de 4 000,00 $ a été reçu le 13 avril 2007.

Situation

Le dossier a été fermé le 14 mai 2007.

Dossiers connexes

Dominion I (2010), Cowichan Bay (Colombie-Britannique), numéro de cas : 120-605-C1 (même navire)
Dominion I (2012), Cowichan Bay (Colombie-Britannique),numéro de cas : 120-613-C1 (même navire)

***Joan W1* (2005)**

Lieu : Marina de Lynnwood, North Vancouver (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-482-C1

Incident

Le 10 juin 2005, on a signalé que le navire de pêche *Joan W1* avait coulé dans la marina de Lynnwood, à North Vancouver, en Colombie-Britannique. Le personnel de la marina est intervenu et a déployé un barrage flottant autour de l'endroit. La Garde côtière canadienne (GCC) a engagé un entrepreneur qui a renfloué et remorqué le navire jusqu'à Ladysmith (Colombie-Britannique). Étant donné que l'intérieur du navire était contaminé par les hydrocarbures, la GCC a accordé un contrat à l'entreprise Saltair Marine Services Limited pour qu'elle sorte le *Joan W1* de l'eau, le démantèle et s'en débarrasse. Au 4 août 2005, le navire avait été démantelé et l'entreprise était en train de s'en débarrasser.

Demande d'indemnisation

Le 30 novembre 2005, le ministère des Pêches et des Océans (MPO), au nom de la GCC (MPO/GCC), a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 29 821,43 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident.

Évaluation et offre

Après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a communiqué avec la GCC afin d'obtenir d'autres précisions, qu'il a reçues le 6 février 2006. Le 7 février 2006, l'administrateur a offert au MPO/GCC le montant de 28 510,38 $, plus les intérêts, en règlement de la demande d'indemnisation. Le MPO/GCC a accepté l'offre et, le 8 février 2006, un paiement de 29 389,72 $, y compris les intérêts, a été effectué.

Mesures de recouvrement

Le 12 mars 2007, l'administrateur a chargé son conseiller juridique d'examiner si des mesures raisonnables pouvaient être prises pour recouvrer le montant payé au MPO/GCC, en vertu du paragraphe 87(3) de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. Étant donné qu'il s'est avéré impossible de trouver le propriétaire du navire ou des biens quelconques lui appartenant en Colombie-Britannique, l'administrateur a décidé de ne pas poursuivre l'affaire.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2008.

***Skipjack* (2005)**

Lieu : Opitsat, île de Vancouver (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-484-C1

Incident

Le 3 novembre 2005, le navire de pêche *Skipjack* a coulé à Opitsat, sur l'île de Vancouver (Colombie-Britannique), et a déversé des hydrocarbures. Le navire, qui avait une grande quantité de carburant à son bord, s'est échoué et a été pleinement submergé par les grandes marées de tempête. Il y avait une épaisse couche de carburant diesel dans tout le navire.

Le bateau de sauvetage de la Garde côtière canadienne (GCC) de Tofino a été dépêché sur les lieux pour entreprendre le nettoyage. Le 5 novembre 2005, l'équipe d'intervention d'urgence de la GCC de Victoria est arrivée sur place. Environ 110 gallons d'hydrocarbures ont été retirés du navire, et une centaine de matelas absorbants souillés ont aussi été récupérés. L'opération de récupération a été achevée le 8 novembre 2005. Le navire a été laissé à l'endroit où il se trouvait sur la plage.

Demande d'indemnisation

Le 20 février 2006, la GCC a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 15 269,18 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident.

Évaluation et offre

L'administrateur a fait enquête et a évalué la demande d'indemnisation, et il a demandé des précisions à la GCC. Après avoir reçu et examiné les renseignements supplémentaires fournis par la GCC, l'administrateur a fait une offre au montant de 11 140,14 $ en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. La GCC a accepté l'offre le 23 mars 2006, et la somme de 11 303,43 $, y compris les intérêts, a été versée le 24 mars 2006.

Mesures de recouvrement

Le 12 mars 2007, l'administrateur a chargé son conseiller juridique d'examiner s'il y avait un espoir raisonnable de recouvrer le montant payé à la GCC, conformément au paragraphe 87(3) de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. Le 22 mai 2007, le conseiller juridique a indiqué qu'en raison des circonstances financières du propriétaire du navire, sa recommandation était de renoncer à prendre toute mesure de recouvrement. L'administrateur a donc fermé le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2008.

Navire abandonné (2006)

Lieu : Brentwood Bay (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-486A-C1

Incident

Le 14 janvier 2006, on a signalé qu'un navire avait chaviré à une bouée d'amarrage à Brentwood Bay (Colombie-Britannique). Des hydrocarbures ne semblaient pas s'échapper du navire. La Garde côtière canadienne (GCC) a engagé un entrepreneur qui a renfloué le navire le 20 janvier 2006. Le navire, dont le propriétaire était inconnu, s'est avéré être une embarcation de plaisance à coque en fibre de verre avec deux moteurs à essence et des réservoirs de carburant internes. Le moteur de tribord avait été enlevé. L'entrepreneur a enlevé les réservoirs de carburant partiellement remplis et il a retiré l'huile des moteurs. Les écoutilles ont été remplacées, un robinet de vidange a été fermé, et le navire a été fixé de nouveau à la bouée d'amarrage.

Demande d'indemnisation

Le 21 avril 2006, la GCC a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 7 150,60 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident.

Évaluation et offre

Après avoir obtenu d'autres précisions de la GCC, l'administrateur a fait enquête et a évalué la demande d'indemnisation. Il a offert le montant de 6 614,88 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation, conformément aux articles 86 et 101 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. La GCC a accepté l'offre et, le 2 août 2006, l'administrateur a ordonné le paiement de la somme de 6 804,42 $, y compris les intérêts.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2007.

***Queen of the North* (2006)**

Lieu : Île Gil, chenal Grenville (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-487-C1

Incident

Le 22 mars 2006, le traversier *Queen of the North* (anciennement le *Stena Danica*) de la Colombie-Britannique s'est échoué à l'extrémité nord de l'île Gil, dans le chenal Grenville (Colombie-Britannique), en route de Prince Rupert vers Port Hardy. D'une capacité de 700 personnes et de 115 automobiles, il avait à son bord environ 100 passagers et membres d'équipage pour le voyage de nuit de 450 kilomètres le long de l'*Inside Passage* de la Colombie-Britannique, lorsque l'incident s'est produit à environ 135 kilomètres de Prince Rupert. On a estimé que le navire contenait plus de 225 000 litres de carburant au moment de l'incident.

Les passagers et les membres d'équipage ont quitté le navire à bord d'embarcations et de radeaux de sauvetage. Le navire a coulé par la suite. L'équipe d'intervention d'urgence de la Garde côtière canadienne (GCC) à Prince Rupert a été avisée, et divers navires de la GCC et autres ont été dépêchés sur les lieux. La société BC Ferry Services Inc. (BC Ferries) a pris la direction de l'intervention et a fait appel à l'organisme d'intervention en cas de pollution, Burrard Clean Operations. L'équipe d'intervention d'urgence de la GCC a assumé le rôle d'agent de surveillance fédéral.

Le traversier a été localisé à une profondeur d'environ 1 400 pieds. Il gisait en position verticale, enfoui sous la boue jusqu'à sa ceinture. Le 23 mars 2006, on a observé un flux régulier d'hydrocarbures qui remontait de l'épave à l'endroit du naufrage. La nappe qui s'est formée s'est déplacée vers le haut de l'île Gil et s'est dissipée ensuite du côté ouest de l'île. Le 24 mars 2006, un survol n'a révélé que des irisations d'hydrocarbures près du rivage. Un survol effectué par la GCC le 29 mars 2006 a aussi révélé la présence d'une faible remontée d'hydrocarbures à l'endroit de l'incident, produisant une irisation argentée que le courant a dissipée sur moins de deux milles.

Le 3 avril 2006, l'équipement de récupération flottant avait été démobilisé. Les navires d'intervention d'urgence de la GCC ont quitté les lieux et sont retournés à la base de Prince Rupert. BC Ferries a établi avec les Premières Nations de la région un plan de surveillance à long terme à mettre en œuvre au besoin. L'équipe d'intervention d'urgence de la GCC a aussi établi un plan de communication avec les Premières Nations pour répondre à tout changement de la situation.

Demande d'indemnisation

Aucune demande d'indemnisation n'a été faite à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires relativement à cet incident.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2008.

***André* (2006)**

Lieu : Bras de mer Burrard, port de Vancouver (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-494-C1

Incident

Le 4 juillet 2006, le vraquier *André* a signalé qu'un déversement d'hydrocarbures s'était produit lors d'une opération de ravitaillement en mazout dans le bras de mer Burrard, en Colombie-Britannique. Le directeur du port a estimé que 200 gallons de mazout C avaient été déversés sur le pont du navire et qu'environ 20 gallons s'étaient échappés dans le port. L'agent du navire a engagé l'organisme d'intervention Burrard Clean Operations pour nettoyer les hydrocarbures. La Garde côtière canadienne (GCC) a assumé le rôle d'agent de surveillance fédéral. On a signalé que des embarcations de plaisance d'une marina voisine avaient été souillées par les hydrocarbures et que d'autres propriétés privées l'avaient été également. Un certain nombre d'oiseaux souillés par les hydrocarbures ont été récupérés pour être réhabilités sous la direction du Service canadien de la faune.

Une lettre d'engagement conjointe au nom de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) et de la GCC a été fournie par le club de protection et d'indemnisation du navire.

Mesures prises par l'administrateur

Le 6 juillet 2006, l'administrateur a engagé un expert maritime qui lui a fourni une estimation du montant total des frais de nettoyage qui allaient probablement être engagés.

Demande d'indemnisation

Aucune demande d'indemnisation n'a été présentée à la Caisse relativement à cet incident. La plupart des réclamations qui en ont résulté ont été réglées et payées par le propriétaire du navire.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2008.

***Blue Dawn* (2006)**

Lieu : Port de Ladysmith (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-495-C1

Incident

Le 1er avril 2006, le *Blue Dawn*, un ancien navire de pêche construit à Lunenberg (Nouvelle-Écosse) en 1962, qui servait depuis quelques années de logement pour des équipes de confection de bardeaux sur la côte de la Colombie-Britannique, s'est échoué à Slag Point, dans le port de Ladysmith, en Colombie-Britannique. Plus tard dans la journée, lorsque l'agent d'intervention d'urgence de la Garde côtière canadienne (GCC) est arrivé sur les lieux, le propriétaire se préparait à remettre le navire à flot à la marée montante, mais l'agent d'intervention d'urgence de la GCC l'a avisé de faire appel à des professionnels en sauvetage. Le propriétaire du navire a indiqué qu'il y avait environ 400 gallons de carburant diesel à bord.

Le 2 avril, une irisation d'hydrocarbures a été observée à la surface de l'eau le long du rivage; la GCC a donc déployé un barrage flottant autour du navire. Le lendemain, la GCC a assumé la responsabilité de remettre le navire à flot. Un entrepreneur a été engagé pour remorquer le *Blue Dawn* jusqu'à Ladysmith, afin qu'un expert maritime puisse l'inspecter. Le navire devait être pompé régulièrement. Le 10 avril, l'entrepreneur a informé la GCC que le *Blue Dawn* avait déversé une quantité importante d'hydrocarbures. L'entrepreneur est intervenu en déployant un barrage et des matelas absorbants.

Le 12 avril, le propriétaire du navire a avisé la GCC qu'il était incapable de répondre à la situation, ni de fournir un plan acceptable pour assurer que le navire ne pose plus un risque de pollution. À la fin d'avril 2006, le navire avait été démantelé, et les hydrocarbures et les autres matériaux contaminés avaient été éliminés.

Demande d'indemnisation

Le 18 juillet 2006, le ministère des Pêches et des Océans (MPO), au nom de la GCC (MPO/GCC), a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 121 856,95 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident.

Évaluation et offre

Après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert la somme de 119 482,80 $, y compris les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation du MPO/GCC. Le MPO/GCC a accepté l'offre le 18 décembre 2006, et le montant du règlement a été payé par la suite.

Mesures de recouvrement

Avec l'aide de son conseiller juridique, l'administrateur a examiné si des mesures raisonnables pouvaient être prises pour recouvrer le montant payé au MPO/GCC. Étant donné le revenu limité du propriétaire du navire et le fait que la demande d'indemnisation dépassait 120 000 $, il ne

semblait pas y avoir d'espoir raisonnable de recouvrer les frais. Par conséquent, l’administrateur a conclu qu’il ne valait pas la peine d’obtenir un jugement par défaut dans cette affaire.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2009.

***Wishing Star* (2006)**

Lieu : Passage Hudson Bay (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-496-C1

Incident

Le 26 juillet 2006, le Centre de service des communications et du trafic maritime de Prince Rupert a été informé que le navire de pêche affrété *Wishing Star* s'était échoué et avait coulé dans le passage Hudson Bay, du côté est de l'île Dundas, en Colombie-Britannique. Les passagers et l'équipage ont été secourus par le *Point Henry*, un navire de la Garde côtière canadienne (GCC). Le *Wishing Star* avait à son bord 2 000 litres de carburant diesel, mais seule une petite quantité a été déversée, causant une irisation à la surface de l'eau.

En raison de l'inaction du propriétaire du navire, la GCC a assumé le rôle de commandant sur place en réponse à l'incident. La GCC a engagé l'entreprise Wainwright Marine Services, qui a dépêché son remorqueur *Ingenika* sur les lieux. Le personnel du remorqueur a déployé un barrage flottant dans la zone autour du navire et a placé des matelas absorbants. Des plongeurs ont obturé les évents et ont installé des élingues pour renflouer le navire. Le 31 juillet, le *Wishing Star* a été remis à flot et remorqué jusqu'au chantier maritime de Wainwright Marine Services, à Prince Rupert. Des équipes ont continué à retirer les hydrocarbures résiduels et les hydrocarbures de la cale.

Le 15 décembre 2006, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a attribué un contrat à prix fixe à l'entreprise Wainwright Marine Services pour le démantèlement et l'élimination du *Wishing Star* et de tous les contaminants se trouvant à son bord.

Mesures prises par l'administrateur

L'administrateur a engagé un expert maritime de Prince Rupert pour qu'il inspecte le navire au chantier maritime de Wainwright Marine Services et qu'il rencontre l'agent de la GCC chargé de l'intervention. Le 3 août 2006, l'expert maritime a présenté un rapport préliminaire sur ses constatations initiales. Il a indiqué que le navire était à l'état d'épave et qu'il n'avait aucune valeur de récupération.

Demande d'indemnisation

Le 14 février 2007, le MPO/GCC a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) une demande d'indemnisation au montant de 112 945,77 $ pour les frais engagés.

Évaluation et offre

Pour les besoins de son évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a demandé des renseignements et des documents additionnels à la GCC. Le 1er novembre 2007, la GCC a fourni l'information demandée. L'administrateur a enquêté sur les circonstances entourant l'incident, notamment pour déterminer si le démantèlement et l'élimination du navire pouvaient être réellement considérés comme des mesures de prévention de la pollution par les hydrocarbures, par

opposition au simple enlèvement d'une épave. À la suite d'une enquête en bonne et due forme, l'administrateur a déterminé que le démantèlement du navire était le moyen le plus efficace d'éliminer tout autre risque de pollution pouvant être causée par les hydrocarbures résiduels se trouvant encore à bord du navire. L'administrateur a donc conclu que le montant total réclamé à la Caisse était admissible et il a offert la somme de 112 945,77 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. Le MPO/GCC a accepté l'offre le 8 novembre 2007, et l'administrateur a ordonné que le montant de 121 566,79 $, y compris les intérêts, soit payé.

Mesures de recouvrement

Des recherches ont montré qu'il pouvait être possible de recouvrer les frais. Le 10 février 2008, une demande introductive d'instance a donc été signifiée au propriétaire du *Wishing Star*. Le défendeur n'a déposé aucune défense avant la date limite du 11 mars 2008. Par conséquent, le 2 avril 2008, la Cour fédérale à Vancouver a rendu une ordonnance accordant un jugement de condamnation par défaut à l'encontre du défendeur au montant de 123 772,20 $, plus les intérêts, calculés à compter du 8 avril 2008 jusqu'à la date du jugement.

Avec l'aide de son conseiller juridique, l'administrateur a fait une enquête pour trouver les actifs du débiteur qui pourraient servir à payer le montant en souffrance accordé dans le jugement de condamnation par défaut. Le 28 octobre 2009, d'après les résultats de l'enquête, le conseiller juridique a indiqué qu'il semblait inutile de procéder à un examen à l'appui de l'exécution et que le paiement accordé dans le jugement semblait être irrécouvrable à ce moment. Le 12 novembre 2009, l'administrateur a donc décidé de mettre le dossier en suspens pour deux ans. À la fin de cette période, l'administrateur a décidé qu'il n'était pas raisonnable d'engager des dépenses supplémentaires pour tenter de recouvrer le montant. Il a donc fermé le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 30 novembre 2011.

***Westwood Annette* (2006)**

Lieu : Squamish (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-497-C1

Incident

Le 5 août 2006, alors qu'il quittait le poste d'amarrage n° 2 de Squamish Terminals Ltd. avec l'aide de deux remorqueurs et que des vents forts soufflaient, le vraquier *Westwood Annette* a heurté un duc-d'albe et le bordé extérieur du navire a été troué à deux endroits. Du mazout C s'est échappé des trous. Plus tard, la Garde côtière canadienne (GCC) a estimé qu'environ 29 000 litres d'hydrocarbures avaient été déversés dans l'eau à l'extrémité nord de la baie Howe, près de l'estuaire de la rivière Squamish. L'organisme d'intervention Burrard Clean Operations a été engagé pour mener les opérations d'intervention. Les résultats préliminaires ont indiqué que près des deux tiers des hydrocarbures déversés avaient été récupérés à la fin de la journée du 5 août. Environ un kilomètre de rivage avait été pollué et les travaux de nettoyage des plages ont été entrepris. Le Service canadien de la faune a également constaté que des oiseaux avaient été souillés par les hydrocarbures, en particulier des bernaches du Canada.

Une lettre d'engagement au nom du ministère des Pêches et des Océans et la de Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) a été obtenue du club de protection et d'indemnisation du propriétaire du navire. Il était entendu que les frais engagés par l'organisme d'intervention, dont le montant total s'élevait à environ 5 millions de dollars, seraient assumés par le club de protection et d'indemnisation du propriétaire du navire.

Mesures prises par l'administrateur

Après avoir reçu une copie de la mise à jour d'alerte n°1 publiée par le Centre national des urgences environnementales concernant le déversement d'hydrocarbures survenu le 5 août 2006, l'administrateur a engagé un expert maritime local.

Demande d'indemnisation

Le 25 avril 2007, Squamish Outdoor Recreation (le demandeur) a présenté à la Caisse une demande d'indemnisation au montant de 11 510,35 $ pour les frais engagés en réponse au déversement d'hydrocarbures.

Les responsables de Squamish Outdoor Recreation avaient déjà présenté une réclamation au montant de 15 460,35 $ à l'avocat du *Westwood Annette*. Cependant, le propriétaire du navire a payé seulement la somme de 3 950,00 $ pour couvrir les frais que le district de Squamish avait engagés pour fournir les services spécifiques qu'il avait demandés, les autres parties de la réclamation n'ayant pas été considérées comme étant recouvrables.

Évaluation et offre

Sur les instructions de l'administrateur, le conseiller juridique de la Caisse (le conseiller juridique) a enquêté sur le matériel reçu concernant la demande d'indemnisation et a discuté de l'affaire

directement avec l’avocat du propriétaire du navire. Le 9 mai 2007, le conseiller juridique a répondu à la lettre du demandeur en lui indiquant, entre autres choses, que s’il avait des renseignements supplémentaires qui, à son avis, montraient qu'une partie du reste de la demande d’indemnisation était recouvrable, il devait les fournir à l’avocat du propriétaire du navire et en transmettre une copie au bureau du conseiller juridique.

Étant donné qu'aucune réponse n’a été reçue du demandeur, l’administrateur a fermé le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2009.

***Ocean Tribute* (2006)**

Lieu : Ladysmith (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-507-C1

Incident

Le 5 septembre 2006, l'*Ocean Tribute*, un ancien navire de pêche construit en 1926 et converti en restaurant de poissons et frites, a coulé au quai des pêcheurs à Ladysmith, en Colombie-Britannique. Il y avait des hydrocarbures dans l'eau et des matelas absorbants ont été utilisés pour les récupérer. Le propriétaire du navire a engagé un entrepreneur pour renflouer le navire, mais celui-ci a coulé à nouveau peu de temps après avoir été remis à flot.

Le 9 septembre, la Garde côtière canadienne (GCC) a été informée que le navire n'était pas assuré. Le propriétaire du navire n'avait pas les moyens de prendre d'autres mesures d'intervention. La GCC a alors assumé le rôle de commandant sur place et a engagé l'entreprise Saltair Marine Services pour renflouer le navire et en retirer le carburant, l'huile pour moteur et le fluide hydraulique accessibles. Environ 100 gallons de liquides souillés par les hydrocarbures ont été retirés. Le navire a ensuite été démantelé et éliminé le 20 septembre.

Demande d'indemnisation

Le 13 décembre 2006, le ministère des Pêches et des Océans (MPO), au nom de la GCC (MPO/GCC), a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) une demande d'indemnisation au montant de 26 407,23 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident.

Évaluation et offre

L'administrateur a fait enquête et a évalué la demande d'indemnisation. Le 9 février 2007, il a fait une offre au montant de 24 901,42 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. L'offre a été refusée par le MPO/GCC. Le 30 mars 2007, le MPO/GCC a indiqué qu'en date d'avril 2006, les taux relatifs aux véhicules de la GCC avaient été révisés selon les normes de l'industrie. Il a donc demandé à l'administrateur de réexaminer la réduction des taux de kilométrage dans son évaluation de la demande d'indemnisation. L'administrateur a accepté le nouveau taux relatif aux véhicules soumis par le MPO/GCC et, le 3 mai 2007, il a fait une offre au montant de 25 041,42 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation, conformément aux articles 86 et 101 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM). Le MPO/GCC a accepté l'offre le 10 mai 2007, et la somme de 25 806,29 $, y compris les intérêts, a été payée le 14 mai 2007.

Mesures de recouvrement

L'administrateur a chargé son conseiller juridique d'examiner la faisabilité de prendre des mesures de recouvrement des frais en vertu du paragraphe 87(3) de la LRMM. D'après les résultats de l'enquête, l'administrateur a conclu qu'il était peu probable que la Caisse puisse recouvrer les frais à la suite d'un quelconque jugement rendu contre le propriétaire du navire. Il a donc fermé le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2009.

***Saxony* (2006)**

Lieu : Baie Mannion, île Bowen (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-508-C1

Incident

Le 11 décembre 2006, il a été signalé que l'embarcation de plaisance *Saxony* semblait être en train de couler à sa bouée d'amarrage dans la baie Mannion, à environ dix milles au nord de Vancouver, en Colombie-Britannique. La Garde côtière canadienne (GCC) s'est rendue sur les lieux pour enquêter et n'a trouvé personne à bord. Peu après l'arrivée de la GCC, le navire a coulé dans environ 30 pieds d'eau et a causé un niveau négligeable de pollution. Le 13 décembre, des résidents de l'île Bowen ont observé une vaste irisation d'hydrocarbures émanant du navire. Étant donné que l'identité du propriétaire de l'embarcation n'a pu être établie, la GCC a assumé le rôle de commandant sur place et, le 16 décembre, elle a engagé une entreprise de sauvetage locale pour renflouer le *Saxony*, afin de contenir les hydrocarbures et de prévenir toute autre pollution. Les travaux de renflouement ont été effectués les 21 et 22 décembre. La GCC a surveillé tous les travaux et elle est restée sur place pour contrôler tout rejet de polluants. Pendant cette période, un expert maritime représentant la compagnie d'assurance du propriétaire est arrivé sur les lieux. Il avait communiqué avec le propriétaire et a avisé la GCC de poursuivre les travaux comme prévu. Le 23 décembre, le *Saxony* a été renfloué et remorqué au chantier maritime Arrow, où il a été placé sur des blocs à terre.

Demande d'indemnisation

Le 9 février 2008, le ministère des Pêches et des Océans (MPO)/GCC), a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, une demande d'indemnisation au montant de 6 802,99 $ pour les frais engagés, en vertu de la partie 6 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

Évaluation et offre

Le 8 avril 2008, pour les besoins de son évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a écrit à la GCC pour lui demander des renseignements généraux et des documents additionnels à l'appui de la demande d'indemnisation. Le 10 novembre 2008, la GCC a fourni l'information et les documents demandés. Après avoir reçu ces renseignements, l'administrateur a fait une offre d'indemnité au montant de 6 089,96 $, plus les intérêts, le 29 janvier 2009. L'offre a été acceptée par le MPO/GCC et, le 12 février 2009, la somme de 6 909,60 $, y compris les intérêts, a été payée.

Mesures de recouvrement

L'administrateur a examiné la faisabilité d'intenter une action en recouvrement des frais en vertu du paragraphe 87(3) de la LRMM. Étant donné que le propriétaire de l'embarcation n'a pu être trouvé, l'administrateur a conclu qu'il n'était pas raisonnable d'engager des dépenses supplémentaires pour tenter de recouvrer le montant. Il a donc fermé le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 3 septembre 2009.

***Gayle Ann II* (2006)**

Lieu : Powell River (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-511-C1

Incident

Le 15 août 2006, le navire de pêche *Gayle Ann II* a coulé à la marina de la ville de Powell River, en Colombie-Britannique. Du carburant diesel s'est échappé du navire, ce qui a causé une grande nappe d'hydrocarbures dans l'eau de la marina. L'équipe du bateau de sauvetage de Powell River a déployé un barrage flottant autour du navire et a utilisé des matelas absorbants pour contenir le déversement. La Garde côtière canadienne (GCC), en tant que commandant sur place, a engagé des plongeurs locaux pour renflouer et stabiliser le navire afin d'enlever le carburant de ses réservoirs, y compris l'huile pour moteur et l'huile pour transmission accessibles. De plus, le 17 août 2006, la GCC a envoyé au propriétaire du navire un avis des mesures à prendre, qui décrivait les travaux nécessaires pour éliminer le risque de pollution.

Le 14 septembre 2006, la GCC a présenté au propriétaire du navire une facture pour les frais qu'elle avait engagés en réponse au déversement d'hydrocarbures causé par le *Gayle Ann II*. Cependant, aucun paiement n'a été reçu.

Demande d'indemnisation

Le 14 février 2007, la GCC a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 9 934,75 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident.

Évaluation et offre

Après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert le montant de 9 876,01 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. La GCC a accepté l'offre le 10 mai 2007. La somme de 10 391,73 $, y compris les intérêts, a été payée le 14 mai 2007.

Mesures de recouvrement

Après avoir examiné si des mesures raisonnables pouvaient être prises pour recouvrer le montant payé à la GCC, l'administrateur a conclu qu'il n'y avait pas lieu de prendre des mesures de recouvrement.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2008.

***Robertson II* (2007)**

Lieu : Récif Minx, île Saturna (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-515-C1

Incident

Le 1er juillet 2007, le *Robertson II*, un voilier de 40 mètres, s'est échoué sur le récif Minx, dans les îles Gulf, au large de l'île de Vancouver. On a signalé que des traces de carburant diesel s'échappaient du voilier. Le navire de la Garde côtière canadienne (GCC) *Cape Calvest* est arrivé sur les lieux pour évaluer la situation. L'aéroglisseur de la base d'intervention environnementale de la GCC à Richmond a déployé un barrage absorbant de 240 pieds, mais son équipage a signalé qu'il y avait très peu de carburant dans l'eau. Cependant, des hydrocarbures se sont échappés du barrage flottant autour du *Robertson II*, en raison des vagues produites par le volume élevé de trafic maritime.

Le 2 juillet, la GCC a engagé une entreprise de sauvetage locale pour qu'elle monte à bord du voilier et enlève les hydrocarbures qui restaient dans les réservoirs. De plus, la GCC a engagé un expert maritime pour qu'il effectue une inspection complète du voilier, afin d'en déterminer l'état et la valeur et de savoir s'il posait encore un risque de pollution.

Demande d'indemnisation

Le 9 février 2008, la GCC a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 20 748,53 $ pour les frais engagés.

Évaluation et offre

Le 17 avril 2008, pour les besoins de son évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a demandé à la GCC de fournir des renseignements et des documents additionnels. Le 19 janvier 2010, l'administrateur a reçu une lettre de la GCC en réponse à sa requête. Le 21 juillet 2010, après avoir terminé son enquête et l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert à la GCC le montant établi de 19 084,85 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation, en vertu de *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. La GCC a accepté l'offre et l'administrateur a ensuite ordonné le paiement de la somme de 21 759,59 $, y compris les intérêts.

Situation

Le dossier a été fermé le 28 juillet 2010.

Crown Forest 84-12 – Demande d'indemnisation du ministère de l'Environnement de la Colombie-Britannique (2007) 🏛

Lieu : Réserve écologique de Robson Bight, extrémité nord-est de l'île de Vancouver (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-517-C1-1

Incident

Le 20 août 2007, le *Crown Forest 84-12*, un chaland appartenant à Ted Leroy Trucking, a chaviré alors qu'il était remorqué par le *Kathy L*, appartenant à Gowlland Towing Ltd, et la majeure partie de l'équipement qu'il transportait est tombé à la mer. L'incident s'est produit à l'extrémité nord-est de l'île de Vancouver dans les limites de la réserve écologique de Robson Bight, considérée comme une zone très sensible fréquentée par diverses espèces fauniques, y compris parfois des épaulards. La cargaison transportée par le chaland comprenait un camion-citerne contenant 10 000 litres de carburant diesel et un conteneur de produits contenant 1 400 litres d'huile lubrifiante et de fluide hydraulique. Une vaste irisation d'hydrocarbures d'une longueur de quelque 14 kilomètres et d'une largeur de 500 mètres a été observée à la surface de l'eau peu après que l'équipement soit tombé à l'eau. Le propriétaire du chaland a engagé l'organisme d'intervention Burrard Clean Operations, afin qu'il prenne les mesures nécessaires pour contenir les hydrocarbures qui s'étaient échappés. Sur les conseils de l'équipe régionale d'intervention environnementale d'urgence, des barrages flottants ont été déployés autour de certaines plages dans les limites de la réserve écologique. Le 21 août, le gouvernement provincial a établi un poste de commandement à Port McNeil pour gérer sur place l'intervention provinciale en réponse à l'incident. Étant donné que l'équipement qui a coulé contenait surtout du carburant diesel léger, celui-ci s'est dispersé assez rapidement. Le 22 août, un vol de surveillance effectué par Transports Canada a montré que 95 % de l'irisation d'hydrocarbures observée la veille près du rivage s'était dispersée. On s'attendait à ce que le reste du carburant diesel s'évapore et se dissipe de façon naturelle. Le Service canadien de la faune a indiqué qu'il n'avait trouvé aucun oiseau souillé par les hydrocarbures. En somme, le déversement n'a causé aucun impact important sur la faune ou le rivage. Par conséquent, quelques jours plus tard, les barrages flottants ont été retirés et le poste de commandement provincial a été enlevé en fin de soirée le 23 août.

En novembre et décembre 2007, la province de la Colombie-Britannique et le gouvernement fédéral ont effectué, à frais partagés, plusieurs plongées au moyen d'un véhicule piloté par un plongeur, afin de localiser l'équipement et d'en évaluer l'état. L'équipement, notamment le camion-citerne, a été retrouvé et semblait être en bon état. On a toutefois constaté que le dispositif de verrouillage du compartiment avant du camion était partiellement ouvert. En mai 2009, la décision a été prise de récupérer le camion-citerne et le conteneur. La Garde côtière canadienne (GCC) a surveillé l'opération de récupération, qui a été accomplie avec succès le 19 mai sans causer d'autres fuites d'hydrocarbures. Il y avait près de 3 000 litres de carburant diesel dans le camion-citerne, et environ 1 800 litres de matières dangereuses dans le conteneur.

Mesures prises par l'administrateur

Le 18 avril 2008, à la suite de l'annonce de la décision de récupérer l'équipement, l'administrateur a retenu les services d'un conseiller juridique et d'un expert maritime pour qu'ils surveillent les opérations et le conseillent sur les divers aspects du plan de récupération établi par le ministère de l'Environnement de la Colombie-Britannique.

Demande d'indemnisation

Le 13 août 2009, le ministère de l'Environnement de la Colombie-Britannique a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 2 707 477,14 $, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM). La demande était divisée en trois parties :

- les frais engagés pour l'intervention initiale en réponse à l'incident, s'élevant à 47 590,13 $;
- les frais engagés pour les opérations de plongée afin de localiser l'équipement et d'en évaluer l'état, s'élevant à 150 713,11 $;
- les frais engagés pour récupérer le camion-citerne et le conteneur, s'élevant à 2 509 173,90 $.

Évaluation et offre

L'administrateur a engagé un conseiller juridique et des expert-conseils maritimes pour qu'ils l'aident à faire une enquête et une évaluation approfondies de chaque partie de la demande d'indemnisation.

Pour ce qui est des frais relatifs à l'intervention initiale, l'administrateur a conclu qu'ils étaient établis, à l'exception des frais de 3 049,12 $ pour les services de modélisation obtenus d'Environnement Canada afin de prévoir les effets d'un rejet potentiel d'hydrocarbures de l'équipement submergé pendant l'opération de récupération. Par conséquent, la somme de 44 541,01 $ a été offerte pour cette partie de la demande d'indemnisation.

En ce qui concerne les frais relatifs aux opérations de plongée, l'administrateur a conclu qu'ils étaient également établis, à l'exception d'un montant de 4 000,00 $. Par conséquent, la somme de 146 713,11 $ a été offerte pour cette partie de la demande d'indemnisation.

Enfin, pour ce qui est des frais relatifs aux opérations de récupération, selon les documents joints à la demande d'indemnisation et à ceux fournis en réponse à une demande de renseignements supplémentaires, l'administrateur a conclu que la récupération du camion-citerne et du conteneur n'était pas une mesure raisonnable. De l'avis de l'administrateur, les mesures prises n'étaient pas proportionnelles à la menace posée. Il a donc rejeté cette partie de la demande d'indemnisation.

Le 23 juillet 2010, l'administrateur a offert la somme de 191 254,12 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation, en vertu de la LRMM. L'offre n'a pas été acceptée dans le délai prévu par la LRMM; par conséquent, aucun paiement n'a été effectué et l'administrateur a fermé le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2011.

Dossier connexe

Crown Forest 84-12 (2007), Réserve écologique de Robson Bight, extrémité nord-est de l'île de Vancouver (Colombie-Britannique), numéro de cas : 120-517-C1-2 (même incident, différent demandeur)

Crown Forest 84-12 – Demande d'indemnisation de la GCC (2007)

Lieu : Réserve écologique de Robson Bight, extrémité nord-est de l'île de Vancouver (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-517-C1-2

Incident

Le 20 août 2007, le *Crown Forest 84-12*, un chaland appartenant à Ted Leroy Trucking, a chaviré alors qu'il était remorqué par le *Kathy L*, appartenant à Gowlland Towing Ltd, et la majeure partie de l'équipement qu'il transportait est tombé à la mer. L'incident s'est produit à l'extrémité nord-est de l'île de Vancouver dans les limites de la réserve écologique de Robson Bight, considérée comme une zone très sensible fréquentée par diverses espèces fauniques, y compris parfois des épaulards. La cargaison transportée par le chaland comprenait un camion-citerne contenant 10 000 litres de carburant diesel et un conteneur de produits contenant 1 400 litres d'huile lubrifiante et de fluide hydraulique. Une vaste irisation d'hydrocarbures d'une longueur de quelque 14 kilomètres et d'une largeur de 500 mètres a été observée à la surface de l'eau peu après que l'équipement soit tombé à l'eau. Le propriétaire du chaland a engagé l'organisme d'intervention Burrard Clean Operations, afin qu'il prenne les mesures nécessaires pour contenir les hydrocarbures qui s'étaient échappés. Sur les conseils de l'équipe régionale d'intervention environnementale d'urgence, des barrages flottants ont été déployés autour de certaines plages dans les limites de la réserve écologique. Le 21 août, le gouvernement provincial a établi un poste de commandement à Port McNeil pour gérer sur place l'intervention provinciale en réponse à l'incident. Étant donné que l'équipement qui a coulé contenait surtout du carburant diesel léger, celui-ci s'est dispersé assez rapidement. Le 22 août, un vol de surveillance effectué par Transports Canada a montré que 95 % de l'irisation d'hydrocarbures observée la veille près du rivage s'était dispersée. On s'attendait à ce que le reste du carburant diesel s'évapore et se dissipe de façon naturelle. Le Service canadien de la faune a indiqué qu'il n'avait trouvé aucun oiseau souillé par les hydrocarbures. En somme, le déversement n'a causé aucun impact important sur la faune ou le rivage. Par conséquent, quelques jours plus tard, les barrages flottants ont été retirés et le poste de commandement provincial a été enlevé en fin de soirée le 23 août.

En novembre et décembre 2007, la province de la Colombie-Britannique et le gouvernement fédéral ont effectué, à frais partagés, plusieurs plongées au moyen d'un véhicule piloté par un plongeur, afin de localiser l'équipement et d'en évaluer l'état. L'équipement, notamment le camion-citerne, a été retrouvé et semblait être en bon état. On a toutefois constaté que le dispositif de verrouillage du compartiment avant du camion était partiellement ouvert. En mai 2009, la décision a été prise de récupérer le camion-citerne et le conteneur. La Garde côtière canadienne (GCC) a surveillé l'opération de récupération, qui a été accomplie avec succès le 19 mai sans causer d'autres fuites d'hydrocarbures. Il y avait près de 3 000 litres de carburant diesel dans le camion-citerne, et environ 1 800 litres de matières dangereuses dans le conteneur.

Mesures prises par l'administrateur

Le 18 avril 2008, à la suite de l'annonce de la décision de récupérer l'épave de Robson Bight, l'administrateur a retenu les services d'un conseiller juridique et d'un expert maritime pour qu'ils

surveillent les opérations et le conseillent sur les divers aspects du plan de récupération établi par le ministère de l'Environnement de la Colombie-Britannique.

Demande d'indemnisation

Le 19 août 2009, la GCC a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 92 836,24 $ pour les frais qu'elle avait engagés pour surveiller les opérations de récupération en réponse à l'incident. La demande d'indemnisation était divisée en deux parties :

- les frais engagés pour les opérations de plongée afin de localiser l'équipement et d'en évaluer l'état, s'élevant à 9 780,84 $;
- les frais engagés pour l'opération de récupération du camion-citerne et du conteneur, s'élevant à 83 055,40 $.

Évaluation et offre

D'après la documentation fournie, l'administrateur a conclu que la première partie de la demande d'indemnisation était pleinement établie, et il a offert la somme de 9 780,84 $, plus les intérêts, pour cette partie.

Pour ce qui est des faits relatifs aux opérations de récupération, l'administrateur a demandé et obtenu de la GCC des renseignements et des documents supplémentaires pour évaluer la demande d'indemnisation. Étant donné qu'il avait conclu que l'opération de récupération, que la GCC avait accepté de financer conjointement avec le ministère de l'Environnement de la Colombie-Britannique, n'était pas proportionnelle à la menace réelle, l'administrateur a déterminé que cette partie de la demande d'indemnisation de la GCC n'était pas une mesure raisonnable et il l'a donc rejetée.

Le 23 juillet 2010, l'administrateur a offert la somme de 9 780,84 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation, mais l'offre n'a pas été acceptée dans le délai prévu par la loi. Par conséquent, aucun paiement n'a été effectué et l'administrateur a fermé le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2011.

Dossier connexe

Crown Forest 84-12 (2007), Réserve écologique de Robson Bight, extrémité nord-est de l'île de Vancouver (Colombie-Britannique), numéro de cas : 120-517-C1-1 (même incident, différent demandeur)

***Delta I* (2008)**

Lieu : Baie Toquart (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-529-C1

Incident

Le 3 janvier 2008, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que, pendant les Fêtes, le chaland *Delta I*, qui était chargé de ferraille d'acier, avait chaviré dans la baie Toquart, du côté ouest de l'île de Vancouver, en Colombie-Britannique. Au cours de l'enquête qui a suivi, le propriétaire du chaland a indiqué que la seule pièce d'équipement contenant des hydrocarbures était une pelle rétrocaveuse. Au 10 janvier, le chaland était complètement submergé. La GCC n'avait pas considéré que l'incident posait un risque de pollution jusqu'à ce qu'on découvre par la suite que d'autres pièces d'équipement, notamment une camionnette et quelques récipients, contenaient des hydrocarbures. De plus, on a découvert que la pelle rétrocaveuse était en réalité une excavatrice pleine grandeur. Le 30 janvier, la GCC a informé le propriétaire de sa responsabilité légale de prendre des mesures pour prévenir tout déversement de polluants et de l'aviser de ses intentions. Le 5 février, le propriétaire du chaland a indiqué que son assurance ne couvrait pas les frais pour récupérer l'équipement contenant des hydrocarbures, mais qu'il tenterait lui-même de récupérer ce qu'il pouvait. Le 12 février, le propriétaire a indiqué que tout ce qui pouvait causer de la pollution avait été récupéré, à l'exception de la camionnette et de l'excavatrice.

Le 25 février, les agents des pêches ont signalé une remontée intermittente et une irisation d'hydrocarbures à l'endroit où le chaland avait coulé. D'autres barrages flottants ont donc été déployés. Le 20 mars, Environnement Canada a remis à la GCC un avis des risques pour l'environnement indiquant que le ministère avait l'intention de recommander la fermeture de la zone coquillière dans le secteur, ce qui a été fait peu de temps après. Le 1er avril, la GCC a engagé l'entreprise Saltair Marine Services Ltd. pour faire une inspection sous-marine du secteur. Le plongeur a découvert l'excavatrice non loin du chaland; elle était renversée à une profondeur de 35 à 40 pieds d'eau, sous la camionnette et de la ferraille d'acier. À côté et en-dessous du chaland se trouvaient une grande quantité de ferraille d'acier et d'autres pièces d'équipement lourd.

Le 16 avril, la GCC a appris que Saltair Marine Services Ltd avait conclu une entente avec le propriétaire pour renflouer le chaland et récupérer la ferraille d'acier. La récupération de l'excavatrice n'était pas comprise dans l'entente, car il n'était pas rentable de le faire compte tenu de sa valeur. Pendant les travaux de récupération, on a constaté qu'une partie de la cargaison de ferraille d'acier contenait des hydrocarbures et causait de la pollution lorsqu'on la déplaçait. L'entrepreneur a cessé les travaux lorsque le chaland a été renfloué et qu'il avait récupéré suffisamment de ferraille pour couvrir ses frais. La GCC a ensuite engagé l'entrepreneur pour qu'il récupère tous les autres objets contenant des hydrocarbures, y compris l'excavatrice. L'opération a été achevée au cours de la première semaine de mai.

Demande d’indemnisation

Le 23 mars 2009, la GCC a présenté à la Caisse d’indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 142 604,26 $, afin de recouvrer les frais qu'elle avait engagés pour surveiller les travaux et obtenir des services contractuels.

Évaluation et offre

Le 21 juillet 2009, l'administrateur a demandé à la GCC de fournir des renseignements additionnels et des documents justificatifs au sujet du contrat avec Saltair Marine Services. Parallèlement, le conseiller juridique a été chargé d’engager un expert maritime local pour qu'il interroge l’entrepreneur responsable de la récupération et le personnel de la GCC et qu'il fasse rapport sur le caractère raisonnable des travaux effectués pour récupérer l’équipement contenant des hydrocarbures. La 19 janvier 2010, la GCC a fourni les documents additionnels demandés par l’administrateur.

Le 21 décembre 2010, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a informé la GCC qu’il avait l’intention de faire une offre d’indemnité, mais qu’il envisageait de réduire considérablement le montant total de la demande d'indemnisation. La GCC a alors obtenu plus de temps, soit jusqu’au 31 janvier 2011, pour faire d'autres observations en réponse aux préoccupations soulevées par l'administrateur. Le 31 janvier, une réponse écrite a été reçue de la GCC.

Le 7 mars 2011, l’administrateur a fait une offre globale au montant de 100 000,00 $, y compris les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. La GCC a accepté l’offre et, le 25 mai 2011, l’administrateur a ordonné que la somme de 100 000 $ soit versée à la GCC, en conformité avec la *Loi sur la responsabilité en matière maritime.*

Mesures de recouvrement

L’administrateur a chargé son conseiller juridique d’intenter une poursuite contre le propriétaire du chaland, Swail Developments Ltd., ainsi que toute autre partie ayant un intérêt dans le *Delta I.* À la suite d’une conférence de règlement du litige tenue à la Cour fédérale le 17 novembre 2011, la demande d'indemnisation a été réglée au montant de 25 000 $, sans reconnaissance de responsabilité. De l’avis de l’administrateur, ce montant était raisonnable compte tenu des frais qu'aurait entraîné la poursuite du litige et du risque inhérent d’une issue défavorable.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2012.

***La Lumiere* (anciennement appelé *Seaspan Chinook*) (2008)**

Lieu : Baie Howe (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-531-C1

Incident

Le 10 mai 2008, un article paru dans le journal Vancouver Sun a signalé que le navire *La Lumiere* (anciennement appelé *Seaspan Chinook*) avait coulé à Britannia Beach, dans la baie Howe (Colombie-Britannique), et que du carburant diesel remontait à la surface. Le *La Lumiere*, à coque de bois, était à l'origine un remorqueur faisant partie du patrimoine de la Seconde guerre mondiale, construit pour la United States Navy en 1944. Le Système de recherche d'informations sur l'immatriculation des bâtiments de Transports Canada a révélé que le remorqueur appartenait à la Maritime Heritage Society of Vancouver (la Society).

La Garde côtière canadienne (GCC) est intervenue en réponse à l'incident. Son équipe d'intervention a déployé un barrage de rétention des hydrocarbures d'une longueur de 1 600 pieds, afin de circonscrire le lieu où remontaient à la surface les hydrocarbures qui s'échappaient du navire coulé, à environ 100 mètres du rivage. Au 15 mai, la remontée des hydrocarbures avait été considérablement réduite à plusieurs petits globules par seconde. La GCC a ensuite retenu les services de Fraser River Pile and Dredge et de Canpac Divers pour localiser le *La Lumiere* au moyen d'un véhicule téléguidé, afin de déterminer la cause du naufrage et d'évaluer l'état de la coque. Lors de la deuxième plongée, le navire coulé a pu être formellement identifié comme étant le *La Lumiere*. Il reposait sur une pente à une profondeur de 245 à 290 pieds. On a obtenu une séquence vidéo montrant que la coque semblait intacte.

Le 17 mai, seule une légère irisation intermittente d'hydrocarbures a été observée; la GCC a donc engagé l'organisme d'intervention Burrard Clean pour qu'il enlève le barrage de rétention des hydrocarbures. L'incident a ensuite fait l'objet d'une simple surveillance.

Mesures prises par l'administrateur

Lorsqu'il a été informé de l'incident, l'administrateur a chargé un avocat d'engager un expert maritime de la société Oceatec Marine Services Ltd. pour qu'il se rende à Britannia Beach afin de surveiller les opérations de nettoyage et de faire rapport sur la situation.

Demande d'indemnisation

Le 7 mai 2010, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) une demande d'indemnisation au montant de 127 149,07 $, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

Évaluation et offre

Le 1er février 2011, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a fait une offre au montant établi de 85 641,19 $, plus les intérêts, conformément à la LRMM. Le

MPO/GCC a accepté l'offre le 1er avril, et la somme de 93 210,63 $, y compris les intérêts, a été payée.

Mesures de recouvrement

Avant le 23 juin 2006, la Society était la propriétaire inscrite et bénéficiaire du navire. La Society a cessé ses activités le 23 juin 2006 et a été dissoute. En vertu de la *Society Act of British Columbia*, les biens de la Society ont été cédés à Sa Majesté la Reine du chef de la province de la Colombie-Britannique. En conséquence, le 21 avril 2011, l'avocat de l'administrateur a demandé à la province de la Colombie-Britannique (la Province) de payer à la Caisse la somme de 85 641,19 $, plus les intérêts, pour les frais de nettoyage de la pollution par les hydrocarbures. Toutefois, la Province a nié être propriétaire du navire et a refusé de payer les frais.

Le 3 mai 2011, l'avocat a intenté une action en justice contre la Province. Au cours du litige, les avocats de la Caisse et de la Province ont discuté d'un possible règlement à l'amiable et, le 8 février 2013, la Province a accepté la contre-proposition de l'administrateur de régler le litige pour la somme de 60 000,00 $, y compris tous les frais et dépens. Le 6 avril 2013, l'administrateur a conclu un accord de quittance et de décharge qu'il a envoyé aux services juridiques du ministère provincial de la Justice. Par la suite, l'administrateur a reçu le montant complet du règlement.

Situation

Le dossier a été fermé le 17 mai 2013.

***Winamac* (2007)**

Lieu : Powell River (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-540-C1

Incident

Le 27 novembre 2007, l'ancien remorqueur *Winamac* a coulé près du quai de l'État de Saltery Bay, à Powell River (Colombie-Britannique). Des hydrocarbures se sont échappés du remorqueur coulé, formant ainsi une irisation d'hydrocarbures à la surface de l'eau. La Garde côtière canadienne (GCC) a tenté en vain de trouver le propriétaire du remorqueur. Elle a donc dépêché sur les lieux du personnel et de l'équipement de sa base d'intervention d'urgence de Richmond. Des barrages flottants ont été placés autour de l'irisation d'hydrocarbures, et du matériel absorbant a été utilisé à l'intérieur des barrages pour récupérer les hydrocarbures remontant à la surface. Le 30 novembre 2007, les remontées d'hydrocarbures avaient cessé, et la situation semblait être stable. Le 1er décembre 2007, des plongeurs ont inspecté le remorqueur coulé. Ils n'ont signalé aucune fuite visible de carburant et n'ont pas vu d'autre carburant à bord du remorqueur. Le personnel d'intervention environnementale de la GCC a donc quitté les lieux et est retourné à Richmond.

Demande d'indemnisation

Le 10 septembre 2008, le ministère des Pêches et des Océans (MPO)/GCC a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 6 971,58 $ pour les frais engagés, en vertu de la partie 6 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

Évaluation et offre

À la suite de son enquête de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a conclu que le plein montant réclamé était établi. Il a donc offert ce montant, plus les intérêts, en règlement de la demande d'indemnisation, en vertu des articles 86 et 101 de la LRMM. Le MPO/GCC a accepté l'offre et, le 3 novembre 2008, la somme de 7 343,52 $ a été payée.

Mesures de recouvrement

L'administrateur a chargé son conseiller juridique d'examiner si des mesures raisonnables pouvaient être prises pour recouvrer la somme payée au MPO/GCC, en vertu du paragraphe 87(3) de la LRMM. D'après les résultats de l'enquête, l'administrateur a conclu qu'il n'y avait aucun espoir raisonnable de recouvrer les frais liés à l'incident.

Situation

Le dossier a été fermé le 24 mars 2010.

***Steveston II* (2008)**

Lieu : Port de Ladner (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-546-C1

Incident

Le 27 novembre 2008, l'ancien navire de pêche *Steveston II* a partiellement coulé au quai du port de Ladner, en Colombie-Britannique. L'administration portuaire de Ladner a informé la Garde côtière canadienne (GCC) que toutes ses tentatives pour joindre le propriétaire inscrit du navire avaient été infructueuses.

Étant donné que du carburant diesel et des liquides hydrauliques s'échappaient du navire coulé, le personnel d'intervention environnementale de la GCC a déployé un barrage flottant autour de l'endroit. Un récupérateur a été utilisé pour recueillir les déchets d'hydrocarbures remontant à la surface, et des matelas absorbants et des barrages flottants ont été déployés pour nettoyer les petites nappes d'hydrocarbures qui s'étaient formées dans d'autres secteurs du bassin du port. Le personnel de la GCC a ensuite engagé l'entreprise Fraser River Pile and Dredge pour remonter le navire du fond marin. Le 28 novembre, le navire a été renfloué, placé sur un chaland et transporté jusqu'à l'installation à terre de l'entreprise pour faire une évaluation plus approfondie de la coque endommagée. On a constaté que plusieurs planches de la coque avaient cédé et que le navire était saturé de polluants. Les 19 et 20 décembre, une entreprise de services environnementaux a été engagée pour enlever tous les hydrocarbures des réservoirs à carburant et des machines. L'intérieur du vieux navire était contaminé. Par conséquent, le *Steveston II* a été complètement démoli et mis au rebut dans un site d'enfouissement.

Demande d'indemnisation

Le 16 juin 2009, le ministère des Pêches et des Océans (MPO)/GCC a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 68 929,72 $ pour les frais engagés, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

Évaluation et offre

Le 26 mai 2010, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert le montant établi de 68 929,72 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation, en vertu de la LRMM. Le MPO/GCC a accepté l'offre et, le 8 juin 2010, l'administrateur a ordonné le paiement de la somme de 71 888,97 $, y compris les intérêts.

Mesures de recouvrement

Le 15 octobre 2010, une lettre a été envoyée par courrier recommandé au propriétaire du navire afin de recouvrer les frais. Cependant, la lettre a été retournée avec la mention « déménagé ». Par conséquent, et à la suite d'enquêtes plus approfondies, l'administrateur a conclu qu'il n'y avait aucun espoir raisonnable de recouvrement auprès du propriétaire du navire. Il a donc fermé le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2011.

***Columbia* (2008)** ⚓

Lieu : Port de Steveston (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-547-C1

Incident

Le 25 août 2008, un navire de pêche américain de 65 pieds, le *Columbia*, a coulé dans l'aire de mouillage du port de Steveston, en Colombie-Britannique. L'Administration portuaire de Steveston (l'Administration portuaire) a déployé un barrage flottant autour du vieux navire en bois et a commencé à nettoyer les hydrocarbures qui s'en étaient échappés, afin d'éviter que la pollution ne contamine le milieu marin. Le 28 août, l'Administration portuaire a communiqué avec le propriétaire du navire, qui pêchait en Alaska. Ce dernier a semblé accepter la responsabilité des frais de nettoyage et de renflouement, mais il a indiqué que le vieux navire n'était pas assuré. Le *Columbia* a été abandonné par la suite, car aucune mesure de suivi n'a été prise par le propriétaire. Le 30 août, l'Administration portuaire a engagé une entreprise de sauvetage. Le *Columbia* a été remis à flot et remorqué à la marina de l'île Shelter, où il a été sorti de l'eau et placé sur le rivage. On a ensuite découvert que les réservoirs de carburant du navire étaient partiellement remplis.

Le 10 octobre, l'Administration portuaire a engagé l'entreprise Chris Small Marine Surveyors Ltd. pour qu'elle donne son avis sur l'état du navire. Les experts maritimes ont inspecté le *Columbia* et ont indiqué qu'il était à l'état d'épave, qu'aucune réparation ne pourrait y remédier et qu'il n'avait aucune valeur de récupération. Par conséquent, l'Administration portuaire a pris des dispositions pour démanteler le navire et s'en débarrasser, afin d'éliminer le risque pour l'environnement.

Demande d'indemnisation

Le 8 décembre 2008, l'Administration portuaire a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) une demande d'indemnisation au montant de 81 470,88 $ pour les frais engagés.

Évaluation et offre

Le 18 décembre, l'administrateur a accusé réception de la demande d'indemnisation. Il a ensuite retenu les services d'un conseiller juridique et d'un expert maritime pour examiner les circonstances entourant l'incident.

À la suite de son enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert le montant établi de 68 760,33 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation, conformément aux articles 86 et 101 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM). L'Administration portuaire a accepté l'offre et, le 9 juillet 2009, après avoir reçu une entente de désistement et de subrogation en bonne et due forme, l'administrateur lui a envoyé un chèque au montant de 69 874,09 $, y compris les intérêts.

Mesures de recouvrement

L’administrateur a chargé son conseiller juridique d’examiner la faisabilité d’intenter une action en recouvrement des frais en vertu du paragraphe 87(3) de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime.* À la suite d'enquêtes supplémentaires et selon les avis du conseiller juridique, l’administrateur a conclu qu’il était peu probable que la Caisse puisse recouvrer une somme quelconque auprès du propriétaire du navire. Il a donc fermé le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2010.

***Barbydine* (2011)**

Lieu : Quai de l'État de Port Edward (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-549-C1

Incident

Au cours de la matinée du 15 avril 2011, le gardien de quai au port de Port Edward, en Colombie-Britannique, a avisé la Garde côtière canadienne (GCC) qu'un ancien navire de pêche de 35 pieds, le *Barbydine*, était en train de couler au quai de l'État. La GCC a été informée que l'administration portuaire avait utilisé des pompes pour tenter d'empêcher le navire de couler complètement. Cependant, malgré ces efforts, le navire a sombré et seule la proue demeurait hors de l'eau. Une légère irisation d'hydrocarbures a remonté à la surface autour de l'épave et une couche d'hydrocarbures était visible à l'intérieur de la timonerie. Un barrage flottant et des matelas absorbants ont donc été déployés autour du navire coulé. Le personnel d'intervention d'urgence de la GCC à Prince Rupert s'est rendu sur les lieux et a assumé le rôle de commandant sur place. La GCC a confirmé que le propriétaire du navire était une personne âgée hospitalisée et que ni lui ni son fils, qui s'était rendu sur place à titre de représentant du propriétaire, n'avaient les moyens de répondre à l'incident. Néanmoins, une lettre d'intention a été remise au fils du propriétaire pour l'aviser des responsabilités du propriétaire de prendre les mesures nécessaires pour prévenir les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

La GCC a engagé trois entrepreneurs locaux pour renflouer le navire coulé et retirer les polluants. Le 16 avril, le navire a été remis à flot et la GCC a engagé un expert maritime local pour évaluer son intégrité structurale. L'expert a indiqué que, compte tenu de sa détérioration, le navire n'avait aucune valeur monétaire et qu'à son avis, il serait déclaré perte totale. La GCC a alors chargé l'entreprise Wainwright Marine de remorquer le *Barbydine* à son chantier de réparation pour retirer les hydrocarbures. Environ 230 litres de carburant diesel et 20 litres d'huile hydraulique ont été récupérés, mais il restait encore du carburant dans les réservoirs, la machine et les conduites de carburant. Il a donc été nécessaire de démanteler la coque et d'éliminer les débris souillés d'hydrocarbures, ce qui a été fait au cours des jours suivants.

Demande d'indemnisation

Le 9 novembre 2011, le ministère des Pêches et des Océans (MPO)/GCC a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) une demande d'indemnisation au montant de 27 714,52 $ pour les frais engagés, en vertu des articles 77(1), 101 et 103 de la LRMM.

Évaluation et offre

Après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a conclu que le montant total était établi. Par conséquent, le 26 novembre, en vertu des articles 106 et 116 de la LRMM, il a fait une offre au montant de 27 714,52 $, plus les intérêts, en règlement complet et

final de la demande d'indemnisation. Le MPO/GCC a accepté l'offre et, le 2 décembre, l'administrateur a ordonné que la somme de 28 101,29 $, intérêts compris, soit payée.

Mesures de recouvrement

Le 12 avril 2012, sur les directives de l'administrateur, le conseiller juridique de la Caisse a envoyé une lettre par courrier recommandé au propriétaire du *Barbydine* lui demandant de prendre les dispositions nécessaires pour payer la somme de 27 714,52 $ à la Caisse. Le 12 juin, la Caisse a reçu un chèque de ce montant et, le 19 juillet, le conseiller juridique a écrit au propriétaire du navire pour confirmer que la demande d'indemnisation était pleinement réglée.

Situation

Le dossier a été fermé le 8 août 2012.

***Gala Babe II* (2008)**

Lieu : Port de Ladner (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-551-C1

Incident

Le 29 décembre 2008, le navire de pêche *Gala Babe II* a coulé au quai du port de Ladner, en Colombie-Britannique. Du carburant diesel s'est échappé du navire, causant ainsi une nappe d'hydrocarbures à la surface de l'eau. Le personnel d'intervention environnementale de la Garde côtière canadienne (GCC) de Richmond a fait enquête et a évalué la situation. Le 31 décembre 2008, le propriétaire du navire a été avisé par lettre de sa responsabilité à l'égard des dommages dus à la pollution.

Au 7 janvier 2009, la quantité d'hydrocarbures à la surface de l'eau continuait de s'accroître. Le 8 janvier, étant donné que le propriétaire n'avait encore pris aucune mesure pour prévenir la pollution ou renflouer le navire, la GCC a engagé une entreprise de sauvetage locale, Fraser River Pile and Dredge, pour qu'elle renfloue le navire et le remorque jusqu'à la marina de l'île Shelter (la marina). La juste valeur marchande du navire renfloué a été évaluée par Active Marine Services, qui a indiqué dans son rapport qu'il n'était pas rentable de sauver le *Gala Babe II* et que celui-ci n'avait qu'une valeur d'épave ou une valeur de récupération de la coque et de la machinerie. De l'avis de l'expert maritime qui a fait l'évaluation, la valeur réelle en argent du *Gala Babe II* se situait entre 20 000 $ et 25 000 $.

Le navire a finalement été vendu par la GCC pour la somme de 11 715,90 $, qui a été prise en compte dans la demande d'indemnisation que la GCC a présentée à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse).

Mesures prises par l'administrateur

L'administrateur a été informé de l'incident par la GCC le 9 janvier. En prévision d'une demande d'indemnisation et d'un litige, il a chargé son conseiller juridique d'engager un expert maritime pour faire une inspection du navire à la marina et déterminer sa juste valeur marchande. Le 2 février, un expert maritime, engagé au nom de la Caisse, a fourni son rapport estimant que la juste valeur marchande du navire se situait entre 15 000 $ et 20 000 $.

Demande d'indemnisation

Le 20 août 2009, le ministère des Pêches et des Océans (MPO)/GCC, a présenté à la Caisse une demande d'indemnisation au montant de 21 314,03 $ pour les frais engagés, en vertu de la partie 6 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

Évaluation et offre

Le 7 janvier 2010, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert le montant établi de 21 314,03 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation, en vertu des articles 86 et 101 de la LRMM. Le MPO/GCC a accepté l'offre et l'administrateur a ordonné le paiement de la somme de 21 941,78 $, intérêts compris.

Mesures de recouvrement

Sur les directives de l'administrateur, une demande de remboursement a été envoyée par courrier recommandé à Jay Sea Fisheries Ltd, le propriétaire inscrit du *Gala Babe II*. Le conseiller juridique a ensuite constaté que, puisque le navire avait été vendu par la GCC et que le permis de pêche avait été inclus dans le programme de rachat, la compagnie n'avait aucun autre actif. Les recherches effectuées au bureau d'enregistrement et de la sûreté mobilière n'ont révélé aucun bien réel ou personnel appartenant au propriétaire du navire. D'après les résultats de ces enquêtes, l'administrateur a conclu qu'il n'était pas raisonnable de prendre d'autres mesures pour recouvrer le paiement. Il a donc fermé le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 11 avril 2010.

***Island Ranger* (2008)**

Lieu : Port de Tofino (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-553-C1

Incident

Le 30 novembre 2008, l'*Island Ranger*, un remorqueur en bois de 68 pieds, s'est échoué et a coulé partiellement dans le port de Tofino, en Colombie-Britannique. Le remorqueur, qui avait à son bord 800 gallons de carburant diesel, 84 gallons d'huile lubrifiante et une quantité de liquides hydrauliques, était immergé à contre-courant côté bâbord, à environ 70 mètres du quai des crabiers. L'équipage a réussi à obturer les évents à tribord, mais ceux à bâbord étaient inaccessibles. Le personnel de la Garde côtière canadienne (GCC) a aidé le propriétaire à placer des barrages flottants autour du remorqueur pour empêcher les hydrocarbures de s'échapper de la timonerie.

Le 1er décembre 2008, le propriétaire a engagé un entrepreneur pour qu'il intervienne en réponse à la situation et qu'il renfloue l'*Island Ranger*. Le 3 décembre, les barrages flottants que la GCC avait placés autour du remorqueur ont été retirés et redéployés afin de protéger une plage voisine désignée comme une zone coquillière locale. Le 5 décembre, le personnel de la GCC a ramené son équipement de lutte contre la pollution à Victoria, mais il a continué de surveiller les opérations de nettoyage et de sauvetage menées par le propriétaire du remorqueur. Le 26 janvier 2009, l'*Island Ranger* a été renfloué et les autres réservoirs de carburant ont été pompés. Le remorqueur a ensuite été démantelé et les débris ont été mis au rebut.

Demande d'indemnisation

Le 16 juin 2009, le ministère des Pêches et des Océans (MPO)/GCC, a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) une demande d'indemnisation au montant de 54 337,20 $ pour les frais engagés, en vertu des articles 51(1), 84 et 85 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

Le 23 juin, l'administrateur a demandé de l'information additionnelle à la GCC pour savoir si elle avait fait un suivi auprès du propriétaire du remorqueur, Hustler Tug & Barge Limited, au sujet de ses efforts pour que l'entreprise paye la demande d'indemnisation de la GCC. Le 29 janvier 2010, la GCC a répondu à la requête et a indiqué que l'entreprise, sur l'avis de son avocat, n'était pas en mesure de payer la demande d'indemnisation, parce que le propriétaire poursuivait la GCC en justice au motif qu'une bouée de navigation s'était déplacée et que c'est pour cette raison que l'*Island Ranger* avait heurté un rocher et avait coulé. Le 24 juin 2010, en raison du litige entre le propriétaire du remorqueur et la GCC pour déterminer la responsabilité du naufrage, l'administrateur a avisé la GCC qu'aucune offre d'indemnité ne serait faite avant le règlement du litige.

Étant donné que le délai de prescription pour intenter une action contre le propriétaire de l'*Island Ranger* devait expirer le 30 novembre 2011, l'administrateur a intenté une action en protection le 7 novembre 2011 devant la Cour fédérale contre le propriétaire de l'*Island Ranger*. Le 15 octobre

2013, l’administrateur a été informé qu’un règlement de principe avait été conclu entre le propriétaire du remorqueur et la GCC. Le lendemain, la Caisse a obtenu une quittance signée, selon laquelle la GCC retirait la demande d'indemnisation qu'elle avait faite à la Caisse relativement à l’échouement de l’*Island Ranger*.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2014.

***Ganges I* (2008)**

Lieu : Port d'Ucluelet (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-555-C1

Incident

Le 6 juillet 2008, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que l'embarcation de plaisance *Ganges I* s'était échouée et gîtait à 45 degrés dans le port d'Ucluelet, du côté ouest de l'île de Vancouver, en Colombie-Britannique. La coque de l'embarcation était percée et du carburant diesel s'échappait de ses réservoirs. Le navire de la GCC *Provo Wallis* était sur les lieux et a secouru l'équipage. La GCC a réussi à obturer les évents des réservoirs et a déployé un barrage absorbant autour du *Ganges I*.

Le 7 juillet, en raison de l'incapacité du propriétaire de répondre à l'incident, le personnel de la GCC de Victoria s'est rendu au port d'Ucluelet avec de l'équipement d'intervention et un bateau de 17 pieds. Cependant, le personnel de la GCC a été incapable de monter à bord de l'embarcation échouée en raison de l'état de la mer et de la force des vents. La GCC a donc engagé l'entreprise Saltair Marine Services Ltd pour qu'elle se rende sur place le lendemain matin avec un plus gros bateau et qu'elle monte à bord de l'embarcation endommagée afin d'examiner la possibilité d'enlever les hydrocarbures. À la suite de son inspection, le personnel de Saltair Marine Services Ltd a indiqué que l'embarcation pouvait être renflouée et qu'elle devrait être déplacée ailleurs pour être démantelée et pour récupérer les hydrocarbures sans danger. Une partie de l'équipement nécessaire pour renflouer l'embarcation a dû être transporté de Ladysmith et est arrivé à bord d'un chaland le 9 juillet. Lorsque les entrepreneurs sont montés à bord de l'embarcation pour se préparer à pomper le carburant, ils ont constaté que les réservoirs étaient vides parce qu'un tuyau de remplissage du réservoir inférieur était brisé et qu'un robinet d'interconnexion était ouvert. Environ 12 gallons d'huile usée ont été récupérés du réservoir d'huile pour moteur et d'huile lubrifiante, et des matelas absorbants ont été placés dans l'espace machine et dans les réservoirs de carburant afin de recueillir l'huile résiduelle qui s'y trouvait. Les entrepreneurs ont mis fin à leurs travaux après la récupération des hydrocarbures. Il n'était plus nécessaire de démanteler l'embarcation. Le lendemain, le personnel de la GCC est retourné sur les lieux avec Saltair Marine Services Ltd et a retiré les matelas absorbants et les déchets d'hydrocarbures qui se trouvaient à l'intérieur de l'embarcation. Le *Ganges I* a été laissé là où il s'était échoué. Aucune autre mesure n'était prévue.

Demande d'indemnisation

Le 23 mars 2009, le ministère des Pêches et des Océans (MPO)/GCC a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 47 895,49 $ pour les frais engagés, en vertu de la partie 6 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

Évaluation et offre

Le 21 juillet 2009, l'administrateur a demandé à la GCC de fournir des renseignements et des documents additionnels au sujet de son contrat avec l'entreprise de sauvetage. Une réponse écrite a été reçue le 19 janvier 2010. De plus, pour terminer son enquête et l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a chargé son conseiller juridique d'engager un expert maritime pour qu'il examine plus en profondeur la documentation concernant les services fournis par l'entrepreneur, Saltair Marine Services Ltd, afin de déterminer si les mesures prises étaient raisonnables et, dans l'affirmative, si les frais étaient justes et raisonnables par rapport aux services fournis.

Le 21 décembre 2010, l'administrateur a informé la GCC qu'il projetait de faire une offre d'indemnité, mais qu'il envisageait de réduire considérablement le montant total de la demande d'indemnisation. La GCC a eu l'occasion de faire d'autres observations par écrit au sujet des questions soulevées par l'administrateur. Le 11 février 2011, la GCC a répondu à la lettre de l'administrateur. Le 7 mars 2011, après une enquête et une évaluation approfondies de la demande d'indemnisation, auxquelles ont participé des experts et des conseillers juridiques indépendants, l'administrateur a fait une offre globale de 60 % du montant établi, soit 28 740,00 $, y compris les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. Le MPO/GCC a accepté l'offre et, le 28 avril 2011, l'administrateur a ordonné que la somme de 28 740,00 $ soit versée au MPO/GCC, conformément à la LRMM.

Mesures de recouvrement

Le 15 juin 2011, une lettre a été envoyée au propriétaire du *Ganges I* dans le but de recouvrer le montant de l'indemnité versée au MPO/GCC. Le lendemain, le propriétaire a répondu par courriel et a expliqué qu'il ne pouvait faire qu'un paiement forfaitaire de 5 000,00 $. Sur la recommandation de son conseiller juridique, l'administrateur a décidé d'accepter l'offre de règlement de 5 000,00 $, tout compris. Le document de quittance approprié a été signé le 28 juin et, le 26 juillet, l'administrateur a reçu un chèque au montant de 5 000,00 $.

Situation

Le dossier a été fermé le 16 août 2011.

***May's Landing* (2008)**

Lieu : Baie Toquart (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-556-C1

Incident

Le 29 septembre 2008, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le chaland *May's Landing* gîtait dangereusement et risquait de couler dans la baie Toquart, du côté ouest de l'île de Vancouver. Le *May's Landing*, un ancien navire de charge converti en chaland pour l'entretien d'hélicoptères, n'était apparemment plus en service. La GCC a communiqué avec le propriétaire afin qu'il stabilise le chaland en retirant l'excès d'eau à l'aide de pompes. Les 2 et 21 octobre, le personnel de la GCC a inspecté le chaland et a constaté qu'il gîtait toujours. Rien n'indiquait que l'excès d'eau à bord du chaland avait été pompé.

Le 12 novembre, le personnel de la GCC et un expert de la Sécurité maritime de Transports Canada ont inspecté le chaland. Ils n'ont pas trouvé d'hydrocarbures dans les réservoirs de carburant ni ailleurs sous le pont. Cependant, certains réservoirs et compartiments étaient exposés à la marée et à la pluie. Sur le pont se trouvaient des barils de 45 gallons et des seaux de cinq gallons contenant des hydrocarbures. Il y avait aussi un camion-grue à bord. Le 14 novembre 2008, un avis a été envoyé au propriétaire du *May's Landing* pour lui demander de faire connaître ses intentions concernant les mesures à prendre pour prévenir un déversement d'hydrocarbures dans l'eau, mais il n'a rien fait pour remédier à la situation. Par conséquent, les 8 et 9 décembre, le personnel de la GCC a enlevé trois barils d'hydrocarbures, y compris de l'huile hydraulique du camion-grue ainsi que de l'huile usée. Les hydrocarbures ont ensuite été acheminés à un entrepreneur pour être éliminés.

Demande d'indemnisation

Le 20 mars 2009, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 3 209,82 $ pour les frais engagés, en vertu de la partie 6 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

Le 7 juillet 2009, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a fait une offre au montant établi de 3 209,82 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. Le MPO/GCC a accepté l'offre le 13 juillet 2009, et l'administrateur a ordonné le paiement de la somme de 3 290,60 $, y compris les intérêts.

Mesures de recouvrement

L'administrateur était d'avis qu'il n'y avait aucun espoir raisonnable de recouvrer les frais relatifs à l'incident. Il a donc fermé le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2010.

***Patricia Louise* (2008)**

Lieu : Campbell River (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-557-C1

Incident

Le 1er novembre 2008, le *Patricia Louise*, un vieux navire de pêche en bois, a coulé au quai de la marina Discovery Harbour à Campbell River, en Colombie-Britannique. Des hydrocarbures se sont échappés du navire coulé, formant une nappe à la surface de l'eau. Il y avait environ 100 gallons de carburant diesel à bord du navire. L'administration portuaire a aidé le propriétaire à déployer un barrage flottant autour du navire. De plus, les responsables de la marina, au nom du propriétaire, ont engagé l'entreprise de chalands et de grues DCD Pile Driving (1990) Ltd, pour qu'elle renfloue le navire submergé. Une fois le navire récupéré, on a constaté que l'intérieur était recouvert de carburant diesel.

Le 2 novembre, le propriétaire a informé la Garde côtière canadienne (GCC) qu'il n'avait pas les moyens de payer pour le renflouement du navire ni pour l'enlèvement et l'élimination des hydrocarbures. De plus, le navire n'était pas assuré. La GCC a pris en charge les mesures d'intervention en réponse à l'incident et a engagé l'entreprise DCD pour qu'elle retire les hydrocarbures du *Patricia Louise* et qu'elle le démantèle. Les travaux de démantèlement ont commencé le 3 novembre et, le lendemain, le *Patricia Louise* était entièrement démantelé et les hydrocarbures avaient été enlevés. Un chargement de métal, six chargements de bois contaminé par les hydrocarbures, dix sacs de matériel absorbant souillé et environ 45 gallons d'hydrocarbures ont été retirés de l'endroit où le navire a été démantelé.

Demande d'indemnisation

Le 23 mars 2009, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) une demande d'indemnisation au montant de 36 696,95 $ pour les frais engagés, en vertu de la partie 6 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

Le 2 février 2010, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a fait une offre au montant établi de 35 364,76 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. Le MPO/GCC a accepté l'offre et, le 11 février 2010, la somme de 36 377,82 $, y compris les intérêts, a été payée.

Mesures de recouvrement

Sur les directives de l'administrateur, le conseiller juridique de la Caisse a effectué des recherches de biens immobiliers et de navires enregistrés appartenant au propriétaire inscrit du *Patricia Louise*. Les recherches ont révélé que le propriétaire n'avait pas d'adresse fixe ni aucun actif admissible apparent. L'administrateur a donc conclu qu'aucun autre effort de recouvrement n'était justifié.

Situation

Le dossier a été fermé le 19 juillet 2010.

***Saxon Viking* (2008)**

Lieu : Port d'Ucluelet (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-558-C1

Incident

Le 14 novembre 2008, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le *Saxon Viking*, un navire de pêche de 60 pieds, avait rompu ses amarres dans le port d'Ucluelet, du côté ouest de l'île de Vancouver (Colombie-Britannique) et s'était échoué près d'une base d'hydravions. Le navire, qui avait environ 500 gallons de mazout à son bord, prenait l'eau avec la marée montante, mais il n'a causé aucune pollution par les hydrocarbures. Le propriétaire a été informé de ses responsabilités à l'égard du risque de pollution par les hydrocarbures, et il a été sommé de fournir un plan d'action au plus tard le lendemain. La Garde côtière auxiliaire canadienne et la Gendarmerie royale du Canada se sont rendues sur les lieux et ont tenté de renflouer le navire. Le 16 novembre, la GCC a vérifié l'état du navire. Il s'était déplacé plus loin sur la vasière et était échoué à marée haute. Au cas où le navire bascule à la marée descendante, le personnel de la GCC a obturé les évents accessibles. De plus, le 18 novembre, l'équipe d'intervention environnementale de la GCC de Victoria a enlevé des contenants d'hydrocarbures.

Lorsqu'il a été avisé par écrit de prendre des mesures en réponse à la situation, le propriétaire a indiqué à la GCC qu'il n'avait pas les ressources nécessaires pour intervenir. Par conséquent, le 19 novembre, le personnel de la GCC a pompé le carburant des réservoirs du navire. Environ 24 barils de mazout ont été retirés, et les résidus d'hydrocarbures ont été transportés à la base de la GCC pour être éliminés.

Demande d'indemnisation

Le 29 janvier 2009, la GCC a envoyé au propriétaire du navire une lettre accompagnée d'un état des coûts, lui exigeant de payer la somme de 10 036,28 $ dans un délai de 30 jours pour les frais qu'elle avait engagés, mais aucune réponse n'a été reçue. Par conséquent, le 20 mars 2009, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 9 999,32 $, en vertu de la partie 6 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

Le 7 juillet 2009, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert le montant établi de 9 999,32 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. Le MPO/GCC a accepté l'offre et, le 28 juillet 2009, l'administrateur a ordonné que la somme de 10 249,60 $, y compris les intérêts, soit versée au MPO/GCC.

Mesures de recouvrement

Le 30 juillet, l'administrateur a chargé son conseiller juridique d'examiner si des mesures raisonnables pouvaient être prises pour recouvrer efficacement auprès du propriétaire du navire la somme payée au MPO/GCC. D'après les résultats de l'enquête, l'administrateur a conclu qu'il n'y avait pas lieu de prendre d'autres mesures. Il a donc fermé le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2011.

***Hey Dad* (2009)**

Lieu : Havre de Gowlland (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-560-C1

Incident

Le 28 juin 2009, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le *Hey Dad*, un ancien navire de pêche de 50 pieds, avait coulé dans le havre de Gowlland, en Colombie-Britannique. Des hydrocarbures s'échappaient du navire et remontaient à la surface de l'eau. La GCC est intervenue et a déployé un barrage flottant et des matelas absorbants pour récupérer les hydrocarbures qui remontaient du navire coulé. Le propriétaire du navire a informé la GCC qu'il n'avait pas d'assurance ni les moyens de répondre à la situation. Le lendemain, étant donné que des hydrocarbures continuaient à remonter à la surface, la GCC a engagé l'entreprise DCD Pile Driving pour renflouer le navire. Lorsque le navire a été ramené à la surface, toutes les tentatives de pompage pour le remettre à flot ont échoué. Par conséquent, la GCC a fait remorquer le navire, élingué par une grue, jusqu'au débarcadère pour chalands de Middle Point, afin de pouvoir l'examiner davantage. La GCC a engagé un expert maritime qui a indiqué que le navire n'avait aucune valeur et qu'il devait être démantelé pour en retirer tous les polluants sans danger. Le 30 juin, le *Hey Dad* a été démantelé, et tout le matériel et les déchets d'hydrocarbures ont été éliminés de façon à éviter tout risque de pollution du milieu marin.

Demande d'indemnisation

Le 15 décembre 2009, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 32 960,91 $, en vertu de la partie 6 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

Évaluation et offre

Le 11 février 2010, pour les besoins d'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a chargé son conseiller juridique d'engager un expert maritime pour déterminer si toutes les dépenses pouvaient raisonnablement être considérées comme des mesures de prévention de la pollution, ou si certaines d'entre elles se rapportaient plutôt aux travaux d'enlèvement de l'épave. À la suite de son enquête, l'expert maritime a indiqué qu'il partageait l'avis de l'expert maritime indépendant de la GCC, selon lequel le navire n'avait aucune valeur et devait être démantelé pour en retirer tous les polluants sans danger. L'administrateur a donc conclu que le montant de 32 069,53 $ était établi. Le 1er février 2011, il a offert cette somme, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation, en vertu de la LRMM. Le MPO/GCC a accepté l'offre le 1er avril et, le 12 avril, l'administrateur a ordonné que la somme de 33 730,24 $, y compris les intérêts, soit payée au MPO/GCC.

Mesures de recouvrement

Le 18 mai 2011, l'administrateur a envoyé une lettre par courrier recommandé au propriétaire du *Hey Dad* afin de réclamer le paiement, au plus tard le 20 juin, des frais engagés pour les mesures prises par la GCC en réponse à l'incident, sans quoi une poursuite judiciaire pourrait être intentée contre lui. Le 15 juin, la lettre de l'administrateur a été retournée par le service de messagerie Purolator comme étant non réclamée.

Après avoir mené d'autres enquêtes, l'administrateur a conclu qu'il n'était pas raisonnable d'engager d'autres dépenses pour tenter de recouvrer auprès du propriétaire du navire le montant payé pour cette demande d'indemnisation. Il a donc fermé le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 20 décembre 2011.

Oceanic – Demande d'indemnisation de la Western Canada Marine Response Corporation (2009)

Lieu: Bras de mer Burrard (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-561-C1

Incident

Le 30 juillet 2009, une irisation d'hydrocarbures noirs a été découverte autour de l'*Oceanic*, un navire de croisière immatriculé au Panama, qui était amarré au terminal de navires de croisière de la Place du Canada, dans le port de Vancouver (Colombie-Britannique). La nappe d'hydrocarbures a ensuite dérivé jusque dans une marina privée située sur la rive sud du bras de mer Burrard (la marina), causant des dommages considérables à quatorze bateaux de plaisance. Lorsque l'incident s'est produit, l'agent du propriétaire du navire a engagé l'entreprise Burrard Clean Operations, une division de Western Canada Marine Response Corporation (WCMRC), pour qu'elle intervienne en réponse au déversement d'hydrocarbures. Burrard Clean Operations a déployé un barrage flottant d'une longueur de 2 000 pieds autour du navire, elle a utilisé deux bateaux de travail pour récupérer les hydrocarbures à la surface de l'eau, et elle a nettoyé les côtés gauche et droit du navire.

Environnement Canada et le Service canadien de la faune ont été contactés à la suite de la découverte d'oiseaux souillés par les hydrocarbures le long du rivage. Le personnel de la Sécurité maritime de Transports Canada a inspecté l'*Oceanic* afin de trouver une preuve qu'il était responsable de la pollution, mais en vain. À la demande du directeur du port, la Garde côtière canadienne (GCC) a assumé le rôle de commandant sur place et a poursuivi l'enquête pour trouver la source de la pollution en prélevant des échantillons d'hydrocarbures dans les réservoirs de carburant de l'*Oceanic* et à la surface de l'eau. En attendant les résultats de l'enquête, la GCC a considéré l'incident comme un déversement d'origine inconnue. Entre-temps, l'*Oceanic* a été autorisé à prendre la mer et à quitter le territoire sans lettre d'engagement ou autre garantie de la part du propriétaire du navire ou de son agent.

Mesures prises par l'administrateur

L'administrateur a été informé de l'incident le 11 août 2009 par un représentant de la marina. Le 30 août, l'administrateur a engagé un expert maritime pour qu'il enquête sur les circonstances entourant l'incident, de concert avec Burrard Clean Operations, la GCC, la Sécurité maritime de Transports Canada et le représentant de la marina.

Administrateur partie à l'instance selon la loi

En août et octobre 2009, la WCMRC a présenté au propriétaire du navire des factures s'élevant à 223 056,46 $ pour les frais des mesures prises afin de réduire au minimum les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Le 23 novembre 2009, un représentant de l'agent du propriétaire du navire a écrit à la WCMRC pour l'aviser que ce dernier contestait que l'*Oceanic* était à l'origine du déversement. Par la suite, le 17 avril 2012, l'avocat de la WCMRC a intenté une action en justice devant la Cour fédérale du Canada contre le propriétaire du navire et son agent. En vertu de

l'article 109 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM), une copie de l'acte introductif d'instance a été signifiée à l'administrateur.

Le 24 avril 2013, l'administrateur a reçu de l'avocat de la WCMRC une copie du jugement de la Cour fédérale rendu en faveur de Burrard Clean Operations et lui accordant la somme de 223 056,46 $. De plus, la WCMRC a avisé l'administrateur qu'elle avait fait plusieurs tentatives pour trouver la partie responsable et faire exécuter le jugement, mais sans succès. Par conséquent, la WCMRC a présenté une demande d'indemnisation à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse).

Le 5 décembre 2013, l'administrateur a écrit à l'avocat de la WCMRC pour l'informer que la demande d'indemnisation de la WCMRC était rejetée au motif qu'elle n'avait pas pris toutes les mesures raisonnables pour obtenir le paiement de sa réclamation contre le propriétaire du navire. En fait, en vertu de la LRMM, les organismes d'intervention, qui sont essentiellement des agents des propriétaires de navires, ne peuvent faire une demande d'indemnisation à la Caisse à moins d'avoir pris toutes les mesures raisonnables pour recouvrer leurs frais auprès des propriétaires de navires. Après avoir été avisé de la décision de l'administrateur, le demandeur disposait d'un délai de 60 jours pour interjeter appel, mais aucun appel n'a été déposé à la Cour fédérale dans le délai prescrit.

Situation

Le dossier a été fermé le 27 mars 2014.

Dossiers connexes

Oceanic (2009), bras de mer Burrard (C.-B.), numéro de cas : 120-561-C1-1 (même incident, différent demandeur)
Oceanic (2009), bras de mer Burrard (C.-B.) numéro de cas : 120-561-C1-2 (même incident, différent demandeur)
Oceanic (2009), bras de mer Burrard (C.-B.) numéro de cas : 120-561-C1-3 (même incident, différent demandeur)

Oceanic - Demande d'indemnisation de Gary Squires (2009)

Lieu : Bras de mer Burrard (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-561-C1-1

Incident

Le 30 juillet 2009, une irisation d'hydrocarbures noirs a été découverte autour de l'*Oceanic*, un navire de croisière immatriculé au Panama, qui était amarré au terminal de navires de croisière de la Place du Canada, dans le port de Vancouver (Colombie-Britannique). La nappe d'hydrocarbures a ensuite dérivé jusque dans une marina privée située sur la rive sud du bras de mer Burrard (la marina), causant des dommages considérables à quatorze bateaux de plaisance. Lorsque l'incident s'est produit, l'agent du propriétaire du navire a engagé l'entreprise Burrard Clean Operations, une division de Western Canada Marine Response Corporation (WCMRC), pour qu'elle intervienne en réponse au déversement d'hydrocarbures. Burrard Clean Operations a déployé un barrage flottant d'une longueur de 2 000 pieds autour du navire, elle a utilisé deux bateaux de travail pour récupérer les hydrocarbures à la surface de l'eau, et elle a nettoyé les côtés gauche et droit du navire.

Environnement Canada et le Service canadien de la faune ont été contactés à la suite de la découverte d'oiseaux souillés par les hydrocarbures le long du rivage. Le personnel de la Sécurité maritime de Transports Canada a inspecté l'*Oceanic* afin de trouver une preuve qu'il était responsable de la pollution, mais en vain. À la demande du directeur du port, la Garde côtière canadienne (GCC) a assumé le rôle de commandant sur place et a poursuivi l'enquête pour trouver la source de la pollution en prélevant des échantillons d'hydrocarbures dans les réservoirs de carburant de l'*Oceanic* et à la surface de l'eau. En attendant les résultats de l'enquête, la GCC a considéré l'incident comme un déversement d'origine inconnue. Entre-temps, l'*Oceanic* a été autorisé à prendre la mer et à quitter le territoire sans lettre d'engagement ou autre garantie de la part du propriétaire du navire ou de son agent.

Mesures prises par l'administrateur

L'administrateur a été informé de l'incident le 11 août 2009 par un représentant de la marina. Le 30 août, l'administrateur a engagé un expert maritime pour qu'il enquête sur les circonstances entourant l'incident, de concert avec Burrard Clean Operations, la GCC, la Sécurité maritime de Transports Canada et le représentant de la marina.

Demande d'indemnisation

Le 6 juillet 2010, Gary Squires, un membre de la marina, a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) une demande d'indemnisation au montant de 1 623,95 $ pour les frais relatifs au nettoyage de la pollution par les hydrocarbures causée à son bateau, le *Manana*, qui était amarré au quai Lantic au moment de l'incident.

Évaluation et offre

L'expert maritime engagé par l'administrateur a enquêté sur la demande d'indemnisation et a conclu que les hydrocarbures qui ont pollué la marina étaient semblables au mazout lourd ou moyen qu'utilisent les gros navires commerciaux. Étant donné qu'il n'y avait aucun pipeline servant au transport de mazout lourd ni aucune source terrestre de mazout lourd à proximité du terminal de navires de croisière de la Place du Canada, l'expert maritime a exprimé l'avis que l'*Oceanic* était la source la plus probable des hydrocarbures déversés.

À la suite de l'enquête, l'administrateur a conclu que le montant total réclamé était établi, et il a donc offert la somme de 1 623,95 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. Le demandeur a accepté l'offre et a exécuté l'entente de désistement et de subrogation le 20 janvier 2011. Par conséquent, la somme de 1 714,05 $, y compris les intérêts, a été versée en conformité avec les dispositions de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Mesures de recouvrement

L'administrateur a conclu qu'il n'y avait aucun espoir raisonnable de recouvrer les frais.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2011.

Dossiers connexes

Oceanic (2009), bras de mer Burrard (C.-B.), numéro de cas : 120-561-C1 (même incident, différent demandeur)
Oceanic (2009), bras de mer Burrard (C.-B.), numéro de cas : 120-561-C1-2 (même incident, différent demandeur)
Oceanic (2009), bras de mer Burrard (C.-B.), numéro de cas : 120-561-C1-3 (même incident, différent demandeur)

Oceanic – Demande d'indemnisation de Norman Ellis (2009)

Lieu : Bras de mer Burrard (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-561-C1-2

Incident

Le 30 juillet 2009, une irisation d'hydrocarbures noirs a été découverte autour de l'*Oceanic*, un navire de croisière immatriculé au Panama, qui était amarré au terminal de navires de croisière de la Place du Canada, dans le port de Vancouver (Colombie-Britannique). La nappe d'hydrocarbures a ensuite dérivé jusque dans une marina privée située sur la rive sud du bras de mer Burrard (la marina), causant des dommages considérables à quatorze bateaux de plaisance. Lorsque l'incident s'est produit, l'agent du propriétaire du navire a engagé l'entreprise Burrard Clean Operations, une division de Western Canada Marine Response Corporation (WCMRC), pour qu'elle intervienne en réponse au déversement d'hydrocarbures. Burrard Clean Operations a déployé un barrage flottant d'une longueur de 2 000 pieds autour du navire, elle a utilisé deux bateaux de travail pour récupérer les hydrocarbures à la surface de l'eau, et elle a nettoyé les côtés gauche et droit du navire.

Environnement Canada et le Service canadien de la faune ont été contactés à la suite de la découverte d'oiseaux souillés par les hydrocarbures le long du rivage. Le personnel de la Sécurité maritime de Transports Canada a inspecté l'*Oceanic* afin de trouver une preuve qu'il était responsable de la pollution, mais en vain. À la demande du directeur du port, la Garde côtière canadienne (GCC) a assumé le rôle de commandant sur place et a poursuivi l'enquête pour trouver la source de la pollution en prélevant des échantillons d'hydrocarbures dans les réservoirs de carburant de l'*Oceanic* et à la surface de l'eau. En attendant les résultats de l'enquête, la GCC a considéré l'incident comme un déversement d'origine inconnue. Entre-temps, l'*Oceanic* a été autorisé à prendre la mer et à quitter le territoire sans lettre d'engagement ou autre garantie de la part du propriétaire du navire ou de son agent.

Mesures prises par l'administrateur

L'administrateur a été informé de l'incident le 11 août 2009 par un représentant de la marina. Le 30 août, l'administrateur a engagé un expert maritime pour qu'il enquête sur les circonstances entourant l'incident, de concert avec Burrard Clean Operations, la GCC, la Sécurité maritime de Transports Canada et le représentant de la marina.

Demande d'indemnisation

Le 10 juillet 2010, Norman Ellis, un membre de la marina, a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) une demande d'indemnisation au montant de 626,15 $ pour les frais relatifs au nettoyage de la pollution par les hydrocarbures causée à son bateau, le *Stella Maris*.

Évaluation et offre

L'expert maritime engagé par l'administrateur a enquêté sur la demande d'indemnisation et a conclu que les hydrocarbures qui ont pollué la marina étaient semblables au mazout lourd ou moyen qu'utilisent les gros navires commerciaux. Étant donné qu'il n'y avait aucun pipeline servant au transport de mazout lourd ni aucune source terrestre de mazout lourd à proximité du terminal de navires de croisière de la Place du Canada, l'expert maritime a exprimé l'avis que l'*Oceanic* était la source la plus probable des hydrocarbures déversés.

À la suite de l'enquête, l'administrateur a conclu que le montant total réclamé était établi, et il a donc offert la somme de 626,15 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. Le demandeur a accepté l'offre et a exécuté l'entente de désistement et de subrogation le 20 janvier 2011. Par conséquent, la somme de 652,93 $, y compris les intérêts, a été versée en conformité avec les dispositions de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Mesures de recouvrement

L'administrateur a conclu qu'il n'y avait aucun espoir raisonnable de recouvrer les frais.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2011.

Dossiers connexes

Oceanic (2009), bras de mer Burrard (C.-B.), numéro de cas : 120-561-C1 (même incident, différent demandeur)
Oceanic (2009), bras de mer Burrard (C.-B.), numéro de cas : 120-561-C1-1 (même incident, différent demandeur)
Oceanic (2009), bras de mer Burrard (C.-B.), numéro de cas : 120-561-C1-3 (même incident, différent demandeur)

Oceanic – Demande d'indemnisation de John Olson (2009)

Lieu : Bras de mer Burrard (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-561-C1-3

Incident

Le 30 juillet 2009, une irisation d'hydrocarbures noirs a été découverte autour de l'*Oceanic*, un navire de croisière immatriculé au Panama, qui était amarré au terminal de navires de croisière de la Place du Canada, dans le port de Vancouver (Colombie-Britannique). La nappe d'hydrocarbures a ensuite dérivé jusque dans une marina privée située sur la rive sud du bras de mer Burrard (la marina), causant des dommages considérables à quatorze bateaux de plaisance. Lorsque l'incident s'est produit, l'agent du propriétaire du navire a engagé l'entreprise Burrard Clean Operations, une division de Western Canada Marine Response Corporation (WCMRC), pour qu'elle intervienne en réponse au déversement d'hydrocarbures. Burrard Clean Operations a déployé un barrage flottant d'une longueur de 2 000 pieds autour du navire, elle a utilisé deux bateaux de travail pour récupérer les hydrocarbures à la surface de l'eau, et elle a nettoyé les côtés gauche et droit du navire.

Environnement Canada et le Service canadien de la faune ont été contactés à la suite de la découverte d'oiseaux souillés par les hydrocarbures le long du rivage. Le personnel de la Sécurité maritime de Transports Canada a inspecté l'*Oceanic* afin de trouver une preuve qu'il était responsable de la pollution, mais en vain. À la demande du directeur du port, la Garde côtière canadienne (GCC) a assumé le rôle de commandant sur place et a poursuivi l'enquête pour trouver la source de la pollution en prélevant des échantillons d'hydrocarbures dans les réservoirs de carburant de l'*Oceanic* et à la surface de l'eau. En attendant les résultats de l'enquête, la GCC a considéré l'incident comme un déversement d'origine inconnue. Entre-temps, l'*Oceanic* a été autorisé à prendre la mer et à quitter le territoire sans lettre d'engagement ou autre garantie de la part du propriétaire du navire ou de son agent.

Mesures prises par l'administrateur

L'administrateur a été informé de l'incident le 11 août 2009 par un représentant de la marina. Le 30 août, l'administrateur a engagé un expert maritime pour qu'il enquête sur les circonstances entourant l'incident, de concert avec Burrard Clean Operations, la GCC, la Sécurité maritime de Transports Canada et le représentant de la marina.

Demande d'indemnisation

Le 16 novembre 2010, John Olson, un membre de la marina, a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) une demande d'indemnisation au montant de 852,78 $ pour les frais relatifs au nettoyage de la pollution par les hydrocarbures causée à son bateau.

Évaluation et offre

L'expert maritime engagé par l'administrateur a enquêté sur la demande d'indemnisation et a conclu que les hydrocarbures qui ont pollué la marina étaient semblables au mazout lourd ou moyen qu'utilisent les gros navires commerciaux. Étant donné qu'il n'y avait aucun pipeline servant au transport de mazout lourd ni aucune source terrestre de mazout lourd à proximité du terminal de navires de croisière de la Place du Canada, l'expert maritime a exprimé l'avis que l'*Oceanic* était la source la plus probable des hydrocarbures déversés.

À la suite de l'enquête, l'administrateur a conclu que le montant total réclamé était établi, et il a donc offert la somme de 852,78 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. Le demandeur a accepté l'offre et a exécuté l'entente de désistement et de subrogation le 20 janvier 2011. Par conséquent, la somme de 889,22 $, y compris les intérêts, a été versée en conformité avec les dispositions de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Mesures de recouvrement

L'administrateur a conclu qu'il n'y avait aucun espoir raisonnable de recouvrer les frais.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2011.

Dossiers connexes

Oceanic (2009), bras de mer Burrard (C.-B.), numéro de cas : 120-561-C1 (même incident, différent demandeur)
Oceanic (2009), bras de mer Burrard (C.-B.), numéro de cas : 120-561-C1-1 (même incident, différent demandeur)
Oceanic (2009), bras de mer Burrard (C.-B.), numéro de cas : 120-561-C1-2 (même incident, différent demandeur)

***Sea Wing II* (2009)**

Lieu : Îles Chatham (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-565-C1

Incident

Le 31 mai 2009, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un navire de pêche, le *Sea Wing II*, avait été abandonné sur la plage dans les îles Chatham, en Colombie-Britannique. Le personnel d'intervention environnementale de la GCC de Victoria a fait enquête et a trouvé des hydrocarbures à l'intérieur du navire et à la surface de l'eau, mais il était trop risqué de travailler à bord du navire en raison de son état. La GCC a été incapable de trouver le propriétaire et elle a donc décidé d'enlever le navire. Le 21 juin, l'entreprise Saltair Marine Services Ltd. a été engagée pour remorquer l'épave jusqu'à son chantier de Ladysmith, situé non loin. Un expert maritime de Lipsett Marine Consultant Ltd. a été engagé pour déterminer l'état du navire. L'expert maritime a indiqué que des parties du navire étaient pourries, que la poupe était manquante et que la salle des machines était contaminée par les hydrocarbures. Il a également conclu que le navire n'avait aucune valeur de récupération. De plus, étant donné que l'usage constant de pompes était nécessaire pour maintenir le navire à flot et qu'il y avait des contaminants à bord, l'expert maritime a recommandé que le navire soit sorti de l'eau, démantelé et mis au rebut. La GCC a confié à Saltair Marine Services Ltd. la tâche de démanteler le navire et d'enlever les polluants. Ces travaux ont duré neuf jours, soit du 22 juin au 2 juillet.

Demande d'indemnisation

Le 15 décembre 2009, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 35 552,69 $, en vertu de la partie 6 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

Évaluation et offre

Le 11 février 2010, l'administrateur a chargé son conseiller juridique d'engager un expert maritime pour déterminer si toutes les dépenses pouvaient raisonnablement être considérées comme des mesures de prévention de la pollution, ou si certaines d'entre elles se rapportaient plutôt aux travaux d'enlèvement de l'épave. À la suite de son enquête, l'expert maritime a indiqué qu'il partageait l'avis de l'expert maritime indépendant de la GCC, selon lequel le *Sea Wing II* présentait un risque réel de pollution par les hydrocarbures et que le seul moyen pratique d'empêcher que les hydrocarbures continuent de s'échapper du navire était de le remorquer à terre et de le sortir de l'environnement marin. Par ailleurs, l'élimination complète des hydrocarbures, qui avaient été absorbés dans les éléments en bois du navire abandonné, exigeait le démantèlement de la coque.

À la suite de l'enquête sur les circonstances entourant l'incident et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a conclu que le montant de 30 268,68 $ était établi. Le 1er février 2011, il a offert cette somme, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande

d'indemnisation. Le MPO/GCC a accepté l'offre le 1er avril et, le 13 avril, la somme de 31 856,72 $, intérêts compris, a été versée, conformément à la LRMM.

Mesures de recouvrement

L'administrateur a fait des recherches de fond pour trouver le propriétaire du navire et déterminer s'il possédait des actifs pouvant servir à recouvrer les frais. L'enquête a révélé que le propriétaire n'avait aucun actif financier, et l'administrateur a donc décidé qu'il ne serait pas raisonnable de faire d'autres tentatives pour recouvrer les frais.

Situation

Le dossier a été fermé le 10 avril 2012.

***Meota* (2009)**

Lieu : Havre de Tsehum (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-566-C1

Incident

Le 6 juin 2009, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un navire abandonné était en train de couler à son point d'ancrage dans le havre de Tsehum, en Colombie-Britannique. Le personnel d'intervention d'urgence de la GCC s'est rendu sur les lieux et a trouvé le *Meota*, un vieux navire à coque en bois, qui reposait sur le fond et gîtait à tribord, à environ 75 pieds au large du rivage. Une irisation d'hydrocarbures a été observée autour de l'épave. Le propriétaire du navire a informé la GCC qu'il n'avait pas les moyens de prendre des mesures pour remédier à la situation. Par conséquent, la GCC a engagé l'entreprise Saltair Marine Services Ltd. pour qu'elle renfloue le navire et le transporte à son chantier naval à Ladysmith, où le navire a été maintenu à flot à l'aide de pompes.

Le 13 juin, la GCC a engagé un expert maritime pour déterminer l'état du navire. L'expert maritime a indiqué que le *Meota* était à l'état d'épave après avoir coulé. La structure était en grande partie pourrie. L'expert maritime a conclu qu'étant donné l'état du navire et le fait que des produits pétroliers se trouvaient encore à bord, il devait être sorti de l'eau et démantelé. Le 19 juin, le *Meota* a été déplacé à terre par Saltair Marine Services Ltd. et démantelé. Environ 60 litres d'essence, 12 litres d'huile lubrifiante et 280 litres de carburant diesel ont été retirés du navire.

Demande d'indemnisation

Le 15 décembre 2009, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 27 564,01 $, en vertu de la partie 6 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

Évaluation et offre

Le 11 février 2010, l'administrateur a chargé son conseiller juridique d'engager un expert maritime pour déterminer si toutes les dépenses pouvaient raisonnablement être considérées comme des mesures de prévention de la pollution, ou si certaines d'entre elles se rapportaient plutôt aux travaux d'enlèvement de l'épave. À la suite de son enquête, l'expert maritime a indiqué qu'il partageait l'avis de l'expert maritime indépendant de la GCC, selon lequel le *Meota* devait être sorti de l'eau et démantelé.

Après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a conclu que le montant de 25 290,45 $ était établi. Le 1er février 2011, il a donc offert cette somme, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation, en vertu de la LRMM. Le MPO/GCC a accepté l'offre le 1er avril et, le 13 avril, l'administrateur a ordonné le paiement de la somme de 26 611,25 $, y compris les intérêts.

Mesures de recouvrement

Le 18 mai, l'administrateur a envoyé une lettre au propriétaire du *Meota*, lui exigeant de payer les frais engagés en réponse à l'incident au plus tard le 20 juin 2011, à défaut de quoi des poursuites judiciaires pourraient être intentées contre lui. Aucune réponse n'a été reçue. L'administrateur a alors fait des recherches pour trouver le propriétaire du navire et déterminer s'il possédait des actifs pouvant servir à recouvrer les frais. L'enquête a révélé que le propriétaire n'avait aucun actif financier, et l'administrateur a donc décidé qu'il ne serait pas raisonnable de faire d'autres tentatives pour recouvrer les frais.

Situation

Le dossier a été fermé le 10 avril 2012.

***Just Magic* (2009)**

Lieu : Bras de mer Tod (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-567-C1

Incident

Le 23 juin 2009, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un navire avait coulé dans le bras de mer Tod, en Colombie-Britannique. Le personnel d'intervention environnementale de la GCC à Victoria a fait enquête et a déterminé que le *Just Magic*, un ancien navire de pêche partiellement submergé et amarré à un chaland en état de détérioration, présentait un risque de pollution par les hydrocarbures. La GCC a communiqué avec le propriétaire du navire, mais ce dernier a indiqué qu'il n'avait pas les moyens de répondre à l'incident. Par conséquent, la GCC a engagé l'entreprise Saltair Marine Services Ltd. pour renflouer le navire abandonné et le transporter à son chantier situé à Ladysmith. De plus, un expert maritime a été engagé pour déterminer l'état du navire. À la suite de son enquête, l'expert maritime a conclu que le navire avait été endommagé, qu'il était irréparable et qu'il présentait un danger pour l'environnement. Il a recommandé que l'épave soit sortie de l'eau et démantelée.

À la suite de l'évaluation de l'état du navire par l'expert maritime, la GCC a confié à Saltair Marine Services Ltd. la tâche de démanteler le *Just Magic* et d'enlever les polluants.

Demande d'indemnisation

Le 15 décembre 2009, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 13 659,53 $, en vertu de la partie 6 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

Évaluation et offre

Le 11 février 2010, l'administrateur a chargé son conseiller juridique d'engager un expert maritime pour déterminer si toutes les dépenses pouvaient raisonnablement être considérées comme des mesures de prévention de la pollution, ou si certaines d'entre elles se rapportaient plutôt aux travaux d'enlèvement de l'épave. À la suite de son enquête, l'expert maritime a indiqué qu'il partageait l'avis de l'expert maritime indépendant de la GCC, selon lequel il fallait démanteler le *Just Magic* et en retirer les hydrocarbures polluants.

À la suite de son enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a conclu que le montant de 12 266,64 $ était établi. Par conséquent, le 1er février 2011, il a offert cette somme, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. Le MPO/GCC a accepté l'offre le 1er avril et, le 13 avril, l'administrateur a ordonné le paiement de la somme de 12 906,82 $, y compris les intérêts, conformément à la LRMM.

Mesures de recouvrement

Le 18 mai 2011, l'administrateur a envoyé une lettre par courrier recommandé au propriétaire connu du *Just Magic* pour réclamer le paiement de l'indemnité versée au MPO/GCC, au plus tard le 20 juin, à défaut de quoi des poursuites judiciaires pourraient être intentées contre lui. Le 31 mai, la lettre de l'administrateur a été retournée à son bureau avec la mention « retour à l'expéditeur », signifiant que le destinataire avait déménagé.

Des recherches plus poussées n'ont pas permis de trouver l'adresse résidentielle du propriétaire du navire, ni aucun actif financier lui appartenant. Par conséquent, l'administrateur a conclu qu'il n'était pas raisonnable d'engager d'autres dépenses pour recouvrer les frais.

Situation

Le dossier a été fermé le 9 mai 2012.

***Camino Real* (2009)**

Lieu : Union Bay (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-568-C1

Incident

Le 10 juillet 2009, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un navire avait coulé près de Union Bay, à proximité de Comox, en Colombie-Britannique. L'enquête de la GCC a révélé que l'ancien navire de pêche *Camino Real* était partiellement submergé depuis plusieurs mois. À la suite d'une inspection, on a constaté que du carburant diesel s'échappait du navire, qu'il y avait des hydrocarbures dans le moteur et d'autres pièces d'équipement, et que les réservoirs contenaient du carburant. Des recherches faites en collaboration avec l'administration portuaire de Comox pour trouver le propriétaire ont révélé que le navire avait été vendu par son propriétaire inscrit à une personne qui avait vécu à bord l'automne précédent.

Le 14 juillet, la GCC a engagé l'entreprise Saltair Marine Services Ltd. pour renflouer le navire. Des mesures temporaires ont été prises pour réduire l'infiltration d'eau, de façon à ce que le navire puisse être remorqué au chantier de l'entreprise à Ladysmith. Le navire a ensuite été démoli, et les débris et les déchets de bois ont été éliminés par l'entrepreneur. En tout, 51 litres d'hydrocarbures ont été retirés du navire.

Demande d'indemnisation

Le 15 décembre 2009, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 23 264,74 $, en vertu de la partie 6 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

Le 11 février 2010, l'administrateur a chargé son conseiller juridique d'engager un expert maritime pour déterminer si toutes les dépenses pouvaient raisonnablement être considérées comme des mesures de prévention de la pollution, ou si certaines d'entre elles se rapportaient plutôt aux travaux d'enlèvement de l'épave. On a demandé à la GCC d'expliquer ce qui avait motivé la décision de démanteler le navire. Le 9 novembre 2010, la GCC a répondu que son personnel d'intervention environnementale, qui s'était rendu sur les lieux, avait constaté que le navire, construit en bois et recouvert d'une couche extérieure en fibre de verre, était submergé à marée basse et que la quille était à découvert. De plus, le bois était extrêmement pourri et l'eau de mer s'infiltrait entre les bordages détériorés.

Le 17 décembre 2010, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a fait une offre au montant établi de 19 440,49 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. Le MPO/GCC a accepté l'offre le 7 février 2011 et, le 8 février, l'administrateur a ordonné le paiement de la somme de 20 346,91 $, y compris les intérêts.

Mesures de recouvrement

L’administrateur a mené d’autres enquêtes pour trouver le propriétaire du navire et déterminer s'il possédait des actifs pouvant servir à recouvrer les frais. Les enquêtes ont permis de découvrir l’identité du propriétaire, mais aucun actif important lui appartenant n’a été trouvé. Par conséquent, l’administrateur a conclu qu’il ne serait pas raisonnable de prendre d’autres mesures pour recouvrer la somme versée au MPO/GCC.

Situation

Le dossier a été fermé le 7 février 2012.

***Norqueen* (2009)**

Lieu : Comox (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-569-C1

Incident

Le 3 juin 2009, on a constaté que des hydrocarbures s'échappaient du *Norqueen*, un ancien navire de pêche, alors qu'il était amarré au quai des pêcheurs à Comox, en Colombie-Britannique. L'administration portuaire a nettoyé le déversement initial d'hydrocarbures qui semblait provenir du réservoir journalier du navire. Le 6 juin, le personnel de la Garde côtière canadienne (GCC) est monté à bord du navire et a constaté que le réservoir journalier ne contenait que 1,5 pouce de carburant, mais que son contenu fuyait encore sur le pont. De plus, le réservoir de fluide hydraulique était plein et les moteurs contenaient de l'huile lubrifiante. Par ailleurs, de l'eau de mer s'infiltrait lentement à travers une cloison du tunnel d'arbre. Le propriétaire du navire a indiqué qu'il prendrait des mesures pour arrêter la fuite d'hydrocarbures et l'infiltration d'eau.

Le 23 juin, l'administration portuaire, qui avait pompé le navire quatre fois au cours de la semaine précédente, a indiqué que le navire n'était pas entretenu comme il avait été convenu antérieurement entre la GCC et le propriétaire. La GCC a donc avisé le propriétaire que le *Norqueen* continuait à prendre l'eau et qu'il allait couler s'il n'était pas pompé fréquemment. Les polluants se trouvant à bord allaient se déverser si le navire coulait. Par conséquent, de juillet à septembre, le navire a été maintenu en état par son propriétaire. Le 28 octobre, la GCC a appris que le propriétaire avait fait faillite. La GCC a alors engagé un expert maritime de l'entreprise Lipsett Marine Consultants Ltd. pour déterminer l'état du *Norqueen*. Dans son rapport, l'expert maritime a conclu que le navire n'avait aucune valeur et qu'il coulerait en peu de temps s'il n'était pas surveillé régulièrement. L'administration portuaire a aussi informé la GCC que l'alimentation électrique à quai de la pompe de cale automatique du navire ne serait pas fiable pendant l'automne et l'hiver.

Le 2 novembre, un nouvel avis a été envoyé au syndic de faillite, qui a informé la GCC qu'il n'avait pas les ressources nécessaires pour s'occuper du navire et qu'il ne prendrait aucune mesure à cette fin. La GCC a donc engagé l'entreprise Saltair Marine Services Ltd. pour déplacer le navire jusqu'à Ladysmith et assurer la surveillance du pompage. Le 6 novembre, environ 300 gallons de carburant ont été retirés et, en date du 19 novembre, le *Norqueen* avait été partiellement démantelé et les machines et les réservoirs de carburant avaient été enlevés. La coque a ensuite été transportée à une installation à terre où elle a été démantelée et éliminée.

Demande d'indemnisation

Le 6 avril 2010, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 96 716,06 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

Évaluation et offre

L'administrateur a fait enquête et a évalué la demande d'indemnisation. D'après les documents à l'appui de la demande, il s'interrogeait à savoir si une partie des frais engagés n'était pas plutôt liée à l'enlèvement de l'épave, en particulier le démantèlement et l'élimination des débris à la suite du retrait des réservoirs de carburant et des machines. Il a donc engagé un expert maritime pour qu'il examine le rapport de l'expert de la GCC et qu'il communique avec l'entrepreneur chargé de l'élimination des déchets, afin d'obtenir un avis à savoir si les services rendus pour se débarrasser du *Norqueen* constituaient des mesures de prévention de la pollution ou s'il s'agissait plutôt de travaux d'enlèvement de l'épave. Le 14 décembre 2010, l'expert maritime a exprimé l'opinion que, d'après les documents fournis et l'information obtenue de l'entrepreneur chargé de l'élimination des déchets, tous les services rendus constituaient bel et bien des mesures de prévention de la pollution.

Le 4 janvier 2011, après avoir terminé son enquête et l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a fait une offre d'indemnité au montant établi de 92 378,57 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation, conformément à la LRMM. Le MPO/GCC a accepté l'offre et, le 8 février 2011, l'administrateur a ordonné le paiement de la somme de 97 131,63 $, y compris les intérêts.

Mesures de recouvrement

En raison de la faillite du propriétaire du *Norqueen*, l'administrateur a conclu qu'aucune autre mesure n'était possible pour recouvrer la somme versée au MPO/GCC.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2011.

***Sion* (2009)**

Lieu : Port de Ganges (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-570-C1

Incident

Le 12 août 2009, le *Sion*, un ancien navire de pêche en bois de 36 pieds, a coulé et a déversé des hydrocarbures au quai Centennial, dans le port de Ganges, en Colombie-Britannique. L'équipage du bateau de sauvetage de la Garde côtière canadienne (GCC) de Ganges a pris les premières mesures d'intervention et a déployé un barrage flottant et des matelas absorbants pour contenir et récupérer les hydrocarbures qui remontaient à la surface de l'eau. Le personnel d'intervention environnementale de la GCC de Victoria est arrivé plus tard avec de l'équipement additionnel. Il a rencontré le propriétaire du navire qui a dit ne pas avoir les ressources nécessaires pour répondre à la situation. La GCC a donc engagé un entrepreneur local, Island Marine Construction Services, pour renflouer le navire, ce qui a été fait le jour même. La GCC a ensuite engagé un expert maritime de Lipsett Marine Consultants pour déterminer l'état du *Sion* et en évaluer la valeur. L'expert maritime a indiqué que le *Sion*, qui ne servait plus à la pêche depuis plusieurs années et qui était délabré, était en mauvais et innavigable et n'avait aucune valeur. L'expert maritime a également indiqué que le navire rejetait dans l'eau du carburant, de l'huile pour moteur et de l'huile d'engrenages, ce qui représentait une grave menace de pollution. Il a donc recommandé que le *Sion* soit sorti de l'eau, démantelé et éliminé. Par conséquent, la GCC a chargé l'entrepreneur de démanteler le navire pour en retirer les hydrocarbures, ce qui a été fait le 13 août.

Demande d'indemnisation

Le 23 novembre 2009, le propriétaire du navire a indiqué qu'il n'avait pas les moyens de payer les frais. Par conséquent, le 6 avril 2010, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 23 456,08 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

Évaluation et offre

Après avoir reçu la demande d'indemnisation, l'administrateur a exigé des renseignements supplémentaires au sujet de la présentation de la demande. Une réponse a été reçue le 5 octobre. Après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a déterminé que le montant de 20 167,12 $ était établi. Par conséquent, le 22 décembre 2010, conformément à la LRMM, il a offert ce montant, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. Le MPO/GCC a accepté l'offre et la somme de 21 000,06 $, intérêts compris, a été versée le 4 février 2011.

Mesures de recouvrement

L'administrateur a chargé son conseiller juridique de faire enquête pour déterminer s'il y avait une partie quelconque contre laquelle des mesures de recouvrement pouvaient être prises. À la suite de son enquête, le conseiller juridique a indiqué que le propriétaire de fait du *Sion*, qui avait la

possession et l'usage du navire lorsque celui-ci a coulé, et le propriétaire inscrit étaient tous deux financièrement incapables de respecter leurs obligations légales en vertu de la LRMM. L'administrateur a donc conclu qu'il n'était pas raisonnable de poursuivre l'affaire et il a fermé le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2011.

***Westville* (2009)**

Lieu : Port Alice (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-571-C1

Incident

Le 5 décembre 2009, le *Westville*, un navire de pêche en bois de 40 pieds, a coulé partiellement à son point d'amarrage au large de Port Alice, en Colombie-Britannique. Le lendemain, le personnel d'intervention environnementale de la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisé que le navire causait de la pollution. Par conséquent, le 7 décembre, le navire de la GCC *John P Tully* a déployé un barrage absorbant autour de l'épave, qui avait près de 2 000 litres de carburant diesel à son bord. Le 8 décembre, la Gendarmerie royale du Canada a signifié un avis au propriétaire du navire, au nom de la GCC, mais le propriétaire a répondu qu'il était incapable de répondre à l'incident.

La GCC a engagé un entrepreneur local, North Island Diving Commercial, pour renflouer le navire de pêche et le stabiliser afin que le personnel d'intervention environnementale puisse enlever le carburant. Le 10 décembre, le navire a été remis à flot et environ 400 litres de carburant diesel ont été retirés. Le navire a ensuite été remis à la garde de son propriétaire.

Demande d'indemnisation

Le 14 janvier 2010, la GCC a écrit au propriétaire du navire pour lui exiger de payer la somme de 21 731,88 $ pour les frais engagés, mais elle n'a reçu aucune réponse. Par conséquent, le 6 avril 2010, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) une demande d'indemnisation au montant de 21 714,28 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

Évaluation et offre

Après avoir reçu la demande d'indemnisation, l'administrateur a demandé de l'information supplémentaire à la GCC le 7 avril. Après avoir reçu cette information le 5 octobre, l'administrateur a terminé son enquête et l'évaluation de la demande d'indemnisation et a déterminé que le montant de 21 453,29 $ était établi. Par conséquent, le 21 décembre, conformément à la LRMM, il a offert le montant de 21 453,29 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. Le MPO/GCC a accepté l'offre et, le 18 janvier 2011, la somme de 22 158,30 $, y compris les intérêts, a été versée.

Mesures de recouvrement

L'administrateur a chargé le conseiller juridique de la Caisse de faire des recherches dans le registre d'immatriculation des navires et des biens personnels. De plus, un expert maritime d'Oceatec Marine Services Limited a été engagé pour localiser le *Westville*. L'enquête a révélé que le propriétaire inscrit du navire et son exploitant au moment de l'incident semblaient être deux personnes différentes. Par ailleurs, l'expert maritime a appris que le *Westville* avait coulé à nouveau et qu'il gisait au large près de Port Alice.

Le 14 février 2011, le conseiller juridique a confirmé qu'après avoir communiqué avec l'exploitant du navire, il a obtenu de ce dernier une lettre ainsi qu'un avis de faillite et un bilan de liquidation. Étant donné que l'exploitant avait juré qu'il ne possédait aucun actif important, l'administrateur a conclu qu'il était inutile d'exiger une preuve de réclamation. Par ailleurs, étant donné que le propriétaire inscrit du navire n'avait pas répondu à la demande de remboursement, l'administrateur a conclu qu'il n'était pas raisonnable de prendre d'autres mesures de recouvrement et il a fermé le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2011.

***Beverly K* (2009)**

Lieu : Havre de Tsehum (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-572-C1

Incident

Le 24 septembre 2009, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que deux navires s'étaient échoués et avaient partiellement coulé dans le havre de Tsehum, en Colombie-Britannique. À leur arrivée sur les lieux le même jour, les membres du personnel d'intervention environnementale de la GCC ont constaté que la proue du *Beverly K*, un navire de pêche en bois, était échouée sur un rocher et que sa poupe se trouvait sous l'eau. Le second navire, un yacht de croisière, avait été enlevé. Des barrages absorbants ont été déployés autour du *Beverly K*. Le propriétaire a indiqué qu'il n'avait pas les ressources nécessaires pour répondre à la situation. Il ne savait pas exactement combien de carburant se trouvait à bord et il a confirmé que les évents des réservoirs de carburant n'étaient pas fermés. Le propriétaire a été avisé que la GCC se chargerait de renflouer le navire à ses frais. La GCC a engagé l'entreprise Island Marine Construction Services Ltd (IMC) pour renflouer le navire et éliminer le risque de pollution par les hydrocarbures. Cependant, plus tard ce jour-là, le propriétaire a indiqué qu'il avait maintenant les ressources nécessaires et qu'il avait décidé d'engager son propre entrepreneur. Il a été avisé qu'il demeurait responsable des frais déjà engagés par la GCC, et IMC a reçu pour instruction de mettre fin à ses travaux. L'entrepreneur du propriétaire a renfloué le navire et l'a sorti de l'eau le 26 septembre, ce qui a éliminé le risque de pollution par les hydrocarbures.

Demande d'indemnisation

Le 12 novembre 2009, la GCC a écrit au propriétaire du navire afin de lui réclamer la somme de 8 931,71 $ pour les frais engagés, mais elle n'a reçu aucune réponse. Par conséquent, le 31 mars 2010, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 9 010,66 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

Évaluation et offre

Le 6 octobre 2010, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert la somme de 9 010,66 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation, conformément à la LRMM. Le MPO/GCC a accepté l'offre et l'administrateur a ordonné le paiement de la somme de 9 300,22 $, y compris les intérêts.

Mesures de recouvrement

Le 4 mai 2011, l'administrateur a envoyé une lettre au propriétaire du navire pour l'aviser de sa responsabilité à l'égard des frais engagés pour les mesures de prévention de la pollution prises en réponse à l'incident. Le propriétaire a été sommé de répondre à la lettre de l'administrateur au plus tard le 1er juin 2011, à défaut de quoi des poursuites judiciaires pourraient être intentées contre lui afin de recouvrer les frais. La lettre a été livrée par messager, mais aucune réponse n'a été reçue.

Des enquêtes ultérieures ont révélé que le propriétaire du navire ne possédait aucun actif important. Par conséquent, compte tenu du montant de la demande d'indemnisation et des dépenses engagées à ce jour, l'administrateur a décidé de ne prendre aucune autre mesure de recouvrement et il a fermé le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 14 décembre 2011.

***Rain Dancer* (2009)**

Lieu : Bella Coola (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-573-C1

Incident

Le 20 août 2009, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le *Rain Dancer*, un ancien navire de pêche converti en bateau de plaisance, avait coulé et déversait des hydrocarbures dans la marina de Bella Coola, en Colombie-Britannique. L'équipe d'intervention de la GCC de la base de Richmond s'est rendue sur les lieux avec de l'équipement de lutte contre la pollution pour évaluer la situation. Elle a constaté que le navire avait coulé plusieurs semaines auparavant, mais que des hydrocarbures ne s'en échappaient que depuis tout récemment. Le directeur du port avait déployé un barrage absorbant, mais il n'avait pas réussi à joindre le propriétaire. Le 29 août, la GCC a déployé un autre barrage flottant autour du navire. Elle a aussi engagé l'entreprise Shearwater Marine Group pour renflouer le navire, le démanteler et s'en débarrasser. L'entrepreneur a placé des élingues sous la coque du navire et l'a remonté à la surface. La GCC a ensuite engagé un expert maritime pour examiner l'état du navire et en estimer la valeur. Le rapport d'inspection de l'expert maritime a révélé que, parce que le navire avait été sous l'eau du 28 juillet au 29 août, le bordé de la coque, les machines et les instruments n'étaient pas réparables et n'avaient aucune valeur de récupération. De plus, l'expert maritime a constaté qu'il y avait une épaisse couche de limon huileux dans tout le navire. Il a donc conclu que la seule solution était de démolir le *Rain Dancer*. La GCC a confirmé que la surface de tous les ponts et l'intérieur du navire étaient couverts d'hydrocarbures et que la coque en bois en était saturée. Par conséquent, le R*ain Dancer* a été démantelé sur place. Environ 400 litres de carburant diesel et d'autres huiles pour moteur ont été retirés des réservoirs.

Demande d'indemnisation

Le 6 avril 2010, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 60 988,93 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

Évaluation et offre

Après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a fait une offre au montant établi de 60 988,93 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation, conformément à la LRMM. Le MPO/GCC a accepté l'offre et, le 30 novembre 2010, l'administrateur a ordonné le paiement de la somme de 63 365,00 $, y compris les intérêts.

Mesures de recouvrement

L'administrateur a chargé son conseiller juridique d'enquêter pour déterminer s'il y avait une partie quelconque contre laquelle des mesures de recouvrement pouvaient être prises. Les recherches faites par le conseiller juridique dans le système de recherche d'informations sur l'immatriculation des navires de Transports Canada a révélé que le *Rain Dancer* n'était plus

immatriculé au Canada depuis le 10 mars 2008. Le propriétaire du *Rain Dancer* ne possédait pas non plus d'autres navires immatriculés. De plus, une recherche dans le registre des biens personnels a montré que le propriétaire ne semblait posséder aucun bien réel, et aucun bien meuble ne figurait dans le registre. L'administrateur a donc conclu qu'il n'était pas raisonnable de prendre d'autres mesures de recouvrement.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2011.

***Saida* (2009)**

Lieu : Port de Ladysmith (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-574-C1

Incident

Le 17 septembre 2009, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que deux navires avaient coulé dans le port de Ladysmith, en Colombie-Britannique. À son arrivée sur les lieux, le personnel de la GCC a trouvé le *Saida*, un ancien navire-usine de pêche en bois de 87 pieds, qui reposait sur le fond et rejetait des hydrocarbures. Le deuxième navire, une embarcation de plaisance de 26 pieds, était arrimé au *Saida* qui l'avait entraîné vers le fond. Il ne posait aucun risque de pollution et, par la suite, il a été renfloué par son propriétaire. Le personnel de la GCC a avisé le propriétaire du *Saida* de ses responsabilités et obligations légales. Le propriétaire a indiqué que le navire contenait environ 80 gallons de mazout et près de 80 gallons d'autres hydrocarbures. Il a également informé la GCC qu'il n'avait pas les moyens de renflouer le *Saida*. Par conséquent, la GCC a engagé un entrepreneur local, Saltair Marine Services Limited, afin qu'il déploie des barrages flottants et du matériel absorbant pour contenir les hydrocarbures qui s'échappaient du navire et qu'il le ramène à la surface. L'opération de levage s'est avérée plus difficile que prévu, et les travaux de renflouement et de pompage n'ont pu être terminés que le 20 septembre.

La GCC a ensuite engagé un expert maritime pour qu'il examine l'état du navire, en estime la valeur et donne son avis sur l'enlèvement des polluants. L'expert a déterminé que le navire continuait de prendre l'eau et ne pouvait pas être laissé sans surveillance. Il a constaté que toute la structure du navire était très pourrie et détériorée, qu'elle était couverte et saturée d'hydrocarbures, et qu'elle constituait une source de pollution par les hydrocarbures dans le secteur. Il a donc recommandé de sortir le navire de l'eau, de le démanteler et de s'en débarrasser. À la suite de l'inspection du navire par l'expert maritime, la GCC a chargé Saltair Marine Services Limited de le déplacer jusqu'à son chantier maritime situé non loin, afin d'en retirer tout le carburant, de le démanteler et de se débarrasser des débris.

Demande d'indemnisation

Le 4 janvier 2010, la GCC a écrit au propriétaire du *Saida* afin de lui réclamer la somme de 99 317,48 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident. Cependant, aucune réponse n'a été reçue. Par conséquent, le 31 mars, la GCC a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 94 567,57 $.

Évaluation et offre

Le 7 avril, après avoir reçu la demande d'indemnisation, l'administrateur a communiqué avec la GCC afin d'obtenir des renseignements supplémentaires, lesquels ont été reçus le 5 octobre.

Le 1er février 2011, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a fait une offre au montant établi de 85 390,81 $, plus les intérêts, en règlement complet et final

de la demande d'indemnisation. La GCC a accepté l'offre et, le 12 avril, la somme de 89 147,34 $, y compris les intérêts, a été versée.

Mesures de recouvrement

Le 18 mai, l'administrateur a envoyé une lettre par courrier recommandé au propriétaire du *Saida* pour exiger qu'il paie les frais engagés par la GCC en réponse à l'incident. Le propriétaire a été avisé de ses responsabilités en vertu de l'article 51 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* et il a sommé de répondre au plus tard le 20 juin, à défaut de quoi l'administrateur pourrait intenter des poursuites judiciaires contre lui. Le 9 juin, la lettre de l'administrateur a été retournée par Postes Canada comme étant non réclamée.

Entre-temps, l'administrateur a fait mener d'autres enquêtes dans le but de trouver le propriétaire et de déterminer s'il possédait des actifs pouvant servir à recouvrer les frais. Ces enquêtes se sont révélées négatives et, par conséquent, l'administrateur a conclu qu'il n'y avait pas lieu de poursuivre l'affaire et il a fermé le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 30 janvier 2012.

***Jessie Island XI* (2010)**

Lieu : Port de Ladysmith (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-576-C1

Incident

Le 18 janvier 2010, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que deux navires avaient coulé ensemble dans le port de Ladysmith (Colombie-Britannique), à la suite d'une violente tempête de vent. L'un des navires était un voilier de 30 pieds, et l'autre un ancien navire de pêche de 55 pieds, le *Jessie Island XI*. Les navires avaient coulé à une profondeur d'environ 30 pieds d'eau. Le propriétaire des deux navires a informé l'équipe d'intervention environnementale de la GCC qu'il y avait des hydrocarbures à bord du *Jessie Island XI*. La GCC a donc déployé un barrage flottant. Le propriétaire des navires a reçu un avis l'informant de ses obligations et responsabilités, mais il a répondu qu'il était incapable de fournir les ressources requises pour remédier au déversement d'hydrocarbures ou pour renflouer l'épave. Par conséquent, la GCC a engagé l'entreprise Saltair Marine Services Ltd. pour récupérer les navires. Les navires ont été renfloués le 19 janvier et ont ensuite été remorqués au chantier de l'entreprise situé non loin, afin de déterminer s'il y avait encore un risque de pollution par les hydrocarbures. Le *Jessie Island XI* continuait de prendre l'eau et il fallait le pomper périodiquement.

Le 20 janvier, la GCC a engagé un expert maritime de Lipsett Marine Consultants Ltd. pour examiner l'état du *Jessie Island XI* et en estimer la valeur. L'expert a conclu que le navire contaminé par les hydrocarbures était hors d'état de naviguer et qu'il représentait un réel danger pour l'environnement. De plus, il a recommandé que le navire, qui n'avait aucune valeur, soit démantelé et éliminé. La GCC a donc chargé Saltair Marine Services Ltd. de démanteler le *Jessie Island XI* afin d'en retirer tous les hydrocarbures et d'éliminer les déchets. Les travaux de démantèlement de l'épave ont été terminés le 29 janvier.

Demande d'indemnisation

Le 11 mars 2010, la GCC a envoyé par la poste, au propriétaire du *Jessie Island XI*, une réclamation au montant de 34 281,31 $ pour recouvrer les frais qu'elle avait engagés, mais elle n'a reçu aucune réponse. Par conséquent, le 19 avril 2010, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) une demande d'indemnisation au montant de 34 281,31 $, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

Évaluation et offre

Après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a conclu que le montant total de la demande d'indemnisation était établi. Le 6 octobre 2010, conformément à la LRMM, il a donc offert ce montant, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. Le MPO/GCC a accepté l'offre le 26 octobre, et l'administrateur a ordonné le paiement de la somme de 34 971,87 $, y compris les intérêts.

Mesures de recouvrement

Le 13 mai 2011, l'administrateur a envoyé une lettre au propriétaire du navire pour lui demander de payer l'indemnité versée par la Caisse au MPO/GCC au plus tard le 12 juin 2011, à défaut de quoi il pourrait intenter des poursuites judiciaires. Le 20 mai, un courriel a été reçu du propriétaire du navire, dans lequel il prétendait ne pas avoir d'argent. L'administrateur a donc chargé son conseiller juridique de mener des recherches plus poussées sur le propriétaire du *Jessie Island XI*, afin de trouver de quelconques actifs pouvant servir à recouvrer les frais. Durant l'enquête menée par le conseiller juridique, on a constaté que le Registre d'immatriculation des bâtiments montrait que l'actuel propriétaire inscrit du navire n'était pas la personne que l'équipe d'intervention de la GCC avait rencontrée au moment de l'incident et qui avait dit ne pas avoir les ressources nécessaires pour renflouer le navire et prévenir d'autre pollution. L'enquête a aussi révélé que le propriétaire inscrit avait vendu le *Jessie Island XI* en août 2008, et qu'il avait obtenu un acte de vente dans lequel il était entendu que l'acheteur allait immatriculer le navire. Toutefois, aucun acte de vente n'a été déposé au Bureau d'immatriculation des bâtiments, et le nom du propriétaire inscrit est donc demeuré inchangé.

Le 20 janvier 2013, le conseiller juridique a intenté une action en justice et a déposé une demande introductive d'instance contre le propriétaire inscrit du navire et le propriétaire présumé (la personne qui a acheté le navire en 2008), afin de recouvrer les frais engagés à la suite de l'incident. En réponse, l'actuel propriétaire inscrit a déposé une défense le 25 février, tandis que le propriétaire présumé ne l'a pas fait. Par conséquent, le 9 août, l'administrateur a déposé à la Cour fédérale de Vancouver un avis de motion en jugement par défaut contre les deux parties. Le 30 septembre 2013, le protonotaire a rendu un jugement par défaut contre le propriétaire présumé du navire. Le 2 octobre, le conseiller juridique a donc écrit au propriétaire présumé pour l'informer que l'administrateur avait obtenu un jugement par défaut contre lui au montant de 41 164,89 $, et qu'à moins qu'il ne prenne des dispositions pour payer la somme ordonnée par la Cour au plus tard le 31 octobre 2013, l'administrateur n'aurait d'autre choix que de saisir ses biens pour exécuter le jugement. Dans les mois qui ont suivi, le conseiller juridique de la Caisse et le propriétaire présumé du navire ont communiqué en vue de parvenir à un règlement. Le 2 septembre 2014, à la suite des négociations, le propriétaire présumé a proposé de régler l'affaire pour la somme de 7 000 $, tout compris, en échange d'une renonciation à toute demande d'indemnisation et d'une ordonnance en rejet par consentement de l'action intentée contre lui. Sur la recommandation de son conseiller juridique, l'administrateur a signé le document de renonciation le 25 septembre 2014 et l'a envoyé par la poste au propriétaire présumé du navire, accompagné du dossier de motion de rejet de l'action intentée contre ce dernier. Le 28 octobre, l'administrateur a reçu un chèque au montant de 7 000,00 $.

Situation

Le dossier a été fermé le 4 novembre 2014.

Centre de villégiature Rivers Inlet (2008)

Lieu : Centre de villégiature Rivers Inlet (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-577-C1

Incident

Le 6 octobre 2008, l'entreprise Burrard Clean Operations (BCO) a répondu à une demande d'aide de la part du propriétaire du centre de villégiature Rivers Inlet Inc., situé près de Prince-Rupert, en Colombie-Britannique. Un déversement d'hydrocarbures s'était produit dans le bras de mer, à proximité du quai du centre de villégiature. Le personnel de BCO a fait appel à un entrepreneur local pour qu'il se rende sur les lieux et qu'il nettoie les hydrocarbures à la surface de l'eau. L'entrepreneur a utilisé un barrage flottant, des matelas absorbants et d'autres produits, et les travaux de nettoyage ont été terminés le lendemain.

Demande d'indemnisation

Le 21 avril 2010, BCO a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) une demande d'indemnisation au montant de 9 660,76 $, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. Dans sa demande d'indemnisation, BCO a indiqué n'avoir reçu qu'un paiement total de 1 000,00 $ de la partie responsable, qui l'a informé de son incapacité de payer davantage en raison de difficultés financières.

Évaluation et offre

Le 22 juin 2010, l'administrateur a demandé des renseignements et des documents additionnels concernant les détails de l'opération liée à l'incident, pour les besoins de son enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation. Le 22 juillet, BCO a répondu en indiquant que le déversement était dû au fait que le robinet d'un réservoir de carburant diesel était resté ouvert et que du carburant s'était écoulé dans le bras de mer. Par conséquent, le 14 juillet 2010, l'administrateur a informé BCO que la Caisse ne peut offrir une indemnisation pour le nettoyage d'un déversement d'hydrocarbures provenant d'une source terrestre.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2011.

***Corregidor* (2010)**

Lieu : Baie Bedwell (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-582-C1

Incident

Le 20 mai 2010, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée par le directeur du port que le *Corregidor*, un vieux navire de pêche à coque de bois de 70 pieds, qui était amarré dans la baie Bedwell (Colombie-Britannique), prenait l'eau et était en train de couler avec une quantité inconnue de polluants à son bord. Le directeur du port a demandé de l'aide en raison du risque pour l'environnement en cas de naufrage du navire. Les premières mesures d'intervention de la GCC ont été prises par l'équipage du navire de la GCC *Osprey*, qui a signalé la présence d'hydrocarbures émulsionnés dans la salle des machines, d'eau huileuse dans la cale et d'une gîte de 5 à 10 degrés, mais le personnel de la GCC a été incapable d'enlever l'eau huileuse du navire en raison de la vulnérabilité de l'environnement à cet endroit.

Le 21 mai, la GCC a engagé un entrepreneur pour enlever tous les hydrocarbures du navire à son point d'amarrage à l'aide d'un camion aspirateur, sans aggraver la situation du navire. L'entrepreneur et l'équipe de la GCC étaient sur place le 22 mai, et ils ont enlevé environ 8 500 litres d'eau huileuse et de carburant diesel, ainsi que de nombreux récipients contenant d'autres substances à base d'hydrocarbures. Après l'enlèvement des hydrocarbures et des autres polluants, le port de Vancouver a pris le navire en charge et l'a fait remorquer jusqu'à Shelter Island Marine, sur le fleuve Fraser, mais le navire continuait de prendre l'eau. Peu de temps après, l'Administration portuaire de Vancouver (l'Administration portuaire) s'est débarrassée du *Corregidor*, parce que le propriétaire ne pouvait ou ne voulait pas payer les frais que l'Administration portuaire avait engagés.

Demande d'indemnisation

Le 16 août 2010, la GCC a écrit au propriétaire du navire afin de lui réclamer la somme de 26 320,80 $ pour les frais qu'elle avait engagés en réponse à l'incident, mais elle n'a reçu aucune réponse. Par conséquent, le 18 octobre 2010, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 26 893,95 $.

Évaluation et offre

Le 15 décembre 2010, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a fait une offre au montant établi de 25 518,99 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. Le MPO/GCC a accepté l'offre, et l'administrateur a ordonné le paiement de la somme de 25 949,42 $, y compris les intérêts.

Mesures de recouvrement

Le 18 mai 2011, l'administrateur a envoyé au propriétaire du *Corregidor* une lettre par courrier recommandé pour lui demander de payer, au plus tard le 20 juin 2011, les frais engagés par le ministre des Pêches et des Océans relativement aux mesures prises par la GCC en réponse à

l'incident, à défaut de quoi il pourrait intenter des poursuites judiciaires. Le 27 mai, la lettre de l'administrateur a été retournée avec la mention « Renvoi à l'expéditeur », indiquant que le destinataire avait déménagé. D'autres enquêtes ont été menées, mais elles n'ont pas permis de localiser le propriétaire du *Corregidor* ni de trouver d'autres actifs lui appartenant. Par conséquent, l'administrateur a conclu que toutes les mesures raisonnables avaient été prises pour recouvrer l'indemnité versée au MPO/GCC, et il a décidé de fermer le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 11 juillet 2012.

***Bruce Dawn* (2010)**

Lieu : Deep Bay (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-583-C1

Incident

Le 8 juin 2010, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le *Bruce Dawn*, un ancien navire de pêche, avait coulé pendant la nuit à la marina de Deep Bay (Colombie-Britannique). L'administration portuaire a signalé qu'il y avait des hydrocarbures à la surface de l'eau et elle a déployé un barrage absorbant autour du navire. Le personnel de la GCC s'est rendu sur les lieux le lendemain et a constaté une irisation d'hydrocarbures à l'intérieur et à l'extérieur du barrage. Étant donné qu'il y avait de fortes chances que le navire contienne d'autres d'hydrocarbures et qu'il y avait un site d'ostréiculture situé non loin, la GCC a conclu que le navire devait être renfloué pour éliminer le risque de pollution. Un entrepreneur a été engagé et les travaux ont débuté dans la matinée du 11 juin. Le navire a été renfloué et pompé le même jour. L'intérieur du navire était recouvert d'une mince couche de carburant diesel.

Le propriétaire a dit être incapable d'intervenir en réponse à l'incident. La GCC a donc engagé un expert maritime local pour inspecter le navire et évaluer le risque de pollution qu'il posait. L'expert a indiqué que la coque et la superstructure du navire étaient très pourries et que les moteurs et les autres systèmes n'avaient aucune valeur. L'inspection du navire a également révélé que les réservoirs de carburant étaient vides ou contenaient de l'eau. Ils ont donc été vidés pour vérifier la quantité d'hydrocarbures restante. Le moteur contenait seulement de l'eau, et l'appareil à gouverner et la transmission étaient scellés. Par la suite, la GCC a conclu que le navire ne posait plus de risque de pollution et elle l'a laissé sous la garde du directeur du port.

Demande d'indemnisation

Le 20 octobre 2010, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 12 375,87 $, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

Dans son évaluation globale de la demande d'indemnisation, l'administrateur a conclu que les mesures prises étaient raisonnables. De plus, la demande d'indemnisation était accompagnée de documents suffisants pour montrer que les frais avaient réellement été engagés. Par conséquent, le 15 décembre 2010, l'administrateur a fait une offre au montant établi de 10 473,07 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. Le MPO/GCC a accepté l'offre et, le 8 février 2011, la somme de 10 666,63 $, intérêts compris, a été payée.

Mesures de recouvrement

L'administrateur a chargé son conseiller juridique d'examiner si des mesures raisonnables pouvaient être prises pour recouvrer auprès du propriétaire du navire la somme versée

au MPO/GCC. Toutefois, d’après les résultats des enquêtes, l’administrateur a conclu qu’il n’était pas raisonnable de prendre d'autres mesures.

Situation

Le dossier a été fermé le 1er juin 2011.

***Seaspan Barge 156* (2010)**

Lieu : Powell River (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-584-C1

Incident

Le 28 janvier 2010, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le chaland *Seaspan Barge 156* était en train de couler le long d'un quai à Powell River (Colombie-Britannique). L'évaluation initiale de la GCC a confirmé que le chaland prenait l'eau et qu'environ 800 litres de carburant se trouvaient à bord dans un réservoir sur le pont arrière. Il a aussi été signalé qu'il y avait sous le pont un réservoir de carburant pour la génératrice contenant 500 litres de carburant diesel. Une grande quantité d'eau avait pénétré dans les espaces intérieurs du chaland ponté en acier. De plus, il y avait de gros trous dans la coque près de la ligne de flottaison. Des aménagements structurels avaient été construits sur le pont pour servir de camp flottant côtier aux employés de l'industrie forestière.

Le personnel de la GCC a communiqué avec le propriétaire du chaland le jour où l'incident a été signalé et l'a avisé de ses responsabilités à l'égard du risque de pollution par les hydrocarbures. La GCC a aussi demandé au propriétaire de fournir un plan écrit pour réduire le risque d'un déversement d'hydrocarbures. Le propriétaire est arrivé sur les lieux le 29 janvier et a présenté un plan d'action pour stabiliser le chaland et enlever le carburant diesel. Le 15 mars, la GCC a été informée que le *Seaspan Barge 156* était encore à risque de couler et qu'il y avait toujours du carburant à bord. En fait, le propriétaire ne s'est pas pleinement conformé à la lettre d'avis du 28 janvier, et les mesures qu'il a prises ont été jugées inadéquates. La GCC a alors avisé le propriétaire qu'elle allait intervenir et retirer le carburant du chaland; ces travaux ont pris fin le 19 mars.

Demande d'indemnisation

Le 20 octobre 2010, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) une demande d'indemnisation au montant de 9 848,58 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

Évaluation et offre

Le 1er décembre 2010, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a fait une offre au montant établi de 9 848,58 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. Le MPO/GCC a accepté l'offre et, le 20 décembre, l'administrateur a payé la somme de 10 115,42 $, y compris les intérêts.

Mesures de recouvrement

Le 13 mai, l'administrateur a envoyé une lettre au propriétaire du *Seaspan Barge 156* pour lui demander de payer les frais relatifs aux mesures prises par la GCC en réponse à l'incident, au plus

tard le 12 juin 2011, à défaut de quoi il pourrait intenter des poursuites judiciaires. Aucune réponse n'a été reçue.

Une enquête a révélé que le chaland avait été vendu à un nouveau propriétaire. En fait, le Registre canadien d'immatriculation des bâtiments de Transports Canada montrait qu'il avait été immatriculé de nouveau le 19 décembre 2011, sous la propriété de City Transfer Inc. de Powell River (Colombie-Britannique). Le 29 février 2012, le conseiller juridique de la Caisse a donc écrit au nouveau propriétaire pour l'informer de la demande d'indemnisation que la GCC avait présentée à la Caisse, tout en soulignant qu'elle avait été approuvée et payée en entier. City Transfer Inc. a été avisé que, conformément au paragraphe 79(2) de la LRMM, la compétence de la Cour fédérale du Canada d'autoriser l'administrateur à recouvrer les frais relatifs aux demandes d'indemnisation peut s'exercer par voie d'action réelle contre le navire qui a causé les dommages, et par voie d'action personnelle contre le propriétaire du navire. Le 5 mars, l'avocat de City Transfer Inc. a indiqué que la compagnie allait payer les frais engagés pour éliminer le risque de pollution par les hydrocarbures posé par le *Seaspan Barge 156*; le 25 avril 2012, il a fourni un billet à ordre promettant de verser à la Caisse la somme de 9 848,58 $, par versements mensuels de 1 641,43 $ pendant six mois, à compter du 1er mai 2012 et jusqu'au 1er octobre 2012. Le dernier des six chèques postdatés a été déposé le 5 octobre 2012.

Situation

Le dossier a été fermé le 24 octobre 2012.

***Lions Gate* (2010)**

Lieu : Port de Tofino (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-585-C1

Incident

Le 1er février 2010, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le *Lions Gate*, un navire de pêche en bois de 15 mètres construit en 1938, avait coulé dans le bras de mer Lemmen, dans le port de Tofino (Colombie-Britannique). L'équipage du bateau de sauvetage de la GCC de Tofino a fait enquête et a constaté que seule une partie de la superstructure était encore émergée. Une irisation d'hydrocarbures a été observée à la surface de l'eau. La GCC a déployé un barrage absorbant autour du navire coulé. Le propriétaire était sur place et a indiqué qu'il allait renflouer le navire à la marée haute du soir. Le lendemain, une vaste irisation abondante d'hydrocarbures couvrait l'anse où le navire avait coulé. Une équipe d'Environnement Canada s'est rendue sur les lieux et, en collaboration avec l'Agence canadienne d'inspection des aliments et le ministère des Pêches et des Océans (MPO), elle a ordonné la fermeture temporaire de plusieurs sites de conchyliculture situés non loin du lieu de l'incident.

Les tentatives du propriétaire pour renflouer le navire la veille au soir ont été infructueuses. La GCC a donc engagé une entreprise locale, Wichito Marine Services, pour qu'elle déploie un autre barrage flottant d'usage général de 250 pieds autour de l'épave. La GCC a aussi demandé à l'entreprise Saltair Marine Services Ltd, de Ladysmith (Colombie-Britannique), de faire venir une grue de levage pour renflouer le *Lions Gate*. Toutefois, le 3 février, la GCC a appris que le propriétaire du navire avait réussi à le remettre à flot pendant la nuit et que les réservoirs de carburant avaient été vidés. Le propriétaire a ensuite placé le navire sur une grille à marée pour réparer la coque. Il n'y avait donc plus d'autre risque de pollution par les hydrocarbures.

Demande d'indemnisation

Le 30 avril 2010, la GCC a écrit au propriétaire du navire pour lui demander de payer les frais engagés en réponse à l'incident, mais elle n'a reçu aucune réponse. Par conséquent, le 20 octobre 2010, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 8 455,79 $, pour les frais engagés en réponse à l'incident, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

Évaluation et offre

Après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a fait une offre au montant établi de 7 982,14 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation, conformément à la LRMM. Le MPO/GCC a accepté l'offre et, le 24 février 2011, la somme de 8 222,24 $, y compris les intérêts, a été payée.

Mesures de recouvrement

L'administrateur a chargé son conseiller juridique d'examiner si des mesures raisonnables pouvaient être prises afin de recouvrer auprès du propriétaire du *Lions Gate* le montant de

l'indemnité versée au MPO/GCC. D’après les résultats de l'enquête, l’administrateur a conclu qu’il n’était pas raisonnable d’engager des dépenses supplémentaires pour tenter de recouvrer les frais, et il a fermé le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 28 juillet 2011.

***Zodiac* (2010)**

Lieu : Port de Port Alberni (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-586-C1

Incident

Le 17 mars 2010, le directeur du port de Port Alberni (Colombie-Britannique) a informé le personnel de la Garde côtière canadienne (GCC) de Victoria que le *Zodiac*, un ancien navire de pêche de 41 pieds, était en train de couler au quai de Port Alberni. L'administration portuaire a pompé le navire pour l'empêcher de couler complètement avant l'arrivée de la GCC. Une quantité considérable d'hydrocarbures flottait à l'intérieur du navire abandonné, qui continuait de prendre l'eau. Il y avait eu auparavant un incendie dans le local d'habitation du *Zodiac*, et il ne restait que la coque en bois et la timonerie du navire. Les deux réservoirs de carburant contenaient des hydrocarbures, et il y avait un baril de 200 litres rempli de carburant sur le pont.

L'administration portuaire a identifié le propriétaire, mais a été incapable de communiquer avec lui. La GCC a envoyé au propriétaire du navire une lettre par courrier recommandé afin de l'aviser de sa responsabilité de prendre des mesures pour prévenir un déversement de polluants, mais la lettre a été retournée parce qu'elle n'a pu être livrée. Les tentatives pour joindre le propriétaire du navire par téléphone ont également été infructueuses.

Le 7 avril, l'équipe d'intervention environnementale de la GCC de Victoria s'est rendue à Port Alberni pour répondre à l'incident. Environ 1 000 litres de liquides huileux et 12 sacs de matelas absorbants souillés ont été récupérés. Le navire a ensuite été laissé au quai et confié à l'administration portuaire.

Demande d'indemnisation

Le 19 mai 2010, la GCC a fait une réclamation au propriétaire du *Zodiac*, lui demandant de payer la somme de 3 915,96 $ dans un délai de 30 jours, pour les frais relatifs à l'incident. Toutefois, aucune réponse n'a été reçue. Par la suite, le 20 octobre 2010, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 3 915,96 $, pour les frais engagés en réponse à l'incident, en vertu du paragraphe 77(1) et des articles 101 et 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

Évaluation et offre

Après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a conclu que le montant complet de la demande d'indemnisation était établi. Par conséquent, il a fait une offre au montant de 3 915,96 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. Le MPO/GCC a accepté l'offre et, le 10 novembre 2010, la somme de 3 997,07 $, y compris les intérêts, a été payée conformément à la LRMM.

Mesures de recouvrement

Le 13 mai 2011, l'administrateur a envoyé au propriétaire du navire une lettre par courrier recommandé, lui demandant de payer l'indemnité versée à l'égard des mesures prises par la GCC en réponse au naufrage partiel du *Zodiac*, au plus tard le 12 juin 2011, à défaut de quoi il pourrait intenter des poursuites judiciaires. Le 11 juin, la lettre de l'administrateur a été retournée parce qu'elle n'a pu être livrée.

Étant donné le montant de la demande d'indemnisation, l'administrateur a conclu qu'il n'était pas raisonnable de prendre d'autres mesures pour recouvrer la somme versée au MPO/GCC, et il a fermé le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 28 juillet 2011.

***Rosemary G* (2010)**

Lieu : Port de Ladysmith (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-589-C1

Incident

Le 10 novembre 2010, le *Rosemary G*, un navire de pêche en bois de 11 mètres construit en 1972, a coulé et a déversé du carburant diesel dans le port de Ladysmith, en Colombie-Britannique. Avec l'aide de bénévoles locaux, le gardien de quai du port de Ladysmith a déployé un barrage flottant autour du navire et a signalé l'incident à la Garde côtière canadienne (GCC). Au départ, la GCC a été incapable de communiquer avec le propriétaire; elle a donc engagé une entreprise locale, Saltair Marine Services Ltd., pour renflouer le *Rosemary G* et retirer les hydrocarbures qui se trouvaient à bord. Le propriétaire est arrivé alors que l'opération de récupération était bien avancée, mais il n'avait pas les moyens financiers de répondre à la situation. Une fois le navire renfloué, environ 275 litres d'hydrocarbures en ont été retirés. Le navire a ensuite été remorqué jusqu'au quai de Saltair Marine Services Ltd., situé non loin, où il a été pompé sous surveillance. Le 15 novembre, la GCC a informé le propriétaire qu'elle en avait fini avec le *Rosemary G* et qu'il devait enlever son navire du chantier de Saltair Marine Services Ltd., à moins qu'il prenne d'autres dispositions avec l'entreprise.

Demande d'indemnisation

Le 19 janvier 2011, la GCC a présenté au propriétaire du navire une réclamation au montant de 13 145,60 $ pour les frais qu'elle avait engagés, mais elle n'a obtenu aucune réponse. Par conséquent, le 18 mars 2011, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 13 168,47 $, pour les frais engagés en réponse à l'incident, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

Évaluation et offre

Le 3 mai 2011, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a fait une offre au montant établi de 13 168,47 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation, conformément à la LRMM. Le MPO/GCC a accepté l'offre, et l'administrateur a ordonné le paiement de la somme de 13 317,36 $, y compris les intérêts.

Mesures de recouvrement

Le 18 mai 2011, l'administrateur a envoyé une lettre au propriétaire du *Rosemary G*, lui demandant de payer les frais relatifs aux mesures prises par la GCC en réponse à l'incident au plus tard le 20 juin 2011, à défaut de quoi il pourrait intenter des poursuites judiciaires. Aucune réponse n'a été reçue.

L'administrateur a donc fait des recherches pour trouver le propriétaire du *Rosemary G* et déterminer s'il possédait des actifs pouvant servir à recouvrer les frais. Cependant, aucun actif

important enregistré au nom du propriétaire n'a été trouvé. Après avoir examiné les résultats de l'enquête et compte tenu de ce qu'il en coûterait pour trouver d'éventuels actifs, l'administrateur a conclu que toutes les mesures raisonnables avaient été prises pour recouvrer les frais et que d'autres dépenses n'étaient pas justifiées. Il a donc fermé le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 28 août 2012.

***Irene W* (2011)**

Lieu : Deep Bay (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-590-C1

Incident

Le 15 janvier 2011, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que l'*Irene W*, un navire de pêche de 60 pieds, avait partiellement coulé au quai de Deep Bay, en Colombie-Britannique. Du carburant diesel et de l'huile hydraulique s'échappaient du navire, qui avait été construit en bois en 1941. L'administration portuaire a déployé un barrage flottant et des matelas absorbants. Le navire se trouvait non loin de plusieurs sites d'ostréiculture en activité, mais le vent et le courant ont tenu les hydrocarbures éloignés de ces sites au moment de l'incident.

Lorsque le propriétaire du navire a été contacté, il a dit ne pas avoir les moyens financiers de renflouer le navire. Par conséquent, le 17 janvier, la GCC a accordé un contrat à l'entreprise Sawchuck Pile Diving Ltd. pour renflouer le navire et en retirer les polluants; ces travaux ont pris fin le 19 janvier. Une fois les hydrocarbures retirés du navire, l'*Irene W* a été rendu à son propriétaire sur place, et l'entrepreneur s'est débarrassé du matériel absorbant souillé et des hydrocarbures récupérés.

Demande d'indemnisation

Le 18 mars 2011, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 17 369,80 $ pour les frais engagés, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

Évaluation et offre

Après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, et d'après les renseignements additionnels fournis le 1er juin, l'administrateur a conclu que le montant de 16 754,40 $ était établi. Par conséquent, en vertu des articles 106 et 116 de la LRMM, il a offert cette somme, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. Le MPO/GCC a accepté l'offre et, le 9 août 2011, la somme de 16 895,60 $, y compris les intérêts, a été payée.

Mesures de recouvrement

Le 16 août 2011, l'administrateur a envoyé une lettre par courrier recommandé au propriétaire de l'*Irene W*, lui demandant de payer les frais relatifs aux mesures prises par la GCC en réponse à l'incident au plus tard le 31 août 2011, à défaut de quoi il pourrait intenter des poursuites judiciaires. La lettre a été retournée parce qu'elle n'a pu être livrée. L'administrateur a donc ordonné qu'une enquête soit menée pour trouver le propriétaire du navire et déterminer s'il possédait des actifs pouvant servir à recouvrer les frais. L'enquête a permis de trouver une adresse postale, mais aucun actif appartenant au propriétaire en Colombie-Britannique. Étant donné le montant de la demande d'indemnisation, l'administrateur a chargé son conseiller juridique d'envoyer une lettre au propriétaire du navire pour exiger le paiement de la somme versée au MPO/GCC. Par la suite, le conseiller juridique a indiqué qu'il n'avait trouvé aucune preuve que

le propriétaire du navire possédait des actifs saisissables et qu’il n’était peut-être pas justifié d’engager d'autres dépenses. L'administrateur a donc fermé le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 29 février 2012.

***Resilience* (2010)**

Lieu : Brentwood Bay (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-591-C1

Incident

Le 7 décembre 2010, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le *Resilience*, un navire de pêche en bois de 40 pieds, construit en 1926, avait coulé partiellement à Brentwood Bay (Colombie-Britannique). Une irisation d'hydrocarbures non récupérable était visible autour de la poupe du navire. Le personnel de l'équipe d'intervention environnementale de la GCC de Victoria s'est rendu sur les lieux pour évaluer la situation. Le propriétaire du navire a été contacté en Alberta, informé de l'incident et avisé de ses responsabilités, mais il a indiqué à la GCC qu'il n'avait pas les moyens financiers de répondre à la situation et qu'il ne voulait plus du navire. Par conséquent, la GCC a engagé l'entreprise Saltair Marine Services Ltd. pour renflouer l'épave et en retirer les hydrocarbures. Le 9 décembre, le navire a été remis à flot, mais de l'eau de mer continuait à s'y infiltrer. Étant donné que le navire se trouvait directement au-dessus de câbles sous-marins et qu'il était dans un état instable, la GCC a chargé l'entrepreneur de le déplacer à son chantier de Ladysmith pour y travailler en toute sécurité.

La GCC a ensuite engagé un expert maritime technique de Lipsett Marine Consultants Ltd. pour examiner l'état du *Resilience* et en estimer la valeur. L'expert maritime a déterminé que le navire était en très mauvais état et que la structure de la coque était très pourrie. Le navire était souillé par les hydrocarbures qui s'en échappaient et il continuait de polluer l'environnement. L'expert maritime a recommandé que le navire soit sorti de l'eau, démantelé et éliminé complètement. Il a également conclu que le *Resilience* n'avait aucune valeur, car sa valeur de récupération était bien inférieure à ce qu'il en coûterait pour enlever tout objet récupérable. D'après le rapport de l'expert maritime et en raison de l'incapacité du propriétaire du navire de répondre à la situation, la GCC a chargé Saltair Marine Services Ltd. de sortir le navire de l'eau, de le démanteler pour en retirer tous les hydrocarbures, et d'éliminer les déchets.

Demande d'indemnisation

Le 18 mars 2011, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 26 514,74 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

Évaluation et offre

L'administrateur a fait enquête et a évalué la demande d'indemnisation, y compris les renseignements additionnels fournis par la GCC à propos des frais relatifs à la supervision de l'entrepreneur qu'elle avait engagé, et il a conclu que le montant de 26 261,20 $ était établi. Par conséquent, en vertu des articles 106 et 116 de la LRMM, il a offert ce montant, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. Le MPO/GCC a accepté l'offre et, le 9 août 2011, la somme de 26 714,62 $, y compris les intérêts, a été payée.

Mesures de recouvrement

Le 16 août 2011, l'administrateur a envoyé une lettre par courrier recommandé au propriétaire du *Resilience*, lui demandant de payer les frais relatifs aux mesures prises par la GCC en réponse à l'incident au plus tard le 31 août 2011, à défaut de quoi il pourrait intenter des poursuites judiciaires. La lettre a été retournée avec la mention que le destinataire avait déménagé ou qu'il était inconnu. L'administrateur a alors mené une autre enquête afin de trouver le propriétaire et de déterminer s'il possédait des actifs pouvant servir à recouvrer les frais. Cependant, aucun actif n'a été trouvé. Par conséquent, l'administrateur a conclu qu'il ne serait pas raisonnable de prendre d'autres mesures et il a décidé de fermer le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 4 janvier 2012.

***Burnaby M* (2010)**

Lieu : Havre Lyall, île Saturna (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-594-C1

Incident

Le 17 juillet 2010, le *Burnaby M*, un ancien navire de pêche de 13 mètres construit en 1927, a coulé à son point de mouillage et a déversé du carburant diesel dans le havre Lyall, à l'île Saturna (Colombie-Britannique). La Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée et a immédiatement déployé son bateau de recherche et sauvetage *Cape Calvert* pour faire enquête. L'équipage du bateau de la GCC a découvert une légère irisation d'hydrocarbures à la surface de l'eau où le navire avait coulé, à environ 500 mètres du quai de traversier du havre Lyall. Les hydrocarbures remontaient à la surface à un rythme d'une goutte toutes les quatre secondes et se dissipaient dans un rayon de 20 mètres. La GCC a placé une bouée d'avertissement pour indiquer l'emplacement du danger sous-marin.

Les responsables du service d'incendie ont indiqué que le propriétaire avait confirmé qu'il n'y avait personne à bord lorsque le navire a coulé. Le propriétaire du navire a également confirmé au personnel d'intervention environnementale qu'il avait engagé un entrepreneur pour récupérer l'épave. Le 18 juillet, l'aéroglisseur *Siyah* de la GCC est arrivé sur les lieux et a fait appel à une équipe de plongeurs pour obturer les évents des réservoirs de carburant du *Burnaby M*. Par la suite, le 23 juillet, l'entrepreneur a réussi à renflouer le navire et l'a remorqué jusqu'à la marina de Canoe Cove, près de Sidney, où il a été sorti de l'eau.

Demande d'indemnisation

Le 20 août 2010, la GCC a envoyé une lettre par courrier recommandé au propriétaire du navire, lui demandant de payer la somme de 9 352,59 $ pour les frais relatifs aux mesures prises en réponse à l'incident, mais aucune réponse n'a été reçue. Par conséquent, le 8 juin 2011, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM), le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 9 772,45 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident et les frais de surveillance des opérations menées par l'entrepreneur embauché par le propriétaire du navire.

Évaluation et offre

Après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a fait une offre au montant établi de 9 413,70 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation, conformément à la LRMM. Le MPO/GCC a accepté l'offre, et la somme de 9 721,64 $, y compris les intérêts, a été payée le 9 août 2011.

Mesures de recouvrement

Le 16 août 2011, l'administrateur a envoyé une lettre par courrier recommandé au propriétaire du *Burnaby M*, lui demandant de payer les frais engagés par la GCC pour les mesures prises en réponse à l'incident au plus tard le 31 août 2011, à défaut de quoi il pourrait intenter des poursuites

judiciaires. Après avoir reçu la lettre, le propriétaire du navire a téléphoné à l'administrateur et lui a expliqué qu'il n'avait pas les moyens financiers de remplir ses obligations. L'administrateur a alors envoyé une autre lettre au propriétaire, lui expliquant qu'il était nécessaire d'obtenir par écrit un exposé de sa position. Une réponse écrite décrivant la situation financière du propriétaire du navire a été reçue. Par conséquent, l'administrateur a décidé qu'il n'était pas raisonnable de prendre d'autres mesures pour recouvrer la somme versée au MPO/GCC, et il a envoyé une autre lettre au propriétaire du navire pour l'informer de cette décision.

Situation

Le dossier a été fermé le 9 novembre 2011.

***Bates Pass* (2010)**

Lieu : Heriot Bay, île Quadra (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-595-C1

Incident

Le 18 novembre 2010, le *Bates Pass*, un ancien navire de pêche de 52 pieds, a coulé au quai de l'État de Heriot Bay, à l'île Quadra (Colombie-Britannique), et a causé une irisation d'hydrocarbures à la surface de l'eau couvrant une superficie d'environ 6 pieds par 50 pieds. Le directeur du port a communiqué avec le propriétaire du navire, qui l'a avisé qu'il n'avait pas les moyens financiers de répondre à l'incident. Ce dernier a également affirmé qu'il n'y avait pas beaucoup de carburant à bord du navire. Le directeur du port a avisé la Garde côtière canadienne (GCC) de la situation et a indiqué qu'il y avait un site d'ostréiculture à environ 2 000 pieds du navire coulé. En réponse, le personnel de la GCC a déployé son bateau de recherche et sauvetage *Point Race* de Campbell River, situé non loin, pour déployer un barrage absorbant autour de l'endroit où les hydrocarbures remontaient à la surface. Le lendemain, après avoir rencontré le propriétaire du navire, la GCC a engagé l'entreprise DCD Pile Driving Ltd pour renflouer le *Bates Pass*. Le 20 novembre, l'entrepreneur a renfloué le navire et a constaté que celui-ci ne pouvait pas rester à flot sans l'aide de la grue de levage, parce que plusieurs planches du bordage de la coque s'étaient détachées sur le côté tribord et à la poupe. Par conséquent, l'entrepreneur a été chargé de transporter le navire à Campbell River, où la GCC a engagé un expert maritime technique de Lipsett Marine Consultants Ltd pour examiner l'état du navire. L'expert maritime a déterminé que le *Bates Pass* avait été extrêmement négligé. Il a indiqué que des hydrocarbures s'échappaient des réservoirs, des moteurs et du réservoir hydraulique du navire, que la structure du navire était irrécupérable et irréparable, et que celui-ci n'avait aucune valeur monétaire. Il a donc recommandé que le *Bates Pass* soit démoli et éliminé. Par conséquent, l'entrepreneur a été chargé d'enlever le reste des hydrocarbures et de démanteler le navire. Ces travaux ont pris fin le 23 novembre.

Demande d'indemnisation

Le 8 mars 2011, la GCC a envoyé une lettre par courrier recommandé au propriétaire du navire, lui demandant de payer la somme de 53 848,60 $ pour les frais engagés au nom du ministre des Pêches et des Océans, relativement aux mesures prises en réponse à l'incident, mais aucune réponse n'a été reçue. Par conséquent, le 8 juin 2011, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 54 215,63 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

Évaluation et offre

Pour les besoins de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a demandé des renseignements additionnels à propos des frais de démolition du navire et de transport des déchets par camion jusqu'au site d'enfouissement. Après avoir reçu les renseignements demandés, l'administrateur a fait enquête et a évalué la demande d'indemnisation, et il a conclu que le montant

réclamé de 54 215,63 $ était établi. Par conséquent, le 19 juillet 2011, il a offert ce montant, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. Le MPO/GCC a accepté l'offre et, le 9 août 2011, la somme de 55 233,92 $, y compris les intérêts, a été payée.

Mesures de recouvrement

Le 16 août 2011, l'administrateur a envoyé une lettre par courrier recommandé au propriétaire du *Bates Pass*, lui demandant de payer la somme versée au MPO/GCC au plus tard le 31 août 2011, à défaut de quoi il pourrait intenter des poursuites judiciaires. Le 25 octobre, la lettre de l'administrateur a été retournée parce qu'elle n'a pu être livrée. L'administrateur a alors fait enquête pour trouver le propriétaire du navire et déterminer s'il possédait des actifs pouvant servir à recouvrer les frais, mais aucun actif financier important enregistré au nom du propriétaire n'a été trouvé. D'après les résultats de l'enquête, l'administrateur a conclu que toutes les mesures raisonnables avaient été prises pour recouvrer la somme versée au MPO/GCC et qu'il n'était pas justifié d'engager d'autres dépenses. Il a donc fermé le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 7 août 2012.

***Tempest* (2010)**

Lieu : Chenal Grenville (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-596-C1

Incident

Tôt le matin du 18 décembre 2010, le *Tempest*, un navire de pêche commerciale américain, s'est échoué dans le chenal Grenville, près de Prince Rupert (Colombie-Britannique). La coque d'acier du navire de 112 pieds a été percée près de la proue et au milieu du côté tribord. De l'eau de mer s'est infiltrée dans la salle des machines. En réponse à l'appel de détresse, une pompe a été fournie par le traversier *Northern Adventure* de la Colombie-Britannique, qui faisait route vers le sud dans le chenal Grenville. De plus, la vedette *Inster* de la Gendarmerie royale du Canada est venue de *Hartley Bay*, situé non loin, et a pris la relève du traversier à son arrivée sur les lieux. Un bateau de recherche et sauvetage de la Garde côtière canadienne (GCC), le *Point Henry*, est également intervenu. Il a remorqué le navire de pêche jusqu'à Prince Rupert pour une évaluation des dommages et des réparations temporaires. Dans l'après-midi du même jour, le *Tempest* a été amarré au quai du terminal Atlin.

Le propriétaire du navire a engagé des plongeurs et des soudeurs pour déterminer et effectuer les réparations nécessaires à la coque. Il y avait une légère irisation d'hydrocarbures à la surface de l'eau, et on a estimé qu'il restait environ 20 000 litres de carburant diesel et 2 300 litres d'huile hydraulique à bord du navire. À la demande de la GCC, le propriétaire du navire et l'équipage du *Point Henry* ont déployé un barrage absorbant autour du navire par mesure de précaution, au cas où il y aurait un autre déversement d'hydrocarbures. Un superviseur d'intervention de la GCC est resté sur place pour surveiller les travaux du propriétaire jusqu'à ce qu'ils soient terminés. Le 20 décembre, la Sécurité maritime de Transports Canada a autorisé le *Tempest* à se rendre à Ketchikan, en Alaska, pour une inspection et des réparations de la coque du navire.

Demande d'indemnisation

Le 3 mars 2011, la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, a envoyé une lettre par courrier recommandé au propriétaire du *Tempest* en Oregon, aux États-Unis, accompagnée d'une réclamation au montant de 1 996,15 $ pour les frais relatifs aux mesures prises en réponse à l'incident. Cependant, aucune réponse n'a été reçue. Par conséquent, le 8 juin 2011, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 1 996,15 $ pour les frais engagés, en vertu du paragraphe 77(1) et des articles 101 et 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. La demande d'indemnisation ne comprenait pas les frais des opérations de recherche et sauvetage, mais seulement les frais relatifs à un employé chargé de surveiller les travaux de l'entrepreneur qui avait été engagé par le propriétaire du navire.

Évaluation et offre

Le 23 juin 2011, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a fait une offre au montant établi de 1 996,15 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la

demande d’indemnisation. Le MPO/GCC a accepté l'offre, et la somme de 2 036,18 $, y compris les intérêts, a été payée par l’administrateur.

Mesures de recouvrement

Étant donné le montant de la demande d’indemnisation, le fait que le propriétaire se trouvait dans un pays étranger, et les frais additionnels qu'il aurait fallu engager pour intenter une action en justice dans un autre pays, l’administrateur a décidé qu’il n’était pas raisonnable de prendre d'autres mesures.

Situation

Le dossier a été fermé le 20 septembre 2011.

***Alibi Ike* (2011)**

Lieu : Brentwood Bay (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-597-C1

Incident

Le 1er janvier 2011, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que l'*Alibi Ike*, un ancien navire de pêche de 30 pieds construit en bois, avait coulé partiellement à la marina Anglers Anchorage à Brentwood Bay (Colombie-Britannique). L'*Alibi Ike* avait subi des dommages à la coque alors qu'il naviguait dans des conditions de glace mince, causant ainsi une infiltration d'eau à bord du navire. Au départ, le personnel de l'unité auxiliaire locale de la GCC a amarré le navire au quai public et a fourni une pompe, mais il a été incapable de contrôler la quantité d'eau de mer qui s'infiltrait par la coque. Le navire a coulé jusqu'au niveau de sa superstructure, et une irisation d'hydrocarbures a remonté à la surface. Le propriétaire a indiqué qu'il y avait environ 100 gallons de carburant diesel à bord. Par conséquent, la GCC a déployé son bateau de sauvetage du port de Ganges, le *Cape Kuper*, sur les lieux de l'incident pour qu'il mette en place un barrage flottant autour de l'*Alibi Ike* et qu'il utilise des matelas absorbants pour récupérer l'irisation d'hydrocarbures. Le lendemain, le propriétaire de l'*Alibi Ike* a informé la GCC qu'il cherchait à engager un entrepreneur local pour renflouer le navire coulé, mais qu'il avait des difficultés à cause de la période des Fêtes. Au cours des deux semaines suivantes, le personnel de la GCC a effectué plusieurs visites sur place pour évaluer la situation. Au cours de ces visites, aucune trace d'hydrocarbures n'a été constatée à l'extérieur du barrage flottant, et les matelas absorbants ont été enlevés et remplacés au besoin. Après plusieurs retards, dus en partie aux conditions météorologiques défavorables et à une tentative infructueuse de renflouer le navire à l'aide de coussins gonflables, l'*Alibi Ike* a été suffisamment remis à flot pour le remorquer jusqu'à la marina de Mill Bay, située non loin, où il a été sorti de l'eau. Il n'y avait plus d'autre risque de pollution par les hydrocarbures.

Demande d'indemnisation

Le 10 mars 2011, la GCC a présenté au propriétaire de l'*Alibi Ike* une réclamation au montant de 4 290,29 $ pour les frais engagés par le ministre des Pêches et des Océans relativement aux mesures prises en réponse à l'incident. Le propriétaire a été sommé de payer ce montant dans un délai de 30 jours, mais aucune réponse n'a été reçue. Par conséquent, le 8 juin 2011, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 3 700,15 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident, en vertu du paragraphe 77(1) et des articles 101 et 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. La différence entre le montant de la réclamation et celui de la demande d'indemnisation était attribuable à une erreur dans le barème des coûts pour le déploiement du bateau de sauvetage *Cape Kuper*.

Évaluation et offre

Le 30 juin 2011, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a fait une offre au montant établi de 3 700,15 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la

demande d’indemnisation. Le MPO/GCC a accepté l’offre et, le 9 août, la somme de 3 770,40 $, y compris les intérêts, a été payée.

Mesures de recouvrement

Le 16 août 2011, l’administrateur a envoyé une lettre par courrier recommandé au propriétaire de l’*Alibi Ike*, lui demandant de payer l'indemnité versée au MPO/GCC au plus tard le 31 août 2011, à défaut de quoi il pourrait intenter des poursuites judiciaires. Étant donné qu'aucune réponse n'a été reçue, et compte tenu du montant de la demande d’indemnisation et des frais additionnels qu'entraînerait une action en justice pour recouvrer l’indemnité versée, l’administrateur a décidé de ne prendre aucune autre mesure.

Situation

Le dossier a été fermé le 20 septembre 2011.

Incendie dans le port de Ladysmith (2011)

Lieu : Port de Ladysmith (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-598-C1

Incident

Peu après minuit le 5 janvier 2011, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée d'un incendie à la marina de Ladysmith Maritime Society, dans le port de Ladysmith, sur la côte sud-est de l'île de Vancouver (Colombie-Britannique). Selon le rapport, plusieurs hangars à bateaux étaient en feu et des navires coulaient dans la marina. Il y avait une nappe d'essence et d'hydrocarbures à la surface de l'eau. Le service d'incendie local et des membres de l'unité auxiliaire locale de la GCC, unité 29, étaient sur les lieux. Le bateau de sauvetage *Cape Kuper* de la GCC, qui se trouvait non loin, s'est rendu sur place pour aider à maîtriser l'incendie et à contrôler la pollution. Le personnel de la Maritime Society a déployé un barrage flottant avec l'aide de membres de l'unité auxiliaire de la GCC. Au matin, le personnel d'intervention environnementale de la GCC de Victoria s'est rendu à Ladysmith pour évaluer les dommages et l'impact sur le milieu marin. Le directeur de la Maritime Society a informé le personnel de la GCC qu'il cherchait activement un entrepreneur pour nettoyer les déchets et renflouer quatre embarcations de plaisance qui avaient coulé.

Le 13 janvier, la GCC a été avisée que les compagnies d'assurance s'étaient entendues pour enlever les déchets accumulés et récupérer les épaves. Les travaux de nettoyage ont débuté le 17 janvier et, durant les trois jours suivants, le superviseur d'intervention environnementale de la GCC de Victoria était sur place, en tant qu'agent de surveillance fédéral, pour surveiller les travaux des entrepreneurs engagés par la compagnie d'assurance des propriétaires des embarcations. Les entrepreneurs ont réussi à faire un relevé des fonds marins et à enlever les embarcations et les déchets. Par conséquent, le 20 janvier, l'agent de surveillance fédéral a conclu qu'il n'y avait plus de risque de pollution par les hydrocarbures.

Demande d'indemnisation

Le 28 février 2011, la GCC a présenté aux compagnies d'assurance des quatre embarcations une réclamation pour les frais engagés par le ministre des Pêches et des Océans relativement aux mesures prises en réponse à l'incident, y compris les frais de surveillance des travaux des entrepreneurs embauchés par une compagnie d'assurance. Cependant, aucune réponse n'a été reçue. Par conséquent, le 8 juin, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 2 115,85 $ pour les frais engagés.

Évaluation et offre

Le 23 juin, pour les besoins de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a écrit à la GCC pour demander si la réclamation faite à l'expert en sinistres avait été rejetée ou non. Le 24 janvier 2012, la GCC a reçu un paiement d'une compagnie d'assurance et, le 16 avril, elle a obtenu les paiements de deux autres propriétaires d'embarcations. Un montant total de 1 586,88 $ a été recouvré auprès de trois des quatre propriétaires impliqués dans l'incident; cependant, toutes

les tentatives pour contacter le quatrième propriétaire afin de recouvrer le montant de 528,96 $ ont été infructueuses.

Le 17 avril 2012, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a informé la GCC que la somme de 1 907,47 $ avait été établie. Par conséquent, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, l'administrateur a offert le montant de 320,59 $, plus les intérêts, soit 1 907,47 $ moins les 1 586,88 $ recouvrés, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation, Le MPO/GCC a accepté l'offre, et la somme de 334,39 $, y compris les intérêts, a été payée.

Mesures de recouvrement

Le 27 juin 2012, l'administrateur a envoyé une mise en demeure à l'autre propriétaire d'embarcation, lui demandant de payer la somme de 334,39 $ versée au MPO/GCC au plus tard le 15 juillet 2012, à défaut de quoi il pourrait intenter des poursuites judiciaires. Aucune réponse n'a été reçue. Compte tenu du montant peu élevé de la demande d'indemnisation, l'administrateur a conclu qu'il n'était pas raisonnable d'engager d'autres dépenses pour recouvrer les frais.

Situation

Le dossier a été fermé le 23 janvier 2013.

***Arbutus Isle* (2011)**

Lieu : Port de Ladysmith (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-599-C1

Incident

Le 24 janvier 2011, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que des hydrocarbures s'échappaient d'un navire coulé et formaient une nappe à la surface de l'eau dans le port de Ladysmith, sur l'île de Vancouver (Colombie-Britannique). La GCC a engagé une entreprise locale, Saltair Marine Services Ltd., pour qu'elle évalue la situation et prenne des mesures pour contenir les hydrocarbures qui s'échappaient de l'épave. À son arrivée sur les lieux, la GCC a trouvé l'*Arbutus Isle*, un navire de pêche en bois de 36 pieds construit en 1962, amarré entre de vieux pieux de béton près de Slag Point. Le navire était submergé jusqu'au haut de sa timonerie, mais il était encore à flot et ne reposait pas sur le fond marin. L'entrepreneur a déployé un barrage flottant, il a récupéré les matelas absorbants souillés, il a obturé les évents et il a resserré les bouchons des réservoirs de carburant. Au début, la GCC n'a pas pu trouver le propriétaire inscrit du navire. Elle a donc chargé Saltair Marine Services Ltd. de déplacer l'épave jusqu'à son chantier naval situé non loin, où celle-ci a été sortie de l'eau à l'aide d'une grue à terre. Tous les hydrocarbures ont été retirés des deux réservoirs de carburant, du réservoir journalier et du réservoir hydraulique intact. Les réservoirs de carburant ont ensuite été décantés. L'entrepreneur a constaté que le moteur avait été enlevé auparavant. Le 26 janvier, la GCC a décidé qu'il n'y avait plus de risque de pollution par les hydrocarbures, et le navire récupéré a été ramené à l'endroit où son propriétaire l'avait amarré.

Le 26 janvier, le propriétaire inscrit du navire a communiqué avec la GCC et a indiqué qu'il avait vendu l'*Arbutus Isle* un an auparavant. Cependant, il ne connaissait pas le nom de la personne à qui il l'avait vendu et il n'a pu fournir aucun document montrant que la vente avait bel et bien eu lieu. La GCC l'a avisé de ses responsabilités et obligations en tant que propriétaire inscrit du navire.

Demande d'indemnisation

Le 28 février 2011, la GCC a envoyé une lettre par courrier recommandé au propriétaire du navire, lui demandant de payer la somme de 6 478,25 $ pour couvrir les frais des mesures prises en réponse à l'incident. La lettre a été livrée, mais elle est demeurée sans réponse. Par conséquent, le 8 juin 2011, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 6 484,25 $, en vertu du paragraphe 77(1) et des articles 101 et 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

Le 30 juin 2011, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a fait une offre au montant établi de 6 484,25 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la

demande d'indemnisation. Le MPO/GCC a accepté l'offre et, le 9 août, l'administrateur a ordonné le paiement de la somme de 6 583,21 $, y compris les intérêts.

Mesures de recouvrement

Le 16 août, l'administrateur a envoyé une lettre par courrier recommandé au propriétaire de l'*Arbutus Isle*, lui demandant de payer les frais engagés relativement aux mesures prises par la GCC en réponse à l'incident au plus tard le 31 août 2011, à défaut de quoi il pourrait intenter des poursuites judiciaires. La lettre a été retournée parce que le destinataire n'a pas été trouvé à l'adresse fournie.

L'administrateur a alors ordonné que d'autres recherches soient faites pour trouver le propriétaire du navire et déterminer s'il possédait des actifs pouvant servir à recouvrer les frais. Bien que les recherches aient permis de trouver une adresse pour le propriétaire du navire à Ladysmith (Colombie-Britannique), aucun actif appartenant à ce dernier n'a été trouvé. Par conséquent, l'administrateur a conclu qu'il n'était pas raisonnable de prendre d'autres mesures et il a fermé le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 3 janvier 2012.

***Dominion I* (2010)**

Lieu : Cowichan Bay (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-605-C1

Incident

Le 2 octobre 2010, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un navire de 120 pieds gîtait et allait probablement couler à Cowichan Bay, sur l'île de Vancouver (Colombie-Britannique). L'équipe d'intervention environnementale de la base de Victoria de la GCC a fait enquête et a trouvé le *Dominion I*, un ancien navire-usine de pêche construit en 1970, qui était ancré à cet endroit. Le navire gîtait de 5 degrés sur bâbord et en poupe, mais il n'était pas à risque imminent de couler complètement. Aucune pollution par les hydrocarbures n'a été observée autour du navire. Une inspection à bord a permis de constater que la salle des machines était inondée jusqu'à environ deux pieds au-dessus des tôles de pont et que des hydrocarbures flottaient à la surface de l'eau. Par conséquent, l'équipe d'intervention a pompé environ six pieds d'eau de la salle des machines. L'eau infiltrée provenait de petites durites de refroidissement d'admission en cuivre qui étaient endommagées. Par ailleurs, le navire n'était que peu ou pas entretenu. Neuf barils de divers types d'hydrocarbures se trouvaient sur le pont. De plus, le réservoir journalier contenait 750 gallons de carburant. Les plans du navire montraient qu'il avait 13 principaux réservoirs de carburant, mais il était difficile d'en évaluer le contenu avec précision. La GCC a donc estimé qu'il y avait encore environ 5 800 gallons de carburant diesel à bord.

La GCC a ensuite communiqué avec le propriétaire du *Dominion I*, qui habitait en Oregon (États-Unis). Ce dernier a indiqué qu'il se rendrait sur place dans un délai de dix jours pour déterminer les mesures à prendre concernant le navire. Suite à cette discussion, une lettre d'avis a été envoyée par télécopieur au propriétaire. La GCC lui a transmis plus tard une réclamation au montant de 17 653,61 $ pour recouvrer les frais engagés en réponse à l'incident. Le propriétaire a communiqué avec la GCC pour l'informer qu'il allait prendre des dispositions pour faire déplacer le navire à Victoria, où il pourrait être mis en vente. Toutefois, cela n'a pas été fait. D'autres inspections du navire ont été effectuées entre les mois d'octobre et de décembre, mais aucun changement dans l'état du navire n'a été constaté. La GCC a commencé à s'inquiéter de l'ancrage du navire; les deux ancres avaient été utilisées et étaient manifestement emmêlées, ce qui pouvait provoquer de l'usure susceptible de causer une rupture du câble d'amarrage. Bien que le *Dominion I* ne prenait plus l'eau, le personnel de la GCC a jugé qu'il posait encore un risque de pollution. Par conséquent, le 6 décembre, la GCC a effectué une plongée au moyen d'un véhicule submersible téléguidé qui a révélé que les câbles d'ancrage étaient entièrement entortillés jusqu'au fond de l'eau. Toutefois, le véhicule submersible n'a pas pu localiser les ancres qui étaient enfouies dans le sable. Le 13 janvier 2011, la GCC s'est rendue sur les lieux à nouveau et a constaté que le navire ne prenait plus l'eau.

Demande d'indemnisation

Le 9 novembre 2011, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) une demande d'indemnisation pour les frais engagés au montant de 15 951,45 $, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

Évaluation et offre

Après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a jugé recevable la somme de 15 916,30 $. Par conséquent, le 14 février 2012, il a offert cette somme au MPO/GCC, plus les intérêts, en règlement complet et final de sa demande d'indemnisation. Le MPO/GCC a accepté l'offre et, le 28 février 2012, un paiement de 16 589,81 $, y compris les intérêts, a été versé conformément à la LRMM.

Mesures de recouvrement

L'administrateur a procédé à une enquête générale sur le propriétaire du *Dominion I*, afin de trouver d'éventuels actifs pouvant servir au recouvrement des frais. Le 18 avril 2012, l'avocat a envoyé une lettre au propriétaire du navire, par courrier recommandé, lui réclamant, en vertu de la LRMM, le paiement de la somme de 16 589,81 $ que la Caisse avait versée au MPO/GCC pour les mesures de prévention de la pollution par les hydrocarbures. Le propriétaire avait jusqu'au 2 mai pour proposer un arrangement afin de rembourser la Caisse, à défaut de quoi l'administrateur pourrait intenter une poursuite judiciaire. Par la suite, on a découvert que le propriétaire inscrit du navire avait une nouvelle adresse en Oregon (États-Unis). Le 25 avril 2012, l'avocat a donc envoyé, par courrier recommandé, une demande de remboursement à la nouvelle adresse du propriétaire en Oregon. Cependant, aucune réponse n'a été reçue.

L'avocat a finalement localisé le propriétaire inscrit du *Dominion I* en Idaho (États-Unis) et lui a signifié une copie de la demande introductive d'instance déposée à la Cour fédérale le 14 décembre 2013. Le propriétaire a indiqué être âgé et en mauvaise santé, sans autre revenu que celui de la sécurité sociale. Il a également déclaré avoir vendu le navire à d'autres personnes qui en avaient la responsabilité au moment de l'incident, et il a fourni les documents relatifs à la vente. Toutefois, ces documents ont montré que, bien qu'il ait transmis la possession du navire, le propriétaire en conservait toujours le titre.

Après avoir consulté l'avocat, l'administrateur a conclu qu'il était inutile de poursuivre davantage le propriétaire inscrit du navire, car cela entraînerait des frais judiciaires sans réelle possibilité de recouvrement. Par conséquent, le 28 avril 2014, l'avocat a exécuté un avis de désistement de l'action, sans frais pour aucune des parties.

Situation

Le dossier a été fermé le 23 septembre 2014.

Dossiers connexes

Dominion I (2005), Victoria (Colombie-Britannique), numéro de cas : 120-481-C1 (même navire)
Dominion I (2012), Cowichan Bay (Colombie-Britannique), numéro de cas : 120-613-C1 (même navire, même lieu)

***Gulf Stream II* (2011)**

Lieu : Fleuve Fraser (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-606-C1

Incident

Le 14 février 2011, on a signalé que le *Gulf Stream II*, un navire à passagers de 115 pieds construit en bois en 1943, prenait l'eau alors qu'il se trouvait à son poste d'amarrage à Sunbury, sur le fleuve Fraser. Le Centre de coordination des opérations de sauvetage à Victoria a classé l'incident comme une situation de détresse et a donc chargé l'aéroglisseur *Siyay* de la Garde côtière canadienne (GCC) de se rendre sur les lieux pour prêter assistance. Un billot s'était encastré dans la coque du *Gulf Stream II*. En raison de l'infiltration d'eau et de la menace imminente de naufrage, le capitaine s'apprêtait à ordonner l'évacuation du navire. À son arrivée, le *Siyay* a fourni des pompes et d'autres formes d'aide pour stabiliser la situation. La coque a été obturée temporairement et l'infiltration d'eau a été maîtrisée. L'équipage de l'aéroglisseur a informé le Centre de coordination des opérations de sauvetage qu'il y avait 500 litres de carburant diesel à bord du navire à passagers endommagé.

Plus tard dans la matinée, le personnel d'intervention environnementale de la station de la GCC de Richmond s'est occupé du *Gulf Stream II*. Il a déterminé que, pour des motifs raisonnables, le vieux navire à passagers n'était pas en état de naviguer. Par conséquent, le 16 février, un inspecteur de la Sécurité des navires de Transports Canada est monté à bord et a confirmé que le navire n'était pas en état de naviguer; en vertu de l'article 222 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, il a ordonné la détention du navire.

Demande d'indemnisation

Le 11 avril 2011, la GCC a envoyé une lettre par courrier recommandé au propriétaire du navire, lui demandant de payer la somme de 6 096,47 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident, mais aucune réponse n'a été reçue. Par conséquent, le 14 novembre 2011, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 5 646,91 $ pour les frais engagés, en vertu du paragraphe 77(1) et des articles 101 et 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

Le 23 novembre, pour les besoins de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a écrit au MPO/GCC pour lui demander de fournir des documents et des renseignements complémentaires montrant qu'il ne s'agissait pas de mesures de recherche et sauvetage en réponse à l'incident. Le MPO/GCC n'a pas fourni les renseignements demandés. Le 4 janvier 2012, après avoir terminé l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a conclu que le montant établi des frais engagés par l'équipe d'intervention environnementale s'élevait à 252,47 $. Il a donc offert ce montant, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation.

Le MPO/GCC a accepté l’offre, et l'administrateur a ordonné le paiement de la somme de 259,73 $, y compris les intérêts.

Mesures de recouvrement

L'administrateur a conclu qu’il n’était pas raisonnable de prendre d'autres mesures ni d'engager d'autres dépenses pour recouvrer les frais, et il a fermé le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 1er février 2012.

***Dana* (2011)**

Lieu : Baie Ferguson (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-607-C1

Incident

Le 17 mai 2011, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le *Dana*, un ancien navire de pêche, donnait de la gîte et semblait s'être échoué dans la baie de Saanichton, du côté nord-ouest du détroit de Haro, sur l'île de Vancouver (Colombie-Britannique). Le personnel d'intervention environnementale de la GCC de Victoria a fait enquête et a constaté que le navire de 36 pieds non immatriculé n'était pas échoué, mais à flot dans la baie Ferguson, au nord du quai de traversier de l'île James. Le lendemain, le personnel de la GCC est monté à bord du navire pour évaluer le risque potentiel de pollution par les hydrocarbures. Entre-temps, le propriétaire était revenu et avait pompé l'excédent d'eau. La GCC a trouvé 150 litres de carburant diesel dans les réservoirs de carburant, ainsi que trois bidons de cinq gallons de carburant sur le pont arrière. Aucune pollution par les hydrocarbures n'a été observée autour du navire, mais il y avait de petites traces d'hydrocarbures dans la cale et un mélange d'eau et d'hydrocarbures dans la salle des machines. Les intervenants ont conclu que le navire n'était pas en danger de couler et qu'il n'y avait plus de risque de pollution par les hydrocarbures.

Demande d'indemnisation

Le 14 novembre 2011, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 755,53 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident, en vertu du paragraphe 77(1) et des articles 101 et 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

Le 24 novembre 2011, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a fait une offre au montant établi de 740,35 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. Le MPO/GCC a accepté l'offre et, le 14 décembre, l'administrateur a ordonné le paiement de la somme de 753,36 $, y compris les intérêts.

Mesures de recouvrement

Étant donné que le propriétaire n'a pu être trouvé, et en raison du montant peu élevé de la demande d'indemnisation, l'administrateur a conclu qu'il n'était pas raisonnable d'engager d'autres dépenses pour tenter de recouvrer les frais.

Situation

Le dossier a été fermé le 3 janvier 2012.

***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.

***Lady Patricia* (2011)**

Lieu : Péninsule Saanich (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-609-C1

Incident

Le 2 septembre 2011, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée par une citoyenne inquiète de la présence d'un navire à moitié coulé sur la plage en face de sa résidence, près de Deep Cove, dans l'anse Saanich, sur l'île de Vancouver (Colombie-Britannique). Le navire était arrivé dans la nuit et déversait des hydrocarbures. Le bateau de sauvetage *Cape Naden* de la GCC a été déployé pour faire enquête. Le navire échoué a été identifié comme étant le *Lady Patricia*, un yacht de croisière de 24 pieds en fibre de verre construit en 1975. De l'essence et de l'huile lubrifiante se déversaient dans le milieu marin à marée haute. L'intérieur du yacht était également recouvert d'une épaisse pellicule d'huile pour moteur. Le *Cape Naden* a remorqué l'embarcation de plaisance jusqu'à l'Institut des sciences de la mer dans la baie Patricia. À son arrivée, dans la soirée du 2 septembre, le *Lady Patricia* a été sorti de l'eau et chargé sur une remorque à bateau.

Dans ses efforts pour trouver le propriétaire du yacht, la GCC a constaté que celui-ci avait été immatriculé à Maple Ridge (Colombie-Britannique) en 1980, sous le régime de permis d'embarcation de plaisance de Transports Canada. Le propriétaire inscrit était décédé et le *Lady Patricia* avait été vendu plusieurs années auparavant. Cependant, la Gendarmerie royale du Canada à North Cowichan et l'escouade maritime du service de police de Vancouver n'ont pas été en mesure de déterminer qui était le nouveau propriétaire.

La GCC a engagé un expert maritime agréé d'Active Marine Services pour estimer la juste valeur marchande du yacht. L'expert maritime a indiqué que, dans l'état où il avait été récupéré, le yacht n'avait aucune valeur de vente appréciable. Par conséquent, le 4 octobre, la GCC a accordé un contrat à Jenkins Marine Ltd. de Victoria pour démanteler et éliminer le yacht et se débarrasser du reste des polluants. Environ 20 litres de carburant et d'un mélange d'eau et d'hydrocarbures, ainsi que huit litres d'huile lubrifiante, ont été récupérés à bord du yacht pendant les travaux de démantèlement.

Demande d'indemnisation

Le 5 juin 2012, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 5 656,31 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

Le 29 août 2012, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a fait une offre au montant établi de 4 856,35 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. Le MPO/GCC a accepté l'offre et, le 12 décembre, l'administrateur a ordonné le paiement de la somme de 5 009,34 $, y compris les intérêts.

Mesures de recouvrement

Étant donné qu'il a été impossible de déterminer à qui appartenait le yacht, l'administrateur a conclu qu'il n'y avait pas lieu de prendre d'autres mesures de recouvrement.

Situation

Le dossier a été fermé le 9 octobre 2012.

***Kelly Maree* (2011)**

Lieu : Fleuve Fraser, Maple Ridge (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-610-C1

Incident

Le 16 novembre 2011, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée par un citoyen inquiet qu'un vieux navire de pêche avait partiellement coulé dans le fleuve Fraser, près de Maple Ridge (Colombie-Britannique). Le personnel d'intervention environnementale de la base de la GCC à Richmond s'est rendu sur les lieux de l'incident. Il a trouvé le *Kelly Maree*, un navire de pêche de 17 mètres, qui était en état d'abandon et dont le pont avant était inondé. Il ne s'était pas enfoncé davantage dans l'eau et n'était pas non plus submergé parce qu'il était amarré à un plus gros navire à coque d'acier, le *Norpac III*. Il y avait une forte odeur d'hydrocarbures, et l'eau emprisonnée dans la coque était couverte d'une irisation d'hydrocarbures. Le compartiment avant et la cale à marchandises étaient presque complètement remplis d'eau, et des hydrocarbures émulsionnés y flottaient librement à la surface. La timonerie et les compartiments de la salle des machines étaient également contaminés par des hydrocarbures flottant librement. L'équipe d'intervention a utilisé de l'équipement portatif pour pomper l'eau de la coque. Après avoir vidé l'eau se trouvant à l'intérieur du navire, l'équipe a constaté que celui-ci était couvert de mazout et de lubrifiants.

Le 23 novembre, on a signalé que le *Kelly Maree* coulait encore et qu'il y avait une irisation d'hydrocarbures à la surface de l'eau autour du navire. Le personnel de la GCC s'est rendu sur les lieux et a encore une fois pompé l'eau de la coque. Le 29 novembre, étant donné qu'il était impossible de trouver le propriétaire, la GCC a engagé l'entreprise Forrest Marine Towing pour remorquer le navire jusqu'au chantier naval de Shelter Island Marina and Boatyard, à Richmond. Le bateau de sauvetage *709* de la GCC a escorté le remorqueur le long du fleuve, au cas où il serait nécessaire encore une fois de pomper l'eau du navire.

Avec l'aide de la Gendarmerie royale du Canada, la GCC a déterminé que le propriétaire inscrit du *Kelly Maree* était décédé. La GCC a alors embauché un expert maritime de Chris Small Marine Surveyors Ltd. pour inspecter le navire, afin d'en évaluer l'état et d'en estimer la valeur. À la suite de son inspection, l'expert maritime a indiqué que le navire ne pouvait pas être raisonnablement réparé ou remis en état et qu'il n'avait aucune réelle valeur de récupération. Le 21 décembre, Shelter Island Marina and Boatyard a été chargé d'entreprendre les travaux de nettoyage et de démantèlement du *Kelly Maree*.

Mesures prises par l'administrateur

L'administrateur a été informé par la GCC des circonstances de l'incident. Il a alors chargé le conseiller juridique de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) d'engager un expert maritime technique pour qu'il enquête sur la cause du naufrage partiel et évalue le risque de pollution par les hydrocarbures que posait le navire. Le 9 janvier 2012, l'expert maritime a fourni un rapport complet dans lequel il a conclu que les mesures prises par le personnel d'intervention environnementale de la GCC étaient raisonnables et rentables pour prévenir, contrer ou réduire au minimum la pollution par les

hydrocarbures causée par le *Kelly Maree.* L'expert maritime a également indiqué qu'il était d'accord avec l'évaluation faite par l'expert maritime technique engagé par la GCC.

Demande d'indemnisation

Le 24 avril 2012, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse une demande d'indemnisation au montant de 26 604,41 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

Évaluation et offre

Après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert la somme de 26 548,10 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation, conformément à la LRMM. Le MPO/GCC a accepté l'offre, et l'administrateur a ordonné le paiement de la somme de 27 018,40 $, y compris les intérêts.

Mesures de recouvrement

Selon les instructions de l'administrateur, le conseiller juridique de la Caisse a envoyé une mise en demeure à l'exécuteur de la succession du propriétaire inscrit du navire.

À la suite de son enquête, le conseiller juridique a conclu qu'il semblait y avoir peu d'espoir de recouvrer l'indemnité versée et il a donc recommandé que le dossier soit fermé.

Situation

Le dossier a été fermé le 23 août 2012.

***Dominion I* (2012)**

Lieu : Cowichan Bay (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-613-C1

Incident

Le 12 mars 2012, le *Dominion I*, qui avait déjà été impliqué dans deux incidents antérieurs, survenus en 2005 et 2010, a chassé sur son ancre et a heurté le *Polar Prince*, un navire de pêche qui était amarré à Cowichan Bay (Colombie-Britannique). Lorsque la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée de l'incident, elle a loué les services de remorqueurs pour placer le navire le long du quai au terminal de Cowichan Bay. Le *Dominion I* n'a déversé aucun polluant au cours de l'incident. Le 9 août 2012, la GCC a confirmé à l'administrateur qu'elle avait retiré 2 400 litres d'hydrocarbures accessibles du navire au moyen d'un camion aspirateur, mais qu'il restait environ 50 000 litres de déchets d'hydrocarbures à bord.

Le 22 juin 2013, avec l'approbation de la Sécurité maritime de Transports Canada, le *Dominion I* a été remorqué à l'extérieur du territoire canadien par le remorqueur *Gaviota*, battant pavillon mexicain, envoyé par le propriétaire du *Dominion I*, qui habitait aux États-Unis.

Demande d'indemnisation

Le 10 mars 2014, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 220 937,25 $, pour les frais des mesures prises en prévision d'un déversement d'hydrocarbures.

Évaluation et offre

Au départ, l'administrateur avait des préoccupations à savoir si les frais étaient vraiment liés à un nouvel incident ou s'il s'agissait d'autres frais résultant des incidents antérieurs pour lesquels une indemnisation avait déjà été versée. Il se demandait aussi si la demande d'indemnisation avait été présentée dans le délai prévu par la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM). Sur l'avis de son conseiller juridique, l'administrateur a conclu que la demande d'indemnisation se rapportait à un nouvel incident et qu'elle avait donc été présentée dans le délai prévu par la LRMM.

À l'examen des documents à l'appui de la demande d'indemnisation, l'administrateur a remarqué que celle-ci n'était pas complète et, le 25 septembre 2014, il a demandé par écrit des renseignements additionnels. Il s'interrogeait notamment sur la justification des droits d'amarrage, s'élevant à environ 154 074,00 $, qui avaient été payés à Western Stevedoring pour amarrer le navire au quai de Cowichan Bay pendant plus d'un an. Par ailleurs, les documents fournis à l'appui de la demande d'indemnisation ne comprenaient pas de détails sur un plan précis pour prévenir le prétendu risque de pollution posé par le navire. Les documents n'expliquaient pas non plus pourquoi le navire avait chassé sur son ancre et était entré en collision avec le navire de pêche *Polar Prince*. Le 30 octobre, la GCC a répondu à la demande de renseignements additionnels.

Au terme de son enquête sur les documents fournis à l'appui de la demande d'indemnisation, et d'après les explications ultérieures apportées par la GCC, l'administrateur a conclu que l'amarrage initial du navire au quai pour en extraire les hydrocarbures facilement accessibles et son réancrage constituaient une mesure raisonnable. Toutefois, la décision de laisser le navire amarré au quai de Cowichan Bay à grands frais sans examiner d'autres options moins coûteuses, ainsi que l'absence d'un plan réel pour prévenir le prétendu risque que posait le navire, n'étaient pas raisonnables. L'administrateur a également souligné que le propriétaire a fait remorquer le *Dominion I*, avec l'approbation de Transports Canada, alors qu'il y avait encore environ 50 000 litres de déchets d'hydrocarbures à bord. On a alors supposé, à ce moment, que le remorqueur ne posait plus de risque, et puisque rien n'a été fait pour enlever les déchets d'hydrocarbures qui restaient à bord pendant une bonne partie du temps où il est resté amarré, on ne peut que conjecturer à savoir s'il y avait encore un risque de pollution après l'amarrage initial du navire et l'enlèvement des hydrocarbures accessibles.

Le 19 mars 2015, sur la base de ses conclusions, l'administrateur a informé la GCC qu'il avait jugé recevable le montant de 65 000,00 $. Ce montant représentait essentiellement les frais des mesures initiales prises en réponse au risque réel de pollution par les hydrocarbures. L'administrateur a donc offert la somme de 65 000,00 $, intérêts compris, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. Le MPO/GCC a accepté l'offre le 15 mai 2015, mais le paiement du montant du règlement a été suspendu, car la GCC n'avait pas fourni une entente de désistement et de subrogation en bonne et due forme. Le montant du règlement a finalement été payé le 9 novembre 2016.

Mesures de recouvrement

Sur l'avis de son conseiller juridique, selon lequel il était peu probable de pouvoir recouvrer les frais, l'administrateur a conclu que toutes les mesures raisonnables avaient été prises pour recouvrer le montant du paiement auprès du propriétaire du navire, et a fermé le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 29 novembre 2016.

Dossiers connexes

Dominion I (2005), Victoria (Colombie-Britannique), numéro de cas : 120-481-C1 (même navire)
Dominion I (2010), Cowichan Bay (Colombie-Britannique), numéro de cas : 120-605-C1 (même navire, même lieu)

Finella - Demande d'indemnisation de l'Administration portuaire de Deep Bay (2011) ⚓

Lieu : Deep Bay (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-614-C1-1

Incident

Le 11 octobre 2011, le navire de pêche commerciale *Finella* a coulé partiellement au quai de Deep Bay, sur l'île de Vancouver, en Colombie-Britannique. Du carburant diesel et de l'huile visqueuse pour moteur et engrenages ont commencé à s'échapper du navire. Selon les estimations, le navire avait à son bord 2 000 litres de carburant et de l'huile hydraulique. Avec l'aide de membres locaux de la Garde côtière auxiliaire canadienne, l'Administration portuaire de Deep Bay a déployé un barrage flottant et des matelas absorbants pour tenter d'empêcher les polluants d'atteindre les plages et les zones de conchyliculture commerciale qui se trouvaient non loin. Le propriétaire du navire était apparemment à l'étranger. Par conséquent, l'Administration portuaire a engagé un entrepreneur pour renflouer le *Finella* et le déplacer en eau peu profonde pour l'empêcher de couler complètement et de causer des dommages environnementaux aux terres humides et aux zones de conchyliculture commerciale. Le 12 octobre 2011, le *Finella* a été sorti de l'eau et placé sur le rivage.

Demande d'indemnisation

Le 22 mars 2012, le directeur de l'Administration portuaire de Deep Bay a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 9 969,09 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident. Le directeur a indiqué qu'il avait tenté de recouvrer les frais auprès du propriétaire du navire, mais que ce dernier n'a répondu à aucune de ses communications.

Évaluation et offre

Le 8 mai 2012, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert la somme établie de 9 969,09 $, plus les intérêts, soit un montant total de 10 098,60 $. L'offre a été acceptée et, le 5 juin, après avoir reçu une entente de désistement et de subrogation en bonne et due forme, l'administrateur a envoyé au directeur de l'Administration portuaire de Deep Bay un chèque au montant de 10 098,60 $.

Mesures de recouvrement

Le 5 juin 2012, l'administrateur a envoyé une lettre par courrier recommandé au propriétaire du *Finella* pour réclamer le paiement des frais engagés par l'Administration portuaire de Deep Bay en réponse à l'incident, dont le montant s'élevait à 10 098,60 $, à défaut de quoi il intenterait une poursuite judiciaire. Le 4 juillet, la lettre a été retournée à l'administrateur.

D'autres recherches ont été faites pour tenter de trouver le propriétaire et de localiser ses actifs, mais sans succès. Par conséquent, l'administrateur a conclu qu'il ne serait pas raisonnable d'engager d'autres dépenses pour tenter de recouvrer les frais et il a fermé le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 19 décembre 2012.

Dossier connexe

Finella (2011), Deep Bay (Colombie-Britannique), numéro de cas : 120-614-C1-2 (même incident, différent demandeur)

***Finella* - Demande d'indemnisation de la GCC (2011)**

Lieu : Deep Bay (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-614-C1-2

Incident

Le 11 octobre 2011, le navire de pêche commerciale *Finella* a coulé partiellement au quai de Deep Bay, sur l'île de Vancouver (Colombie-Britannique). Du carburant diesel et de l'huile visqueuse pour moteur et engrenages ont commencé à s'échapper du navire. Selon les estimations, le navire avait à son bord 2 000 litres de carburant ainsi que d'autres huiles hydrauliques. Avec l'aide de membres de l'unité auxiliaire locale de la Garde côtière canadienne, l'administration portuaire a déployé un barrage flottant et des matelas absorbants pour tenter d'empêcher les polluants d'atteindre les plages et les sites de conchyliculture commerciale qui se trouvaient non loin. Le propriétaire du navire était apparemment à l'étranger. Par conséquent, l'administration portuaire a engagé un entrepreneur pour renflouer le *Finella* et le déplacer en eau peu profonde pour l'empêcher de couler complètement et de causer des dommages environnementaux aux terres humides et aux sites de conchyliculture commerciale. Le 12 octobre 2011, le *Finella* a été sorti de l'eau et placé sur le rivage.

La GCC a finalement pu communiquer avec le propriétaire du navire et lui a délivré un avis lui demandant d'enlever le navire pour éviter que d'autres polluants ne soient déversés dans la baie protégée et ne contaminent les sites d'aquaculture sensibles qui s'y trouvent. Cependant, le propriétaire n'a pas enlevé le navire en réponse à l'avis de la GCC. Le 6 décembre, la GCC a été informée que le navire avait basculé sur la grille à marée et qu'il déversait à nouveau des polluants dans le milieu marin. Le personnel de la GCC a inspecté le navire et a constaté que des hydrocarbures s'échappaient entre les planches brisées de la coque. Il y avait environ 700 litres de carburant à bord du navire, et une quantité considérable d'huile lubrifiante flottait librement dans la salle des machines. À cause des dommages à la coque, l'eau envahissait le navire à marée haute et des hydrocarbures s'en échappaient à marée basse. Le personnel de la GCC a engagé un camion aspirateur pour vider le réservoir de carburant et il a placé du matériel absorbant dans la salle des machines pour récupérer les hydrocarbures qui y flottaient librement. Environ 3 000 litres de déchets d'hydrocarbures ont été récupérés et, le 17 décembre, l'épave du navire a été retirée de l'endroit.

Demande d'indemnisation

Le 14 juin 2012, la GCC a envoyé une lettre par courrier recommandé au propriétaire du navire, lui réclamant la somme de 3 686,76 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident. Cependant, la lettre n'a pu être livrée et a été retournée à l'expéditeur. Par conséquent, le 19 octobre, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 3 686,76 $, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

Après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a jugé recevable la somme de 3 675,26 $. Par conséquent, le 15 novembre 2012, il a offert ce montant, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. L'offre n'a pas été acceptée dans le délai prévu par la loi et, dans une lettre datée du 23 janvier 2013, le MPO/GCC a été avisé que l'offre était présumée avoir été refusée.

Situation

Le dossier a été fermé le 24 janvier 2013.

Dossier connexe

Finella (2011), Deep Bay (Colombie-Britannique), numéro de cas : 120-614-C1-1 (même incident, différent demandeur)

***Emerald Tide* (2012)**

Lieu : Port McNeill (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-618-C1

Incident

Le 1er mai 2012, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que l'*Emerald Tide*, une vieille embarcation de plaisance abandonnée, était en train de couler près du quai de ravitaillement en carburant à Port McNeill, sur l'île de Vancouver (Colombie-Britannique). Le personnel du quai de ravitaillement avait installé une pompe de cale à bord, lorsque le système de pompage automatique de l'embarcation avait cessé de fonctionner. Le lendemain, le personnel d'intervention environnementale de la GCC est venu de Victoria pour faire une évaluation sur place de l'incident. À son arrivée, le personnel de la GCC a constaté que l'embarcation s'était enfoncée dans l'eau et que son bordé était pourri et rapiécé au-dessus et en dessous de la ligne de flottaison. Le personnel de la GCC a également découvert que les cales étaient remplies de déchets d'hydrocarbures au-dessus des tôles de pont. Par ailleurs, la salle des machines était inondée d'hydrocarbures. Les réservoirs de carburant contenaient plusieurs centaines de litres de carburant. Lorsqu'il a été contacté, le représentant du propriétaire de l'embarcation a informé la GCC par écrit que le propriétaire n'avait pas les moyens de répondre à la menace de pollution. Par conséquent, le 7 mai, le personnel de la GCC a retiré les hydrocarbures accessibles des machines et des réservoirs de l'embarcation. Entre-temps, la GCC a engagé un expert maritime privé pour qu'il fasse une évaluation indépendante de l'état de l'*Emerald Tide*. L'expert maritime a indiqué que l'embarcation était saturée d'hydrocarbures et que la coque était entièrement pourrie. Il a conclu que l'embarcation devait être sortie de l'eau pour éliminer les matériaux contaminés. Le 25 mai, à la suite d'un processus d'appel d'offres, un contrat a été accordé à l'entreprise Jenkins Marine Ltd., d'Esquimalt, pour qu'elle démantèle l'*Emerald Tide*. Les travaux de démolition ont pris fin le 22 juin.

Mesures prises par l'administrateur

Lorsque l'embarcation remorquée est arrivée à la cale sèche d'Esquimalt, l'administrateur a chargé son conseiller juridique d'engager un expert maritime technique pour qu'il inspecte la vieille embarcation après sa sortie de l'eau. L'expert maritime a indiqué qu'en raison du piètre état de la coque et du fait que les bordages de la coque, le pont, les serres et les membrures étaient saturés d'hydrocarbures, le moyen le plus économique de réduire au minimum le risque de pollution que posait l'*Emerald Tide* était de le démanteler.

Demande d'indemnisation

Le 28 janvier 2013, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) une demande d'indemnisation au montant de 123 073,89 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

Après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a fait une offre au montant établi de 122 195,62 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. Le MPO/GCC a accepté l'offre et, le 7 mars 2013, l'administrateur a ordonné le paiement de la somme de 125 370,70 $, y compris les intérêts.

Mesures de recouvrement

Le 31 mars 2013, le conseiller juridique de la Caisse a écrit au propriétaire du navire, lui demandant de prendre des dispositions pour payer les frais engagés dans un délai de 14 jours, à défaut de quoi l'administrateur pourrait intenter une action en justice devant la Cour fédérale. Le 22 avril 2013, une deuxième mise en demeure a été envoyée à l'adresse du siège social du propriétaire, mais elle a été retournée avec la mention « déménagé/adresse inconnue ». Une recherche d'entreprise a permis de trouver une adresse différente de celle du siège social; par conséquent, le 10 mai, une autre copie de la mise en demeure a été envoyée à la nouvelle adresse. Le 3 juin, le conseiller juridique de la Caisse a reçu une réponse du propriétaire, dans laquelle ce dernier demandait plus de temps, soit jusqu'au 31 juillet 2013, pour faire une offre de règlement formelle, sans qu'il soit nécessaire d'intenter une action en justice. Le délai a été prolongé jusqu'à la fin du mois. Cependant, le 22 juillet, au lieu de faire une offre de règlement, le propriétaire a envoyé au conseiller juridique de la Caisse un « avis de préjudice » dans lequel il réclamait un paiement de 45 000,00 $ à la GCC et à la Caisse.

Après une enquête plus approfondie, il a été déterminé que le propriétaire de l'*Emerald Tide* n'avait aucun actif saisissable. Par conséquent, l'administrateur a conclu qu'il n'était pas raisonnable d'engager d'autres dépenses pour tenter de recouvrer les frais, et il a donc fermé le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 7 octobre 2013.

***Viki Lyne II* (2012)**

Lieu : Ladysmith (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-619-C1

Incident

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

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

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

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

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

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

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

Mesures prises par l'administrateur

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

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

Demande d'indemnisation

Le 15 juin 2017, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation pour les frais engagés au montant de 1 267 926,71 $, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi*. Étant donné qu'il n'y a eu aucune pollution par les hydrocarbures, le délai de prescription de cinq ans relatif aux incidents non visés par la Convention s'est appliqué.

Évaluation et offre

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

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

Le 2 mai 2018, l'administrateur a offert au MPO/GCC la somme établie de 100 373,14 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. L'offre a été acceptée le 25 juin 2018. Le 27 juin 2018, la somme de 109 867,92 $, intérêts compris, a été versée au MPO/GCC.

Mesures de recouvrement

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

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

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

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

Situation

Le dossier a été fermé le 28 mars 2019.

***Lady Mary III* (2012)**

Lieu : Île Penelakut (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-623-C1

Incident

Le 19 novembre 2012, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le *Lady Mary III*, un ancien navire de pêche déserté, avait rompu ses amarres dans la baie Lamalchie, sur l'île Penelakut (Colombie-Britannique). Le navire s'était échoué à marée haute sur une rive adjacente et on a signalé qu'il risquait de causer de la pollution par les hydrocarbures. Un agent d'intervention environnementale de la station de la GCC de Sea Island s'est rendu sur place pour inspecter le navire échoué et évaluer le risque de pollution par les hydrocarbures. À son arrivée, il n'a constaté aucune pollution par les hydrocarbures, mais le propriétaire du navire, qui vivait à bord lorsque celui-ci était à quai, a indiqué que le *Lady Mary III* contenait plus de 2 000 litres de carburant diesel, ainsi que de l'huile lubrifiante. L'incident s'était produit non loin d'une zone sensible de conchyliculture du territoire des Premières Nations sur l'île Penelakut.

Le propriétaire du navire a informé la GCC qu'il n'avait pas les moyens d'enlever et de réparer le navire, dont la coque était très pourrie et percée à de nombreux endroits. Par conséquent, il a signé une déclaration cédant le contrôle du *Lady Mary III* à la GCC, afin que celle-ci puisse prendre les mesures nécessaires pour prévenir le déversement de polluants. À la suite d'un processus d'appel d'offres, un contrat a été accordé à l'entreprise Saltair Marine Services Ltd. pour qu'elle récupère le navire afin de prévenir un déversement d'hydrocarbures. Un employé de la GCC était sur place pour coordonner les mesures de sauvetage, afin de prévenir ou de réduire au minimum les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Le 20 novembre, l'entrepreneur a récupéré le navire et l'a remorqué jusqu'au chantier naval de Saltair Marine, dans le port de Ladysmith. La GCC a ensuite engagé un expert maritime de Lipsett Marine Consultants pour qu'il examine l'état du navire et en estime la valeur. L'expert maritime a indiqué que le navire était en très mauvais état et qu'il n'avait aucune valeur de récupération. Il a recommandé que le navire soit sorti de l'eau, démantelé et éliminé de manière sûre pour l'environnement. Compte tenu de ces conclusions, l'entreprise Saltair Marine Services Ltd. a été chargée de démanteler le navire afin d'en retirer tous les hydrocarbures et les matériaux contaminés.

Demande d'indemnisation

Le 13 mai 2013, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) une demande d'indemnisation au montant de 31 548,55 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

Évaluation et offre

Après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, d'après les documents justificatifs fournis à l'origine et les renseignements complémentaires demandés, l'administrateur a conclu que la demande d'indemnisation était pleinement établie. Par conséquent, le 4 septembre 2013, il a offert le montant de 31 548,55 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande

d'indemnisation, conformément à la LRMM. Le MPO/GCC a accepté l'offre et, le 19 septembre, l'administrateur a ordonné le paiement de la somme de 32 354,69 $, y compris les intérêts.

Mesures de recouvrement

L'administrateur a chargé son conseiller juridique d'envoyer une lettre par courrier recommandé au propriétaire inscrit du *Lady Mary III*, afin de lui demander de prendre des dispositions pour payer à la Caisse la somme de 32 354,69 $, en plus des intérêts supplémentaires, conformément à l'article 116 de la LRMM. Le conseiller juridique a reçu une réponse disant que le propriétaire inscrit avait vendu le navire l'été précédent, et l'informant que ce dernier vivait d'une pension d'invalidité et qu'il n'avait pas d'argent pour payer la Caisse. Par ailleurs, on a déterminé que la personne vivant à bord du navire était essentiellement un sans-abri, et non le propriétaire du navire. L'administrateur a donc conclu qu'il n'était pas raisonnable d'engager d'autres dépenses pour tenter de recouvrer les frais, et il a fermé le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 10 décembre 2013.

***Silver Harvester* (2010)** ⚓

Lieu : Port d'Esquimalt (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-625-C1

Incident

Le 2 avril 2010, le *Silver Harvester*, un navire de pêche de 45 tonnes construit en 1944, a chassé sur son ancre durant une tempête de vent et s'est échoué à l'extrémité nord du port d'Esquimalt, sur l'île de Vancouver, en Colombie-Britannique. Lorsque le navire s'est échoué sur les rochers, il a été partiellement submergé et a déversé des hydrocarbures dans l'eau. Le lendemain, lorsque la tempête s'est calmée, l'Administration portuaire d'Esquimalt (l'Administration portuaire) a dépêché son équipe d'intervention d'urgence environnementale maritime pour contenir le déversement d'hydrocarbures. De plus, l'Administration portuaire a inspecté le navire et a constaté que la coque était gravement endommagée et envahie par les hydrocarbures. On a déterminé que le navire ne pouvait pas être sauvé et qu'il y avait encore un risque de pollution. Il a donc été conclu que le moyen le plus efficace par rapport au coût pour résoudre la situation était de démanteler le navire.

Lorsque le propriétaire du navire a été informé de la situation, il a indiqué qu'il n'avait pas les moyens de répondre à l'incident. De plus, il a autorisé par écrit l'Administration portuaire à démanteler le navire et à s'en débarrasser. L'Administration portuaire a alors demandé au Receveur d'épaves de Transports Canada de transférer la propriété du navire au ministère de la Défense nationale (MDN), afin de pouvoir récupérer le navire et éviter toute autre pollution. À la suite du transfert de la propriété du navire, tous les hydrocarbures et les autres matières dangereuses qui se trouvaient à bord ont été enlevés. Le vieux navire de pêche imprégné d'hydrocarbures a finalement été démantelé par le personnel du MDN à la base des Forces canadiennes d'Esquimalt. Les travaux de démantèlement ont pris fin le 27 avril 2010.

Demande d'indemnisation

Le 23 novembre 2012, l'Administration portuaire a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 17 956,53 $, afin de recouvrer les frais des mesures d'intervention qu'elle avait prises en réponse au naufrage du *Silver Harvester* dans le port d'Esquimalt.

Évaluation et offre

La période entre l'achèvement des travaux de démantèlement du navire et le dépôt de la demande d'indemnisation semblait dépasser de loin le délai de deux ans prévu par la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. Par conséquent, sur l'avis de son conseiller juridique, l'administrateur a conclu que la demande d'indemnisation était prescrite.

Situation

Le dossier a été fermé le 24 janvier 2013.

***Golden Dragon I* (2012)**

Lieu : Quai Fairview, Prince Rupert (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-626-C1

Incident

Le 10 avril 2012, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée par l'administration portuaire de Prince Rupert (Colombie-Britannique) que le *Golden Dragon I*, un navire de pêche qui était amarré au quai Fairview, déversait du carburant diesel. Le gardien de quai local et des membres du personnel de la GCC se sont rendus sur les lieux de l'incident. Ils ont observé une grande nappe d'hydrocarbures entourant le navire et s'étendant à tout le secteur du quai. La GCC a aidé l'administration portuaire à déployer un barrage flottant et des matelas absorbants autour du navire. Le propriétaire du navire se trouvait à l'étranger et ne pouvait pas être joint. Durant l'inspection du navire sans équipage, la GCC a constaté que la pompe de cale rejetait dans l'eau des déchets d'hydrocarbures qui s'étaient accumulés dans les cales à cause d'une conduite de carburant qui fuyait. La GCC a donc fait des réparations temporaires et a pompé les résidus d'hydrocarbures qui restaient dans les cales. Selon les estimations, il y avait encore 2 000 litres de carburant diesel dans le réservoir.

Le 17 avril, la GCC a communiqué avec le propriétaire du navire et l'a avisé de sa responsabilité en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM) relativement à l'incident de pollution par les hydrocarbures. Par la suite, le propriétaire a enlevé le reste du carburant et a fait les réparations nécessaires.

Demande d'indemnisation

Le 28 janvier 2013, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) une demande d'indemnisation au montant de 3 697,35 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident, en vertu de la LRMM. À l'origine, le MPO/GCC avait réclamé les frais au propriétaire du navire, mais ce dernier a payé seulement 1 000 $.

Évaluation et offre

Après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a fait une offre au montant établi de 3 559,53 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. Le MPO/GCC a accepté l'offre et, le 7 mars 2013, l'administrateur a ordonné le paiement de la somme de 3 657,56 $, y compris les intérêts.

Mesures de recouvrement

Le 31 mars 2013, l'administrateur a chargé son conseiller juridique d'écrire au propriétaire inscrit du navire afin de lui demander de prendre des dispositions dans un délai de 14 jours pour payer les frais engagés, en plus des intérêts additionnels prévus par la LRMM. Le propriétaire a été avisé que l'administrateur pourrait intenter une action en justice à la Cour des petites créances s'il ne

prenait pas les dispositions voulues pour régler le solde impayé. Le 26 avril 2013, le propriétaire du navire a accepté verbalement de payer le solde dû, mais il ne l'a pas fait. Par conséquent, un avis de demande a été déposé et signifié à Cour des petites créances à Prince Rupert. Le propriétaire n'a déposé aucune réponse à l'avis de demande. Par conséquent, le 27 septembre, une requête en ordonnance par défaut a été déposée à la Cour provinciale de la Colombie-Britannique, et celle-ci a rendu un jugement contre le propriétaire du navire lui ordonnant de payer le montant de 3 957,48 $, plus les intérêts courus jusqu'à la date du paiement de la somme accordée par jugement. Le 7 octobre, le propriétaire a été avisé par courrier recommandé que s'il ne prenait pas dispositions satisfaisantes pour payer la somme adjugée au plus tard le 31 octobre 2013, l'administrateur allait prendre une procédure d'exécution contre ses actifs, y compris le *Golden Dragon I*. Cependant, le 10 décembre 2013, le Bureau de la sécurité des transports du Canada a indiqué dans son rapport de notification quotidien que le *Golden Dragon I* avait subi un incendie pendant qu'il était amarré à Port Hardy (Colombie-Britannique). La superstructure du navire avait brûlé jusqu'à la coque, mais il n'y a eu aucune pollution par les hydrocarbures.

Le 15 janvier 2014, l'avocat du propriétaire du navire a confirmé qu'il détenait une somme d'argent en fiducie pour son client en attendant une date de procès relativement à d'autres litiges. Le 30 mars, le conseiller juridique de la Caisse a indiqué qu'en raison de ces procédures judiciaires, il était peu probable qu'il reste des fonds pour payer le jugement obtenu par l'administrateur. Par conséquent, l'administrateur a conclu que toutes les mesures raisonnables avaient été prises pour recouvrer la somme versée par la Caisse et il a fermé le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 30 mars 2015.

***Pine Isle* (2013)**

Lieu : Baie Silva, île Gabriola (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-628-C1

Incident

Le 1er janvier 2013, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le *Pine Isle*, un ancien navire de pêche, avait coulé à son point d'amarrage dans la baie Silva, sur l'île Gabriola (Colombie-Britannique), et qu'il déversait des hydrocarbures dans l'eau. Le lendemain, des membres du personnel d'intervention environnementale de la GCC de Victoria se sont rendus sur les lieux de l'incident. Ils ont constaté que le navire était partiellement à flot et qu'un mélange de carburant diesel et d'huile lubrifiante remontait à la surface. Par ailleurs, une quantité importante de carburant et de petites particules d'huile lubrifiante se répandaient à la surface de l'eau à cause des vagues créées par les bateaux qui passaient. Par conséquent, un barrage flottant a été déployé par un entrepreneur afin de réduire au minimum les dommages causés par la pollution. Lorsque le propriétaire a été contacté, il a confirmé qu'il avait abandonné son navire. De plus, il a indiqué qu'il vivait dans un logement social à Vancouver et qu'il n'avait pas les moyens d'intervenir en réponse à l'incident.

À la suite d'un appel d'offres, un contrat a été accordé à l'entreprise Saltair Marine Services Ltd. pour renflouer et enlever le *Pine Isle*. Le 4 janvier, le navire coulé a été remis à flot et remorqué jusqu'au chantier naval de Saltair Marine Services Ltd. à Ladysmith, où il a été sorti de l'eau et placé sur une cale de halage pour être inspecté et évalué. Deux membres du personnel d'intervention environnementale de la GCC ont surveillé l'opération de récupération. La GCC a ensuite engagé un expert maritime indépendant pour qu'il détermine l'état du navire à coque de bois de 40 pieds et en estime la valeur. L'expert maritime a constaté que toute la structure du navire était contaminée par les hydrocarbures, et il a indiqué que celui-ci n'avait aucune valeur de récupération. Par conséquent, la GCC a chargé Saltair Marine Services Ltd. de retirer tous les hydrocarbures du *Pine Isle* et de le déconstruire.

Demande d'indemnisation

Le 23 avril 2014, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 20 672,23 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM). Étant donné que le navire coulé présentait un danger pour la navigation, la GCC avait communiqué avec le groupe de Protection des eaux navigables de Transports Canada et avait réussi à obtenir la somme de 8 900 $ pour enlever le *Pine Isle*.

Évaluation et offre

Le 26 juin 2014, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a fait une offre au montant établi de 20 336,73 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation, conformément à la LRMM. Le MPO/GCC a accepté l'offre et, le 9 juillet, la somme de 21 325,71 $, y compris les intérêts, a été payée.

Mesures de recouvrement

L’administrateur a retenu les services d’une entreprise de localisation professionnelle afin de déterminer si le propriétaire du navire possédait des actifs pouvant servir à recouvrer les frais. Il a été confirmé que le propriétaire du navire était une personne âgée vivant dans un logement subventionné pour personnes âgées et qu'il n’avait pas les moyens de payer les frais engagés. Par conséquent, l’administrateur a conclu qu’il n’était pas raisonnable de prendre d'autres mesures de recouvrement et il a fermé le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 5 août 2014.

***Mikon* (2013)**

Lieu : Port Browning, île Pender (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-629-C1

Incident

Le 2 mars 2013, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le *Mikon*, un ancien navire de pêche de 37 pieds à coque de bois, avait coulé à son point d'amarrage et causé de la pollution par les hydrocarbures à Port Browning, sur l'île Pender (Colombie-Britannique). La GCC a alors dépêché une équipe de la station de recherche et sauvetage de Ganges pour faire enquête. L'équipe de la GCC a constaté que du carburant diesel et des huiles hydrauliques s'échappaient du navire coulé. Lorsqu'on a demandé au propriétaire du navire ce qu'il avait l'intention de faire pour maîtriser la situation, il a dit qu'il n'avait pas les moyens financiers de renflouer l'épave et de prévenir d'autre pollution. Par conséquent, le 7 mars 2013, la GCC a demandé à Travaux publics et Services gouvernementaux Canada de lancer un appel d'offres pour engager un entrepreneur afin de sortir le *Mikon* de l'eau. Un contrat a été accordé à l'entreprise Saltair Marine Services Ltd pour qu'elle renfloue le *Mikon* et déploie un barrage flottant et du matériel absorbant, lesquels ont été fournis par le service d'incendie de l'île Pender afin de limiter les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par la remontée d'hydrocarbures. Il y avait une quantité inconnue de carburant diesel et d'autres hydrocarbures à bord du navire. Le 13 mars, le *Mikon* a été remonté à la surface et, une fois stabilisé, il a été remorqué jusqu'aux installations de Saltair Marine Services au port de Ladysmith, où il a été placé sur une plate-forme de confinement en béton dotée d'un bassin pour récupérer toute fuite d'hydrocarbures.

La GCC a engagé un expert maritime indépendant pour déterminer l'état du navire à coque de bois et faire une évaluation. L'expert a indiqué que tout l'intérieur du navire était contaminé par les hydrocarbures, ce qui a endommagé tous les systèmes mécaniques qui étaient immergés dans l'eau de mer. En résumé, l'épave n'avait aucune valeur de récupération. Par conséquent, le 20 mars, le *Mikon* a été démantelé et tous les débris et les hydrocarbures ont été nettoyés pour être éliminés.

Demande d'indemnisation

Le 16 décembre 2014, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 41 451,84 $ pour les frais engagés, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

Évaluation et offre

L'administrateur a fait enquête et a évalué les documents à l'appui de la demande d'indemnisation. Tout en reconnaissant que la GCC avait pris les mesures nécessaires en temps utile pour répondre au risque de pollution, il a jugé recevable la somme de 40 351,84 $. Les frais contractuels de 1 100,00 $ pour l'assurance supplémentaire souscrite par la compagnie de sauvetage qui avait été engagée n'ont pas été acceptés. Par conséquent, le 25 mars 2015, l'administrateur a offert la somme de 40 351,84 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation, conformément à la LRMM. Le MPO/GCC a accepté l'offre le 29 avril 2015,

mais le paiement du montant du règlement a été suspendu, car la GCC n’avait pas fourni une entente de désistement et de subrogation en bonne et due forme. Le montant du règlement de 44 595,50 $, intérêts compris, a été payé le 25 août 2016.

Mesures de recouvrement

Le délai de prescription pour prendre des mesures de recouvrement relativement à cette demande d'indemnisation avait expiré.

Situation

Le dossier a été fermé le 28 septembre 2016.

***Colleen K* (2012)**

Lieu : Port Simpson, Prince Rupert (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-631-C1

Incident

Le 12 décembre 2012, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le *Colleen K*, un vieux remorqueur à coque d'acier de 13 mètres, avait coulé à la marina de Port Simpson, dans le nord de la Colombie-Britannique. Le lendemain, des membres du personnel d'intervention environnementale de la GCC, basés à Prince Rupert, ont effectué un survol en hélicoptère et ont observé des hydrocarbures autour du remorqueur coulé ainsi que plusieurs nappes d'hydrocarbures non récupérables aux alentours de la marina. Avec l'aide de gens de l'endroit, la GCC a déployé un barrage flottant autour du lieu où le remorqueur avait coulé. Le propriétaire du remorqueur a indiqué qu'il n'avait pas les moyens d'intervenir en réponse à l'incident. Par conséquent, la GCC a engagé une entreprise de sauvetage commerciale afin qu'elle prenne les mesures nécessaires pour enlever le remorqueur construit en 1949 du milieu marin. Le *Colleen K* a été renfloué par l'entrepreneur le 16 décembre, placé sur un chaland et transporté jusqu'au chantier naval de Wainwright Marine Services pour être inspecté et évalué. La GCC a surveillé tous les travaux de récupération. La GCC a ensuite engagé un expert maritime indépendant pour qu'il se rende au chantier naval de Wainwright Marine afin de déterminer l'état du remorqueur et d'en estimer la valeur. L'expert maritime a conclu que le *Colleen K* était une perte totale et que les coûts de réparation dépasseraient largement la valeur de récupération du remorqueur. Par conséquent, la GCC a accordé un contrat à Wainwright Marine Services pour enlever tous les hydrocarbures du remorqueur, le déconstruire et se débarrasser des débris.

Demande d'indemnisation

Le 20 mars 2013, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) une demande d'indemnisation au montant de 84 522,02 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

Évaluation et offre

Après avoir reçu la demande d'indemnisation, l'administrateur a chargé son conseiller juridique d'engager un expert maritime pour qu'il examine les documents relatifs aux services fournis par l'entrepreneur, afin de déterminer si les mesures prises étaient raisonnables dans les circonstances. Le 30 août 2013, l'expert maritime a indiqué que les frais semblaient être raisonnables et qu'ils correspondaient aux travaux accomplis. De plus, l'expert maritime a conclu que la déconstruction et l'élimination du *Colleen K* étaient le moyen le plus économique d'empêcher le remorqueur de causer d'autre pollution par les hydrocarbures dans le milieu marin. Il a également conclu que le remorqueur n'avait aucune valeur de récupération.

Le 9 octobre 2013, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a fait une offre au montant établi de 84 522,02 $, plus les intérêts, en règlement complet et final

de la demande d'indemnisation, conformément à la LRMM. Le MPO/GCC a accepté l'offre et, le 12 novembre, la somme de 87 020,27 $, y compris les intérêts, a été payée.

Mesures de recouvrement

Le 22 novembre, l'administrateur a envoyé une lettre par courrier recommandé au propriétaire inscrit du *Colleen K* pour l'aviser de sa responsabilité à l'égard des frais relatifs aux mesures prises en réponse à l'incident. Le propriétaire a été informé qu'il disposait d'un délai de 14 jours pour faire savoir quelles dispositions il allait prendre pour payer la demande d'indemnisation, à défaut de quoi l'administrateur pourrait intenter des poursuites judiciaires. Aucune réponse n'a été reçue.

À la suite d'une enquête plus approfondie menée par le conseiller juridique, qui n'a permis de trouver aucun actif saisissable appartenant au propriétaire inscrit du remorqueur, l'administrateur a conclu qu'il n'était pas raisonnable d'engager d'autres dépenses pour recouvrer la somme versée par la Caisse. Il a donc fermé le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2014.

***Bromada* (2013)**

Lieu : Ladysmith (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-641-C1

Incident

Le 19 septembre 2013, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le *Bromada*, un vieux navire de pêche, avait coulé dans le port de Ladysmith (Colombie-Britannique) et qu'il déversait des hydrocarbures. Une équipe d'intervention environnementale de la GCC de Victoria s'est rendue sur place pour évaluer la situation. À son arrivée, elle a constaté que le navire, qui était abandonné et délabré, était immergé et que des hydrocarbures remontaient à la surface, formant une irisation. Il semblait s'agir d'un mélange de carburant diesel, d'huiles lubrifiantes et de liquide hydraulique.

Selon des renseignements recueillis auprès des occupants de navires voisins, le propriétaire présumé du navire n'avait pas été vu depuis plusieurs mois. La GCC a aussi été informée que le *Bromada* avait changé de propriétaire plusieurs fois avant d'aboutir dans un lieu du port de Ladysmith où étaient rassemblés des navires délabrés et désertés. Toutefois, aucune preuve documentaire de ces transactions n'a été trouvée. De plus, à la suite d'une recherche dans le registre d'immatriculation des bâtiments de Transports Canada, la GCC a déterminé que le navire à coque en bois de 50 pieds, construit en 1926, avait été retiré du registre plusieurs années auparavant.

Étant donné que le propriétaire du navire n'a pu être identifié, le surintendant régional de l'équipe d'intervention environnementale de la GCC a décidé de sortir le navire de l'eau, afin de limiter et de prévenir d'autres dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. À la suite d'un processus d'appel d'offres, un contrat a été accordé à l'entreprise Saltair Marine Services Ltd. pour renflouer le *Bromada*. Le 21 septembre, l'épave a été remise à flot, placée sur un chaland et remorquée jusqu'au chantier de l'entrepreneur. La GCC a ensuite engagé un expert maritime indépendant pour qu'il inspecte le *Bromada* et en estime la valeur. L'expert maritime a conclu que le navire n'avait aucune valeur, car les planches du bordage étaient disjointes et le calfatage des insterstices de la coque s'était désagrégé. Les machines n'avaient pas de valeur non plus, parce qu'elles avaient été immergées dans de l'eau de mer pendant un certain temps. De plus, le coût d'enlèvement de tout autre matériel dépasserait sa valeur de récupération. Par conséquent, la GCC a chargé Saltair Marine Services Ltd. d'enlever tous les hydrocarbures, et ensuite de déconstruire et d'éliminer le *Bromada*.

Demande d'indemnisation

Le 4 février 2015, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 34 586,25 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

Évaluation et offre

Après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur n'a pas accepté le montant de 2 200,00 $ pour l'assurance complémentaire facturée par Saltair Marine Services Ltd.; par conséquent, il a conclu que la somme de 32 386,25 $ était établie. Le 9 avril 2015, il a offert cette somme, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation, conformément à la LRMM. Le MPO/GCC a accepté l'offre le 29 avril 2015, mais le paiement a été suspendu parce qu'une entente de désistement et de subrogation n'avait pas été exécutée.

En septembre 2016, le MPO/GCC a reçu un paiement de 35 066,41 $, y compris les intérêts, en règlement de sa demande d'indemnisation.

Mesures de recouvrement

Étant donné qu'il n'a pas été possible d'identifier le propriétaire du navire durant l'intervention de la GCC en réponse à l'incident, ni à la suite de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a conclu que toutes les mesures raisonnables avaient été prises pour recouvrer la somme versée au MPO/GCC et il a fermé le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 30 septembre 2016.

***Porcher G* (2014)**

Lieu : Campbell River (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-644-C1

Incident

Le 13 janvier 2014, le *Porcher G*, un ancien navire de pêche à coque en bois de 45 pieds, a coulé au quai de Campbell River (Colombie-Britannique) et a déversé des hydrocarbures. Des membres du personnel de la station de sauvetage de Campbell River se sont rendus sur les lieux et ont déployé un barrage flottant autour du navire coulé. Le propriétaire du navire a été trouvé et avisé de sa responsabilité de prendre les mesures nécessaires pour limiter et prévenir d'autres dommages dus à la pollution, mais il a répondu qu'il n'avait pas les moyens d'arrêter le déversement d'hydrocarbures ni de récupérer le navire coulé. Par conséquent, l'équipe d'intervention environnementale de la Garde côtière canadienne (GCC) a pris en charge la gestion de l'intervention et a pris des dispositions avec des entrepreneurs locaux pour renflouer le navire. Le 14 janvier, le navire a été sorti de l'eau et placé à bord d'un chaland, qui a été remorqué jusqu'au terminal pour chalands de Duncan Bay, juste au nord de Campbell River. La GCC a ensuite engagé un expert maritime local pour qu'il inspecte le *Porcher G* et en estime la valeur. L'expert maritime a indiqué que le navire n'avait aucune valeur réelle et qu'il était sans doute irréparable. Un peu de ferraille représentait la seule valeur qu'il possédait.

Le 15 janvier, la GCC a décidé de déconstruire le navire afin d'en retirer les hydrocarbures et de prévenir d'autre pollution. Un entrepreneur en excavation local a été engagé pour faire ce travail. Tous les hydrocarbures ont été retirés du moteur et les métaux recyclables ont été séparés des déchets de bois contaminés par les hydrocarbures, lesquels ont été éliminés dans une installation appropriée.

Demande d'indemnisation

Le 6 mars 2015, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 30 585,25 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

Évaluation et offre

Après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a conclu que le montant total de la demande d'indemnisation était établi. Par conséquent, le 6 mai 2015, il a offert la somme de 30 585,25 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation, conformément à la LRMM. Le MPO/GCC a accepté l'offre le 16 juin 2015, mais le paiement a été suspendu parce qu'une entente de désistement et de subrogation n'avait pas été exécutée.

En juillet 2016, le MPO/GCC a reçu un paiement de 32 828,07 $, y compris les intérêts, en règlement de sa demande d'indemnisation.

Mesures de recouvrement

L’administrateur a fait appel à un service professionnel de localisation pour faire une recherche des actifs du propriétaire du navire. Il a été déterminé que le propriétaire ne possédait aucun actif saisissable. Par conséquent, l’administrateur a conclu que toutes les mesures raisonnables avaient été prises pour recouvrer la somme versée au MPO/GCC et il a fermé le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 10 août 2016.

***Elf* (2014)**

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

Incident

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

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

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

Le 17 janvier 2014, peu de temps après avoir été confié à une autre compagnie de remorquage, l'*Elf* a commencé à couler. La GCC est retournée à Squamish et a poursuivi les mesures pour contenir et récupérer les hydrocarbures qui se trouvaient encore dans le chenal Mamquam Blind. Le 20 janvier 2015, la GCC a mis fin à l'opération d'intervention et l'*Elf* a été laissé au fond de l'eau.

Mesures prises par l'administrateur

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

Demande d'indemnisation

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

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

Évaluation et offre

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

Mesures de recouvrement

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

Le procès a eu lieu le 20 décembre 2017 et le jugement a été prononcé en faveur de l'administrateur. Le propriétaire du navire a été condamné à payer les dommages, les dépens et les intérêts. L'administrateur a convenu avec l'avocat du propriétaire du navire de ne prendre aucune autre mesure pour recouvrer le montant du jugement pour une période de 120 jours. Le délai de grâce que l'administrateur avait accordé au propriétaire du navire a expiré le 28 mai 2018, mais aucun paiement n'avait encore été reçu à cette date.

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

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

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

L'administrateur a demandé au surintendant des faillites d'enquêter sur le propriétaire du navire afin de s'assurer que ce dernier déclare tous ses actifs et ses revenus. Le surintendant des faillites a accepté de procéder à cette enquête, laquelle a été effectuée le 19 février 2020. L'enquête a mené à la découverte de fonds qui n'avaient pas été déclarés dans le cadre de la faillite.

Le 12 décembre 2020, l'administrateur a reçu un chèque au montant de 1 189,70 $, ce qui représentait sa part proportionnelle des biens de la faillite du défendeur, y compris les fonds additionnels qui ont été découverts.

Situation

L'administrateur a fermé le dossier le 1er janvier 2021, après avoir conclu que toutes les mesures de recouvrement raisonnables avaient été prises dans les circonstances.

***Elf* – Demande d'indemnisation du district de Squamish (2014)**

Lieu : Port de Squamish (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-646-C1-1

Incident

Le 14 janvier 2014, le vieux remorqueur en bois *Elf* a coulé à proximité du quai de l'État dans le port de Squamish (Colombie-Britannique), dans une zone écosensible. On a signalé qu'une quantité considérable d'hydrocarbures remontait de l'épave. La Garde côtière canadienne (GCC) s'est rendue sur les lieux de l'incident avec du matériel de lutte contre la pollution. Des représentants de la Première Nation et de la municipalité de Squamish ont également participé directement aux opérations d'intervention. Ils ont fourni un appui à la GCC en organisant des réunions entre plusieurs organismes en collaboration avec le ministère de l'Environnement de la province, la Gendarmerie royale du Canada, Environnement Canada et le propriétaire du remorqueur.

Dès le début, le district de Squamish a mobilisé son centre des opérations d'urgence pour qu'il apporte son aide aux opérations et qu'il assure la liaison avec la Première Nation Squamish. Les mesures de lutte contre la pollution ont consisté notamment à vérifier une série de bassins et de zones de drainage au cas où il y ait un déversement d'hydrocarbures dans le système d'évacuation des eaux. Lorsque des hydrocarbures ont été découverts dans le port, le personnel a fermé les barrières menant à l'estuaire pour empêcher que les polluants ne se dispersent davantage. Une attention particulière a été portée à la surveillance des vannes de décharge du chenal Blind, où il y avait un plus grand risque de contamination par les hydrocarbures.

Demande d'indemnisation

Le 3 novembre 2014, le directeur général des Services financiers du district de Squamish a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 3 463,67 $, en recouvrement des frais engagés en réponse à l'incident. La demande d'indemnisation indiquait que les dépenses totales pour les mesures prises s'élevaient à 6 314,73 $, mais une demande d'indemnisation correspondant à la différence avait été présentée à l'organisme des services d'urgence de la province.

Évaluation et offre

Le 20 janvier 2015, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert le montant établi de 3 463,67 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation, en vertu de *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. Le district de Squamish a accepté l'offre et a signé une entente de désistement et de subrogation. Le 16 février 2015, un chèque au montant de 3 579,82 $, intérêts compris, a été envoyé par la poste au district de Squamish.

Mesures de recouvrement

D'après ses constatations concernant la propriété du navire, l'administrateur a conclu qu'une action

en recouvrement dépasserait probablement la somme de 3 579,82 $ et qu'il n'était donc pas justifié d'engager d'autres dépenses pour prendre des mesures de recouvrement.

Situation

Le dossier a été fermé le 24 février 2015.

Dossiers connexes

Elf (2014), port de Squamish (Colombie-Britannique), numéro de cas : 120-646-C1 (même incident, différent demandeur)

***Baltic II* (2014)**

Lieu : Deep Bay (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-647-C1

Incident

Le 24 janvier 2014, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée par l'administration portuaire de Deep Bay (Colombie-Britannique) qu'un navire de pêche en bois abandonné, le *Baltic II*, risquait de couler et de déverser des hydrocarbures à son point d'amarrage dans le port. Le directeur du port a indiqué que le navire n'avait pas de système de pompage de cale. Après avoir inspecté le navire, le personnel de la GCC a constaté qu'il était à l'état d'épave très avancé. Il y avait du carburant et des huiles lubrifiantes dans la cale, et des conteneurs d'huile ont été découverts dans la cale à poissons et la salle des machines. Du matériel absorbant a été utilisé pour récupérer les hydrocarbures de la cale. Les réservoirs de carburant ont aussi été vidés.

Le 30 janvier, une lettre a été envoyée par la poste au propriétaire inscrit du navire pour l'informer de la situation et l'aviser de sa responsabilité d'empêcher une éventuelle pollution par les hydrocarbures du site d'aquaculture écosensible qui se trouvait non loin. Cependant, aucune réponse n'a été reçue. Par conséquent, compte tenu de l'état du navire, de la vulnérabilité de la zone environnante et de l'absence de réponse du propriétaire, la GCC a décidé de sortir le *Baltic II* de l'eau et de le transporter vers une installation pour qu'il soit détruit. Le 7 février, la GCC a engagé un expert maritime de l'entreprise Blue Seas Yacht Surveys pour qu'il inspecte le *Baltic II* et en estime la valeur. L'expert a déterminé que le navire était inapte à tout service et que, dans son état et du fait que le bois était très contaminé, il nécessiterait une réfection majeure. La valeur du navire, qui tenait compte de la valeur d'épave, a été estimée à 2 000,00 $. Après avoir reçu le rapport de l'expert, la GCC a décidé de faire démanteler le navire dans une installation appropriée.

Demande d'indemnisation

Le 13 mars 2015, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 9 712,57 $, afin de recouvrer les frais engagés en réponse à l'incident, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

Évaluation et offre

À la suite de l'examen et de l'évaluation globales des circonstances entourant l'incident qui s'était produit dans une zone écosensible où se trouve une importante industrie aquacole, l'administrateur a conclu que le montant total de la demande d'indemnisation était établi. Le 11 juin 2015, il a donc offert la somme de 9 712,57 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation, en vertu de la LRMM. Le MPO/GCC a accepté l'offre le 16 juin 2015, mais le paiement du montant du règlement a été suspendu, car la GCC n'avait pas retourné une entente de désistement et de subrogation en bonne et due forme. Le montant du règlement de 10 449,72 $, intérêts compris, a été payé le 28 juillet 2016.

Mesures de recouvrement

En septembre 2016, le conseiller juridique de l'administrateur a envoyé au propriétaire du navire une demande de remboursement par courrier recommandé afin de recouvrer la somme versée, mais la lettre n'a pu être livrée. Par conséquent, après avoir examiné pleinement la probabilité de succès d'une action en recouvrement, l'administrateur a fermé le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2017.

***Heather Princess* (2013)**

Lieu : Prince Rupert (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-654-C1

Incident

Le 3 juillet 2013, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le navire de pêche *Heather Princess* s'était échoué près de Prince Rupert (Colombie-Britannique). Le navire avait à son bord 50 litres d'huile hydraulique et 24 litres de carburant diesel. À cause du risque de pollution, la GCC a retiré les polluants du navire le 9 juillet 2013, et le navire est resté échoué sur les rochers.

Demande d'indemnisation

Le 23 avril 2014, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (la Caisse) une demande d'indemnisation au montant de 6,578,87 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident du *Heather Princess*, en vertu du paragraphe 77(1) et des articles 101 et 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

Évaluation et offre

Le 20 mai 2014, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a fait une offre au montant établi de 6 578,87 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation, conformément à la LRMM. Le 1er juin 2014, le MPO/GCC a accepté l'offre. Le 4 juin 2014, l'administrateur a ordonné le paiement de la somme de 6 780,92 $, y compris des intérêts de 202,05 $.

Situation

Le dossier a été fermé le 5 août 2014.

Remarque : Les renseignements sur cette demande d'indemnisation ont été tirés du système de gestion de l'information de la Caisse et des dossiers archivés de la Caisse, car la demande d'indemnisation ne figure dans aucun rapport annuel de l'administrateur.

***Maryjack* (2014)**

Lieu : Baie Sibell, île de Vancouver (Colombie-Briatnnique)
Numéro de cas : 120-657-C1

Incident

Le 31 mai 2014, le *Maryjack*, un ancien navire de pêche à coque de bois de 60 pieds, construit en 1927, a coulé à son point de mouillage dans la baie de Sibell, près de Ladysmith, sur l'île de Vancouver, en Colombie-Britannique. Cet endroit est le territoire ancestral de la Première Nation Stz'uminus et il abrite une industrie d'élevage de crustacés. L'incident a causé un déversement d'hydrocarbures dans l'environnement marin.

Le même jour, l'incident a été signalé à la Garde côtière canadienne (GCC) et le personnel de l'équipe d'intervention environnementale de la GCC a assumé le rôle de commandant sur place. Un barrage flottant et des matelas absorbants ont été déployés afin de contenir et d'enlever les polluants. Le 1er juin, après avoir constaté que du carburant, de l'huile lubrifiante et du liquide hydraulique s'échappaient encore de l'épave, l'équipe d'intervention environnementale de la GCC a engagé des plongeurs locaux pour tenter de contenir le déversement d'hydrocarbures en obturant les évents; cependant, des hydrocarbures ont continué à s'échapper. Le lendemain, l'équipe de la GCC a poursuivi ses efforts pour récupérer le matériel absorbant souillé contenu par le barrage flottant.

La GCC a communiqué avec le propriétaire inscrit du navire et lui a remis un avis officiel pour l'informer de sa responsabilité première de prendre des mesures afin de prévenir ou de limiter les dommages causés par la pollution. Cependant, le propriétaire du navire a informé la GCC qu'il n'avait pas les moyens de répondre à la situation.

Le 4 juin, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada a engagé un entrepreneur, Saltair Marine Services, pour renflouer, démanteler et enlever le *Maryjack*. Le navire a été remis à flot, asséché et remorqué jusqu'aux installations de l'entrepreneur à Ladysmith. Un expert maritime indépendant a évalué l'état du navire et a recommandé qu'il soit démantelé, car il était impropre à tout usage. Tous les hydrocarbures ont été retirés et le *Maryjack* a été démantelé par l'entrepreneur.

Demande d'indemnisation

Le 10 juillet 2015, la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'Administrateur une demande d'indemnisation au montant de 94 689,51 $ pour les frais engagés, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (la *Loi*).

L'Administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

Des renseignements supplémentaires ont été demandés pour les besoins de l'évaluation. Certains frais réclamés dans la demande d'indemnisation ont été refusés, comme les heures supplémentaires qui n'ont pas été jugées nécessaires, les frais d'assurance complémentaire et les nouveaux tarifs de services externes, qui n'étaient pas encore en vigueur au moment de l'incident.

Le 13 novembre 2015, l'Administrateur a offert à la GCC la somme de 86 228,70 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. L'offre a été acceptée par la GCC le 18 décembre 2015. Cependant, le paiement de la demande a été différé en raison de la question du désistement et de la subrogation.

Cet incident ayant été choisi comme cause type concernant cette question, l'avocat de la Caisse a signifié et déposé un avis de requête le 7 octobre 2016. L'audience a eu lieu en avril 2017 et, le 31 mai 2017, la Cour fédérale a rendu sa décision, selon laquelle l'Administrateur n'a pas le droit d'exiger d'un demandeur qu'il exécute une entente de désistement et de subrogation comme condition préalable au paiement de sa demande d'indemnisation en vertu de la *Loi*.

Un paiement de 93 812,48 $**,** y compris des intérêts s'élevant à 7 583,78 $, a été versé à la GCC le ou vers le 8 juin 2017.

Mesures de recouvrement

En raison du manque de moyens financiers du propriétaire du navire au moment de l'incident, et de l'impossibilité de retrouver le propriétaire du navire après l'incident, l'Administrateur n'a pas été en mesure d'intenter une action en recouvrement.

Situation

Le dossier a été fermé le 5 juillet 2017.

***Windago* (2014)**

Lieu : Plage de Kitsilano, (C.-B.)
Numéro de cas : 120-659-C1

Incident

Le 11 juin 2014, le *Windago*, un voilier en ferro-ciment de 53 pieds, qui avait à son bord plus de 400 litres de diesel et des quantités inconnues d'huiles lubrifiantes, a chassé sur son ancre et s'est échoué sur la plage de Kitsilano, à Vancouver. Le navire a été percé et a causé une fuite d'hydrocarbures. La Garde côtière canadienne (GCC) a pris des mesures pour minimiser les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Environnement Canada a été chargé de produire une carte des zones vulnérables dans le secteur touché.

Le propriétaire avait indiqué qu'il était incapable de renflouer le navire et d'atténuer le risque d'autre pollution par les hydrocarbures. Le groupe d'intervention environnementale de la GCC a assumé le rôle de commandant sur place et d'intervenant. La GCC a engagé la Western Canada Marine Response Corporation afin qu'elle déploie un barrage flottant autour du navire échoué. En même temps, les intervenants de la GCC ont employé du matériel absorbant et des pompes d'aspiration pour récupérer les hydrocabures et empêcher la pollution de se propager, et elle a retiré les hydrocabures et les polluants du navire pour les placer dans des bassins de récupération.

Après un examen préliminaire du navire percé, il a été déterminé que la coque ne pouvait pas être réparée. Il a donc été décidé d'enlever et de démanteler le navire afin d'empêcher qu'il cause d'autre pollution. La compagnie Vancouver Pile and Dredge a été engagée d'urgence pour enlever l'épave du navire. Les opérations d'enlèvement et de démantèlement du navire se sont terminées à la fin de la journée du 12 juin 2014.

Durant les opérations d'enlèvement du navire, une quantité considérable de débris et d'hydrocarbures a souillé la plage, formant une bande étroite d'environ un mètre de largeur par cent mètres de longueur. La plage a été nettoyée par la GCC et le personnel de Vancouver Pile and Dredge durant la matinée du 13 juin 2014.

Demande d'indemnisation

Le 17 février 2016, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPP/GCC), a présenté à l'Administrateur une demande d'indemnisation au montant de 41 506,93 $ pour les frais engagés, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (la *Loi*).

L'Administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

Le 1er juin 2016, à la suite d'une enquête et d'une évaluation de la demande d'indemnisation, l'Administrateur a offert au MPO/GCC le montant établi de 41 506,93 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. L'offre a été acceptée par le MPO/GCC le 20 juin 2016, et un paiement de 44 035,16 $, y compris des intérêts s'élevant à 2 528,23 $, a été versé.

Mesures de recouvrement

Le 16 février 2017, une demande de remboursement a été envoyée au propriétaire du navire, mais aucune réponse n'a été reçue.

Par la suite, des mesures ont été prises pour trouver le propriétaire du navire et faire une recherche de ses actifs; cependant, toutes les tentatives ont été infructueuses.

Situation

Le dossier a été fermé le 7 juin 2017.

***Silver King* (2014)**

Lieu : Deep Bay, île de Vancouver (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-660-C1

Incident

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

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

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

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

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

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

Mesures prises par l'administrateur

Comme il est indiqué ci-dessus, après avoir été avisé de l'incident par la GCC, l'administrateur a retenu les services d'un avocat-conseil et l'a chargé – sans préjudice de ses obligations en vertu de la LRMM – de faire appel à un expert technique afin qu'il inspecte le navire de concert avec l'expert engagé par la GCC.

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

Demande d'indemnisation

Le 31 octobre 2017, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 338 379,18 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident, en vertu de la LRMM.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible selon la partie 7 de la *Loi*. Étant donné qu'aucun déversement ne s'était produit et que le *Silver King* n'était pas un navire visé par la Convention, le délai de prescription de cinq ans pour faire une demande d'indemnisation s'appliquait.

Évaluation et offre

Le 11 avril 2018, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a fait une offre d'indemnité au montant établi de 107 941,32 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation du MPO/GCC. L'offre a été acceptée le 11 juin 2018. Le 27 juin 2018, la somme de 115 240,52 $, y compris les intérêts, a été versée au MPO/GCC.

L'écart entre le montant réclamé par la GCC et l'offre d'indemnité était dû principalement à la conclusion de l'administrateur selon laquelle la menace de pollution par les hydrocarbures que posait le *Silver King* n'était pas liée directement au navire lui-même. Par conséquent, la déconstruction du navire n'était pas indemnisable en vertu de la *LRMM*, parce qu'elle ne pouvait pas être considérée comme une mesure de sauvegarde raisonnable.

Mesures de recouvrement

Le 12 février 2019, l'avocat-conseil de l'administrateur a envoyé une demande de remboursement à l'avocat représentant la succession du défunt propriétaire du navire. Le 10 avril 2019, l'administrateur a reçu une réponse de l'avocat représentant la succession, qui l'a informé que la réclamation contre la succession était prescrite en vertu de l'article 366.2 du code de procédure civile de la Californie.

Le 2 mai 2019, l'administrateur a obtenu un avis d'un avocat de la Californie qui lui a confirmé que la réclamation contre la succession du défunt propriétaire du navire était prescrite de façon absolue.

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

Situation

Le dossier a été fermé le 23 mai 2019.

Crown Forest 84-6 **(2014)**

Lieu : Inlet Zeballos (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-663-C1

Incident

Le 25 septembre 2014, le *Crown Forest 84-6*, une barge de campement de 39 mètres, jauge brute de 427, était en train de couler et de polluer l'Inlet Zeballos, sur la côte ouest de l'île de Vancouver. La barge était partiellement submergée et échouée sur les rochers, exposée à l'action des marées, dans une zone délicate de fraye de hareng et de saumon. Une légère irisation d'hydrocarbures irrécupérable a été observée. Une personne qui s'est présentée comme étant le propriétaire de la barge, mais qui, en fait, n'était pas le propriétaire inscrit dans le registre des navires, a avisé la Garde côtière canadienne (GCC) qu'il était incapable d'intervenir en réponse à l'incident. Le propriétaire inscrit de la barge a été identifié plus tard, mais ce dernier a prétendu qu'il avait déjà vendu la barge.

La GCC a assumé le rôle de commandant sur place. La barge avait à son bord diverses remorques et de l'équipement mécanique contenant des hydrocarbures. Le personnel de la GCC a utilisé des pompes à vide pour retirer 600 litres de carburant diesel qui se trouvait dans un réservoir sur le pont. Un entrepreneur local possédant de l'équipement lourd a été engagé pour enlever le reste des polluants. Le 14 octobre, la GCC a mis fin à l'opération d'intervention, après avoir déterminé que la barge et son équipement ne posaient plus qu'un risque minime de pollution.

Mesures prises par l'administrateur

Après avoir été informé de l'incident par la GCC, l'administrateur a engagé un expert maritime pour qu'il se rende sur les lieux de l'incident et fasse enquête sur la situation. L'expert maritime a rencontré le superviseur de l'équipe d'intervention environnementale de la GCC et les représentants du gouvernement provincial qui participaient aux opérations. Il a été informé que le ministère provincial des Forêts, des Terres et des Ressources naturelles travaillait à élaborer un plan pour remorquer la barge jusqu'au rivage et la démanteler.

Demande d'indemnisation

Le 19 septembre 2016, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, une demande d'indemnisation au montant de 67 348,81 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident du *Crown Forest 84-6*.

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

Évaluation et offre

Le 24 novembre 2016, 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 67 348,81 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. L'offre a été acceptée le 14 décembre 2016 et un paiement de 71 698,27 $, y compris les intérêts, a été versé au MPO/GCC le ou vers le 21 décembre 2016.

Mesures de recouvrement

Le 2 février 2017, une demande de remboursement a été envoyée au propriétaire inscrit du navire. Le 13 mars, l'avocat du propriétaire inscrit du navire a répondu à la demande de remboursement et a nié toute responsabilité relativement aux demandes d'indemnisation.

Le 21 février 2017, une déclaration a été déposée à la Cour fédérale contre le propriétaire inscrit de la barge. Le propriétaire inscrit a déposé une mise en cause contre une tierce partie défenderesse, récemment décédée, et a prétendu que la barge avait été vendue à cette personne pour la somme de 1 $ avant le naufrage. La question que devait trancher la Cour fédérale était de savoir si le titre de la barge avait été transféré convenablement et, dans l'affirmative, si le propriétaire inscrit pouvait échapper à toute responsabilité sans faute, en dépit du fait qu'il n'avait pas effectué le changement d'immatriculation et qu'il prétendait ne pas en être le propriétaire.

La décision de la Cour fédérale a été rendue le 11 janvier 2019. La Cour a conclu, sur le fondement de l'ensemble de la preuve, que le prétendu transfert était valide, malgré l'enregistrement dans le Registre canadien d'immatriculation des bâtiments et l'absence d'un acte de vente officiel. Par conséquent, il était impossible de conclure à la responsabilité en vertu de la disposition pertinente de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, et l'action intentée par l'administrateur a été rejetée avec dépens.

Situation

Le dossier a été fermé le 28 février 2019.

***Bertha G* (2012)**

Lieu : Île Dunsmuir, port de Ladysmith (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-664-C1

Incident

Le 14 novembre 2012, l'équipe d'intervention environnementale de la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un ancien navire de pêche s'était échoué près de l'île Dunsmuir dans le port de Ladysmith, sur l'île de Vancouver (Colombie-Britannique). Des gens qui se trouvaient à cet endroit ont signalé que des hydrocarbures s'échappaient du navire échoué qui gîtait sur bâbord. Le lendemain matin, deux membres de l'équipe d'intervention environnementale de la GCC de la station de Victoria se sont rendus sur place à bord d'une embarcation équipée de matériel de lutte contre la pollution, afin d'évaluer la situation. Ils ont constaté que le navire était solidement échoué et inondé. Il rejetait des hydrocarbures noirs à la surface de l'eau. Au début, il n'a pas été possible de déterminer à qui appartenait le navire, car il n'avait pas de nom ni de numéro d'immatriculation visibles. Toutefois, la GCC a été avisée plus tard par le responsable de l'entreprise de sauvetage engagée qu'il s'agissait peut-être du *Bertha G*, un navire acheté par une personne de l'endroit qui n'avait pas les moyens de prendre des mesures en réponse au déversement de polluants. À la suite d'une enquête, on a trouvé dans le Système de recherche d'informations sur l'immatriculation des navires de Transports Canada que le *Bertha G*, un vieux navire de pêche de 80 pieds, immatriculé à l'origine à Prince Rupert, avait été retiré de la liste des navires.

La GCC a décidé de remettre le navire à flot de manière à prévenir et à minimiser d'autres dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Sa décision était fondée sur l'impossibilité, dans les circonstances, de déterminer de façon sûre la quantité de polluants potentiels ou d'enlever les hydrocarbures se trouvant à bord du navire à l'endroit où il était échoué. De plus, les citoyens du territoire de la Première Nation Stz'Uminus locale étaient inquiets du risque de pollution du secteur, qui est un lieu traditionnel de ramassage de coquillages. À la suite d'un processus d'appel d'offres, l'entreprise Saltair Marine Services Ltd a obtenu un contrat pour enlever le navire. Afin de profiter de la marée basse et en raison de prévisions météorologiques défavorables, l'entreprise de sauvetage a accéléré les préparatifs et a renfloué le navire dans la nuit du 16 novembre. L'épave a ensuite été remorquée aux installations de l'entrepreneur, où la GCC a engagé un expert maritime pour en évaluer l'état. À son arrivée au chantier, l'expert maritime a indiqué qu'il n'était pas en mesure de faire une inspection convenable du navire, parce que l'entreprise de sauvetage avait déjà enlevé une partie de la superstructure du navire afin d'en réduire le poids pour renflouer la coque. L'expert a toutefois indiqué que le navire était entièrement contaminé par les hydrocarbures et qu'il n'avait aucune valeur. Le navire a été sorti de l'eau aux installations de Saltair et placé sur une plate-forme de confinement en béton, afin que les huiles usées soient retenues dans un bassin pendant le processus de démolition. Le réservoir de carburant et la tuyauterie ont été vidés de leur contenu d'hydrocarbures. Lorsque la machine a été enlevée, une excavatrice a été utilisée pour démanteler l'épave et trier les déchets, les résidus de bois et la ferraille d'acier recyclable.

Demande d’indemnisation

Le 14 octobre 2014, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d’indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) une demande d’indemnisation au montant de 63 789,60 $ pour les frais engagés, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

Évaluation et offre

L’administrateur a fait enquête et a évalué la demande d’indemnisation. D'après la chronologie des documents à l'appui de la demande d’indemnisation, on ne savait toujours pas à qui appartenait le navire. On a signalé que la dernière personne ayant eu la garde du *Bertha G* était une personne âgée sans ressources qui vivait à bord d’un autre navire abandonné et délabré. La GCC a indiqué n’avoir fait aucun autre effort pour recouvrer les frais auprès de cette personne. L’administrateur a alors chargé son conseiller juridique d’engager un expert maritime pour qu'il examine l’évaluation préliminaire de la Caisse. Le 23 janvier 2015, l’expert maritime a indiqué que si les mesures de sauvetage n’avaient pas été prises avant la tempête, le *Bertha G* se serait très probablement enfoncé dans des eaux plus profondes et se serait brisé.

Le 29 janvier 2015, une fois son enquête et l’évaluation de la demande d’indemnisation terminées, l’administrateur a déterminé que le montant total de la demande d'indemnisation était établi. Il a donc offert la somme de 63 789,60 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d’indemnisation, conformément à la LRMM. Le MPO/GCC a accepté l’offre le 27 mars 2015, mais le paiement du montant du règlement a été suspendu, car la GCC n’avait pas retourné une entente de désistement et de subrogation en bonne et due forme. Le montant du règlement de 71 298,93 $, intérêts compris, a été payé le 9 novembre 2016.

Mesures de recouvrement

L’administrateur a examiné toutes les options de recours possibles. Cependant, étant donné l’impossibilité de déterminer à qui appartenait le navire, il a fermé le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 29 novembre 2016.

***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.

L'administrateur continuait de surveiller la situation financière des débiteurs judiciaires.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

Dossier connexe

120-689-C1 – *King Arthur* et *SL 104* (même propriétaire)
120-856-I-G – *Spudnik* (même navire)
120-833-C1 – Darrell Bay Incident (même propriétaire)
120-885-C1 – Unknown name (Deck Barge) (même propriétaire)

***Chilcotin Princess* (2015)**

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

Incident

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

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

Mesures prises par l'administrateur

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

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

Demande d'indemnisation

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

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

Évaluation et offre

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

Mesures de recouvrement

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

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

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

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

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

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

payer la réclamation de l'administrateur. À la suite du règlement, l'action devant la Cour fédérale a été rejetée.

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

Situation

Le dossier a été fermé le 17 septembre 2019.

***Marathassa* (2015) (GCC)**

Lieu : Port de Vancouver (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-673-C1

Incident

Le 8 avril 2015, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée d'un déversement d'hydrocarbures dans la baie English, près de l'entrée du port de Vancouver, en Colombie-Britannique. Le vraquier *Marathassa* (43 229 TJB), immatriculé à Chypre, qui était ancré au poste de mouillage 12 dans la baie English, était considéré comme étant la source probable de la pollution. Le capitaine du navire a d'abord nié toute responsabilité pour le déversement d'hydrocarbures. Par la suite, des inspecteurs de la Sécurité maritime de Transports Canada ont déterminé qu'une défectuosité mécanique à bord du *Marathassa*, qui a causé une infiltration de combustible de soute dans les cales du navire, était à l'origine du déversement d'hydrocarbures.

Plus tard le même jour, la GCC a conclu une entente contractuelle avec la Western Canada Marine Response Corporation (WCMRC), un organisme d'intervention agréé par Transports Canada. La GCC a assumé le commandement des opérations en tant qu'organisme responsable, et la WCMRC a commencé à écumer et à récupérer les hydrocarbures. Au début de la matinée du 9 avril 2015, la WCMRC a déployé un barrage flottant autour du *Marathassa*. Ce retard a eu un impact considérable sur la propagation de la pollution récupérable.

Les travaux de nettoyage effectués par la WCMRC et les autres entrepreneurs engagés par la GCC ont duré seize jours et ont pris fin le 23 avril 2015. Le *Marathassa* a été libéré le 24 avril 2015 et il a quitté la baie English le lendemain.

Un examen de l'incident a montré qu'environ 2 800 litres d'IFO 380, un mazout intermédiaire de soute, ont été déversés. On a estimé que près de 600 litres, ou plus, ont souillé le rivage. La baie English est entourée de plusieurs parcs et plages populaires qui sont accessibles depuis le secteur du centre-ville de Vancouver. Les plages sont d'importantes attractions touristiques et sont fréquentées par la population locale durant toute l'année. La baie English et l'inlet Burrard sont d'importantes aires d'hivernage pour de nombreux oiseaux de mer et d'eau, et ils ont été désignés par l'organisme Birdlife International comme une importante zone aviaire d'après la population d'oiseaux et les seuils des habitats.

Mesures prises par l'administrateur

Une lettre d'engagement a été reçue de l'assureur du navire, et l'administrateur a été avisé que les avocats des assureurs s'occupaient des réclamations.

Demande d'indemnisation

Le 3 avril 2017, pendant qu'elle était encore en discussion avec l'assureur du navire pour parvenir à un règlement, 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 2 431 746,57 $, 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 demande de la GCC, l'administrateur a mis en suspens l'évaluation de la demande d'indemnisation en attendant l'issue des discussions en cours entre la GCC et l'assureur du navire. Le 16 juin 2017, la GCC a demandé à l'administrateur de procéder à l'évaluation de la demande d'indemnisation, et elle a indiqué qu'elle allait informer le représentant du propriétaire du navire de sa décision.

Durant l'évaluation, le bureau de l'administrateur a fait plusieurs demandes de renseignements additionnels à la GCC, lesquels ont été fournis. Dans le cadre de ses pouvoirs en vertu de la *Loi sur les enquêtes*, l'administrateur a aussi demandé à la Sécurité maritime de Transports Canada une copie de son rapport d'enquête sur le *Marathassa*.

L'administrateur a reçu trois différentes demandes d'indemnisation concernant l'incident du *Marathassa,* survenu entre le 8 et le 24 avril 2015. Les mesures et les activités liées au Système de commandement d'intervention (SCI) énoncées dans les demandes d'indemnisation individuelles (et dans les documents respectifs) se chevauchaient et se recoupaient; par conséquent, l'administrateur a dû les évaluer ensemble pour s'assurer que les mesures faisaient partie du plan intégré et qu'elles n'étaient pas répétées. Bien qu'il ait fallu évaluer les demandes d'indemnisation individuellement, chacune d'entre elles a dû être examinée par rapport à l'ensemble des opérations qui se sont déroulées et qui ont nécessité l'intervention d'autres parties. Il a été nécessaire de comprendre ce portrait d'ensemble pour pouvoir décider du caractère raisonnable des mesures et des activités et déterminer si les coûts des éléments individuels de chaque demande d'indemnisation étaient raisonnables.

Le 17 janvier 2018, l'administrateur a envoyé une lettre d'offre préalable au MPO/GCC pour fins de commentaires. Le 22 février 2018, l'administrateur a reçu les commentaires du MPO/GCC. Le 29 mars 2018, l'administrateur a offert au MPO/GCC la somme de 1 855 627,75 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. Les principales différences entre la somme offerte et le montant de la demande d'indemnisation de la GCC étaient attribuables à une répétition de certaines activités de la GCC et de celles d'autres intervenants du SCI, à des frais de communication inadmissibles, à des frais engagés après que tout risque de pollution ait été écarté, et à des frais payés à des sous-traitants qui ont été jugés déraisonnables.

Le 22 mai 2018, la GCC a accepté l'offre et, le 25 mai 2018, l'administrateur a ordonné que la somme de 2 027 940,44 $ (y compris des intérêts courus de 172 312,69 $) soit versée à la GCC.

Mesures de recouvrement

En mai 2018, une demande de remboursement a été envoyée à l'avocat du propriétaire du navire. Le 18 septembre 2018, l'administrateur a reçu un montant de 1 063 653,19 $ à titre de paiement

par anticipation. Le 22 janvier 2019, l'administrateur a reçu un montant de 888 036,32 $, y compris les intérêts, ce qui représentait le solde du paiement complet de la demande d'indemnisation subrogée de la GCC.

Après avoir recouvré le montant complet, l'administrateur a signé et envoyé au propriétaire une lettre de quittance et de règlement en janvier 2019.

Situation

Le dossier a été fermé le 15 février 2019.

Dossiers connexes

120-673-C1-1 (APVF) : même incident, demande d'indemnisation de l'Administration portuaire de Vancouver Fraser
120-673-C1-2 (Ville de Vancouver) : même incident, demande d'indemnisation de la Ville de Vancouver

***Marathassa* (2015) (Administration portuaire de Vancouver Fraser)** ⚓

Lieu : Port de Vancouver (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-673-C1-1

Incident

Le 8 avril 2015, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée d'un déversement d'hydrocarbures dans la baie English, près de l'entrée du port de Vancouver, en Colombie-Britannique. Le vraquier *Marathassa* (43 229 TJB), immatriculé à Chypre, qui était ancré au poste de mouillage 12 dans la baie English, était considéré comme étant la source probable de la pollution. Le capitaine du navire a d'abord nié toute responsabilité pour le déversement d'hydrocarbures. Par la suite, des inspecteurs de la Sécurité maritime de Transports Canada ont déterminé qu'une défectuosité mécanique à bord du *Marathassa*, qui a causé une infiltration de combustible de soute dans les cales du navire, était à l'origine du déversement d'hydrocarbures.

Plus tard le même jour, la GCC a conclu une entente contractuelle avec la Western Canada Marine Response Corporation (WCMRC), un organisme d'intervention agréé par Transports Canada. La GCC a assumé le commandement des opérations en tant qu'organisme responsable, et la WCMRC a commencé à écumer et à récupérer les hydrocarbures. Au début de la matinée du 9 avril 2015, la WCMRC a déployé un barrage flottant autour du *Marathassa*. Ce retard a eu un impact considérable sur la propagation de la pollution récupérable.

Les travaux de nettoyage effectués par la WCMRC et les autres entrepreneurs engagés par la GCC ont duré seize jours et ont pris fin le 23 avril 2015. Le *Marathassa* a été libéré le 24 avril 2015 et il a quitté la baie English le lendemain.

Un examen de l'incident a montré qu'environ 2 800 litres d'IFO 380, un mazout intermédiaire de soute, ont été déversés. On a estimé que près de 600 litres, ou plus, ont souillé le rivage. La baie English est entourée de plusieurs parcs et plages populaires qui sont accessibles depuis le secteur du centre-ville de Vancouver. Les plages sont d'importantes attractions touristiques et sont fréquentées par la population locale durant toute l'année. La baie English et l'inlet Burrard sont d'importantes aires d'hivernage pour de nombreux oiseaux de mer et d'eau, et ils ont été désignés par l'organisme Birdlife International comme une importante zone aviaire d'après la population d'oiseaux et les seuils des habitats.

Mesures prises par l'administrateur

Une lettre d'engagement a été reçue de l'assureur du navire, et l'administrateur a été avisé que les avocats des assureurs s'occupaient des réclamations.

Demande d'indemnisation

Le 5 avril 2017, pendant qu'elle était encore en discussion avec l'assureur du navire en vue de parvenir à un règlement, l'Administration portuaire de Vancouver Fraser (APVF) a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 198 947,22 $, 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 demande de l'APVF, l'administrateur a mis en suspens l'évaluation de la demande d'indemnisation en attendant l'issue des discussions entre le demandeur et l'assureur du navire en vue de parvenir à un règlement. L'évaluation de la demande d'indemnisation a repris à la fin de juin 2017. Des renseignements additionnels ont été demandés à l'APVF et ont été reçus.

L'administrateur a reçu trois différentes demandes d'indemnisation concernant l'incident du *Marathassa*, survenu entre le 8 et le 24 avril 2015. Les mesures et les activités liées au Système de commandement d'intervention (SCI) énoncées dans les demandes d'indemnisation individuelles (et dans les documents respectifs) se chevauchaient et se recoupaient; par conséquent, l'administrateur a dû les évaluer ensemble pour s'assurer que les mesures faisaient partie du plan intégré et qu'elles n'étaient pas répétées. Bien qu'il ait fallu évaluer les demandes d'indemnisation individuellement, chacune d'entre elles a dû être examinée par rapport à l'ensemble des opérations qui se sont déroulées et qui ont nécessité l'intervention d'autres parties. Il a été nécessaire de comprendre ce portrait d'ensemble pour pouvoir décider du caractère raisonnable des mesures et des activités et déterminer si les coûts des éléments individuels de chaque demande d'indemnisation étaient raisonnables.

Le 15 janvier 2018, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a envoyé une lettre d'offre préalable à l'APVF pour fins de commentaires. Le 14 février 2018, l'APVF a demandé à obtenir une offre finale, et l'administrateur a offert la somme de 158 800,49 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indeminisation. Les principales différences entre la somme offerte et le montant de la demande d'indemnisation de l'APVF étaient attribuables à une répétition de certaines activités par rapport à celles d'autres intervenants du SCI, ainsi qu'à des frais de repas et d'accueil inadmissibles.

Le 20 février 2018, l'APVF a accepté l'offre. Le 1er mars 2018, l'administrateur a ordonné que la somme de 172 674,87 $ (y compris des intérêts courus de 13 874,38 $) soit versée à l'APVF.

Mesures de recouvrement

Le 6 mars 2018, le conseiller juridique de l'administrateur a envoyé une demande de remboursement aux avocats de l'assureur du navire.

Le 21 mars 2018, l'administrateur a reçu un paiement de 172 935,87 $ en règlement final de sa demande d'indemnisation subrogée de l'APVF.

Après avoir recouvré le montant complet, l'administrateur a signé et envoyé au propriétaire une lettre de quittance et de règlement en mars 2018.

Situation

Le dossier a été fermé le 12 avril 2018.

Dossiers connexes

120-673-C1 (GCC) : même incident, demande d'indemnisation de la Garde côtière canadienne.
120-673-C1-2 (Ville de Vancouver) : même incident, demande d'indemnisation de la Ville de Vancouver.

***Marathassa* (2015)**

Lieu : Port de Vancouver (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-673-C1-2

Incident

Le 8 avril 2015, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée d'un déversement d'hydrocarbures dans la baie English, près de l'entrée du port de Vancouver, en Colombie-Britannique. Le vraquier *Marathassa* (43 229 TJB), immatriculé à Chypre, qui était ancré au poste de mouillage 12 dans la baie English, a été identifié comme étant la source probable de la pollution. Le capitaine du navire a d'abord nié toute responsabilité pour le déversement d'hydrocarbures. Par la suite, des inspecteurs de la Sécurité maritime de Transports Canada ont déterminé qu'une défectuosité mécanique à bord du *Marathassa*, qui a causé une infiltration de combustible de soute dans les cales du navire, était à l'origine du déversement d'hydrocarbures.

Plus tard le même jour, la GCC a engagé la *Western Canada Marine Response Corporation* (WCMRC), un organisme d'intervention agréé par Transports Canada. La GCC a assumé le commandement des opérations en tant qu'organisme responsable, et la WCMRC a commencé à écumer et à récupérer les hydrocarbures. Tôt dans la matinée du 9 avril 2015, la WCMRC a déployé un barrage flottant autour du *Marathassa*. Ce retard a eu un impact considérable sur la propagation de la pollution récupérable.

Les travaux de nettoyage effectués par la WCMRC et les autres entrepreneurs engagés par la GCC ont duré seize jours et ont pris fin le 23 avril 2015. Le *Marathassa* a été libéré le 24 avril 2015 et il a quitté la baie English le lendemain.

Un examen de l'incident a montré qu'environ 2 800 litres d'IFO 380, un mazout intermédiaire de soute, ont été déversés. On a estimé que près de 600 litres, ou plus, ont souillé le rivage. La baie English est entourée de plusieurs parcs et plages populaires qui sont accessibles depuis le secteur du centre-ville de Vancouver. Les plages sont d'importantes attractions touristiques et sont fréquentées par la population locale durant toute l'année. La baie English et l'inlet Burrard sont d'importantes aires d'hivernage pour de nombreux oiseaux de mer et d'eau, et ils ont été désignés par l'organisme *Birdlife International* comme une importante zone aviaire d'après la population d'oiseaux et les seuils des habitats.

Mesures prises par l'administrateur

Une lettre d'engagement a été obtenue de l'assureur du navire, et l'administrateur a été avisé que les avocats des assureurs s'occupaient des réclamations.

Demande d'indemnisation

Le 21 février 2017, la Ville de Vancouver a présenté aux avocats de l'assureur du navire une demande d'indemnisation au montant de 569 053,13 $, dont elle a fait parvenir une copie à l'avocat-conseil de l'administrateur, pour les dommages causés par l'incident du *Marathassa*. La

Ville de Vancouver a indiqué que, si aucun règlement n'était conclu avec l'assureur du navire avant le 21 mars 2017, elle s'adresserait directement à l'administrateur pour obtenir le paiement de sa demande d'indemnisation.

Le 10 avril 2017, la Ville de Vancouver a confirmé à l'administrateur qu'elle lui présentait sa demande d'indemnisation du 21 février 2017 au montant de 569 053,13 $.

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

Évaluation et offre

À la demande de la Ville de Vancouver, l'administrateur a suspendu l'évaluation de la demande d'indemnisation en attendant l'issue des discussions en cours entre la ville et l'assureur du navire en vue de parvenir à un règlement. L'évaluation de la demande d'indemnisation a repris en juillet 2017. Des renseignements additionnels ont été demandés à la Ville de Vancouver.

Entre le 8 et le 24 avril 2015, l'administrateur a reçu trois différentes demandes d'indemnisation concernant l'incident du *Marathassa*. Les mesures et les activités liées au Système de commandement d'intervention (SCI) énoncées dans les demandes d'indemnisation individuelles (et dans les documents respectifs) se chevauchaient et se recoupaient; par conséquent, l'administrateur a dû les évaluer ensemble pour s'assurer que les mesures faisaient partie du plan intégré et qu'elles n'étaient pas répétées. Bien qu'il ait fallu évaluer les demandes d'indemnisation individuellement, chacune d'entre elles a dû être examinée par rapport à l'ensemble des opérations qui ont eu lieu et qui ont nécessité l'intervention d'autres parties. Il a été nécessaire de comprendre ce portrait d'ensemble pour pouvoir décider de la raisonnabilité des mesures et des activités et pour déterminer si les frais des éléments individuels de chaque demande d'indemnisation étaient raisonnables.

Le 17 janvier 2018, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a envoyé une lettre d'offre préliminaire à la Ville de Vancouver pour fins de commentaires. Le 22 février 2018, l'avocat de la Ville de Vancouver a fait parvenir à l'administrateur des commentaires et des propositions en réponse à sa lettre d'offre préliminaire.

Le 5 avril 2018, après avoir examiné les commentaires reçus, l'administrateur a fait une offre d'indemnité. Le 13 avril 2018, la Ville de Vancouver a fait valoir qu'elle n'avait pas eu une occasion équitable d'examiner les documents ayant servi à l'évaluation de sa demande d'indemnisation et qu'elle n'avait donc pas pu répondre adéquatement à l'offre préliminaire.

Le 19 avril 2018, l'administrateur a accepté de partager les documents de tiers ayant servi à évaluer la demande d'indemnisation de la Ville de Vancouver. Par conséquent, l’administrateur a retiré son offre préliminaire et l'a présentée à nouveau à titre de seconde offre préliminaire pour fins de commentaires additionnels.

Le 3 juillet 2018, l'avocat de la Ville de Vancouver a fourni des commentaires en réponse à la deuxième offre préliminaire.

Le 20 mars 2019, l'administrateur a offert à la Ville de Vancouver la somme établie de 235 748,23 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de sa demande d'indemnisation. Par la suite, la Ville de Vancouver a fait des propositions en vue de modifier l'offre. L'administrateur a accepté ces propositions. La Ville de Vancouver a accepté l'offre modifiée et, le 10 mai 2019, l'administrateur a ordonné que la somme de 266 014,96 $ soit versée à la Ville de Vancouver.

Mesures de recouvrement

À la suite du paiement versé à la Ville de Vancouver, l'administrateur a demandé que le montant du paiement soit imputé sur la lettre d'engagement. Le 9 juillet 2019, l'administrateur a reçu un paiement au montant de 236 070,59 $.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2021, étant donné que les litiges relatifs à ce dossier étaient pleinement résolus.

Dossiers connexes

120-673-C1 – *Marathassa* (même incident, demande d'indemnisation de la Garde côtière canadienne)
120-673-C1-1 – *Marathassa* (même incident, demande d'indemnisation de l'Administration portuaire de Vancouver Fraser)

***Gale Force* (2013)**

Lieu : Port de Comox (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-680-C1

Incident

Le 9 octobre 2013, le *Gale Force*, un ancien navire de pêche à coque de bois de 61 pieds, construit en 1940 et abandonné, était échoué et déversait des polluants dans l'estuaire maritime sensible à Comox (Colombie-Britannique). L'équipe d'intervention environnementale de la Garde côtière canadienne (GCC) a été déployée de Victoria pour évaluer la situation. À son arrivée, elle a constaté que le navire était inondé et entouré d'une irisation d'hydrocarbures. L'équipe d'intervention est montée à bord du navire abandonné et y a trouvé des conteneurs fixes et portables d'hydrocarbures. La salle des machines était inondée d'eau huileuse, et le moteur et les génératrices auxiliaires étaient sous l'eau. Les plages voisines ont été inspectées et une légère irisation d'hydrocarbures a été observée.

Le personnel de la GCC a parlé à quelques personnes de l'endroit, mais le propriétaire du navire n'a pas pu être identifié. Le *Gale Force* avait été retiré du registre d'immatriculation des navires de Transports Canada. Le personnel de la station de sauvetage de la GCC à French Creek a déployé un barrage flottant autour du navire pour éviter d'autres dommages dus à la pollution. La GCC a alors décidé de déplacer le navire afin de remédier à l'incident de pollution. Le 17 octobre 2013, un entrepreneur local, Sawchuck Pile Driving Ltd, a été engagé pour récupérer le *Gale Force* de la plage de Comox et le remorquer jusqu'au chantier naval de Saltair Marine Services Ltd à Ladysmith, où il a été sorti de l'eau. Une fois le navire hors de l'eau, la GCC a engagé un expert maritime indépendant de la société Coastal Marine Surveys pour inspecter le *Gale Force* et en estimer la valeur. L'expert a indiqué que le navire avait été partiellement submergé dans de l'eau salée pendant plusieurs semaines; en conséquence, les machines n'avaient aucune valeur et le coût de la main-d'œuvre pour récupérer l'équipement dépassait la valeur de récupération. Il a également conclu que le navire n'avait aucune valeur et que le coût de récupération de toute pièce et du transport des matériaux contaminés à un site de dépôt environnemental approuvé dépasserait de loin toute valeur de récupération.

À la suite d'un processus d'appel d'offres, la société Saltair Marine Services Ltd a obtenu un contrat pour l'enlèvement des huiles usées et de tous les matériaux contaminés par les hydrocarbures, ainsi que la démolition et l'élimination du navire. Le 25 avril 2014, Saltair Marine Services Ltd a informé la GCC que le ministère provincial du Développement social (le ministère) l'avait contacté au nom du propriétaire du navire, qui était de la réserve locale des Premières Nations. Le ministère voulait savoir si le propriétaire était admissible à l'aide sociale et si le navire devait être considéré comme un actif. La GCC a informé le bureau du ministère de Powell River de la situation du *Gale Force*.

Demande d'indemnisation

Le 14 août 2015, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une

demande d’indemnisation au montant de 54 169,48 $ pour les frais engagés, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

Évaluation et offre

Après avoir fait enquête et évalué la demande d’indemnisation, l’administrateur a déterminé que le montant de 51 382,12 $ était établi. Par conséquent, le 13 octobre 2015, il a offert cette somme, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d’indemnisation, conformément à la LRMM. Dans sa lettre d'offre, l'administrateur a fait part à la haute direction de la GCC de ses préoccupations à l'égard du fait que les demandes d’indemnisation étaient présentées si près de l'expiration du délai de prescription de deux ans prévu par la LRMM. Le MPO/GCC a accepté l’offre le 21 octobre 2015, mais le paiement du montant du règlement a été suspendu, car la GCC n’avait pas retourné une entente de désistement et de subrogation en bonne et due forme. Le montant du règlement de 55 249,73 $, intérêts compris, a été payé en juillet 2016.

Mesures de recouvrement

Après avoir examiné les mesures de recouvrement possibles, l’administrateur a déterminé qu'il y avait peu de chances de pouvoir recouvrer les frais. Il a donc fermé le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 12 août 2016.

Déversement d’origine inconnue (2015)

Lieu : False Creek (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-682-C1

Incident

Le 12 septembre 2015, du carburant diesel a été découvert à la surface de l’eau de False Creek, à Vancouver (Colombie-Britannique), entre les ponts Burrard et Granville à l’extrémité nord de l’île Granville. Le carburant s’est accumulé près de deux bateaux de la compagnie d’observation de baleines Wild Whales Vancouver. Le carburant se trouvait sous les quais auxquels les bateaux étaient amarrés, et près d’une flotte d’autres bateaux de la compagnie Granville Island Boat Rentals, qui étaient également amarrés à proximité. Tôt le matin de la découverte des hydrocarbures, le propriétaire de la compagnie de location de bateaux a communiqué avec la Garde côtière canadienne (GCC). En même temps, le personnel de la compagnie d’observation de baleines est intervenue et a commencé à prendre des mesures de nettoyage. Des matelas absorbants ont été achetés et mis en place pour récupérer le carburant. Ensuite, tous les matelas absorbants souillés ont été récupérés et placés dans des sacs à ordures afin d'être éliminés par False Creek Fuels. Le propriétaire de la compagnie Granville Island Boat Rentals a également participé au nettoyage.

Lorsque le spécialiste en intervention environnementale de la GCC est arrivé sur les lieux, il est monté à bord des bateaux d’observation de baleines et a vérifié s'il y avait du carburant diesel dans les cales. Il a été conclu que le carburant diesel autour des bateaux et des quais ne provenait pas des bateaux d’observation de baleines. Le spécialiste de la GCC a émis l’hypothèse que les hydrocarbures provenaient d'un des grands navires de pêche qui étaient amarrés au quai des pêcheurs voisin. Une traînée d’irisation de carburant diesel était visible dans le chenal. Les marées et le courant pouvaient avoir causé une concentration de la pollution dans le secteur des bateaux d’observation des baleines et des quais. Toutefois, la GCC a indiqué plus tard qu’aucune enquête n’avait été menée au quai des pêcheurs.

Demande d’indemnisation

Le 6 octobre 2015, le directeur du bureau de Wild Whales Vancouver a présenté à la Caisse d’indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d’indemnisation au montant de 1 019, 02 $, afin de recouvrer les frais que la compagnie avait engagés en réponse à l’incident.

Évaluation et offre

Le 8 octobre, l’administrateur a demandé à obtenir des renseignements et des documents justificatifs additionnels, par exemple s'il y avait une station-service ou un poste d'avitaillement en carburant pour bateau près du lieu de l'incident, afin de déterminer si le déversement aurait pu provenir d’une source terrestre. Il a également exigé des copies des factures réglées pour l’achat de matelas absorbants et des factures pour le coût de l’élimination du matériel pollué qui avait été récupéré. Les renseignements demandés ont été reçus le 26 octobre.

Au cours de son enquête, l’administrateur a aussi téléphoné à l’officier de la GCC. Ce dernier a confirmé que l’incident s’était bien produit et que les propriétaires des deux compagnies étaient intervenus de manière appropriée. La GCC a ensuite confirmé par écrit que l'origine du déversement était inconnue. Le 4 novembre 2015, après avoir terminé son enquête et l’évaluation de la demande d’indemnisation, l’administrateur a fait une offre au montant établi de 959,02 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. Le demandeur a accepté l'offre le 27 novembre et, après réception de l’entente de désistement et de subrogation en bonne et due forme, un chèque au montant de 965,96 $, y compris des intérêts de 6,94 $, a été envoyé par la poste à Wild Whales Vancouver le 17 décembre 2015.

Mesures de recouvrement

Étant donné qu'il s'agissait d'un déversement d’origine inconnue, aucune mesure de recouvrement n'était possible.

Situation

Le dossier a été fermé le 17 décembre 2015.

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. Les parties prévoient une médiation.

Situation

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

Dossier connexe

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)

***Pacific Grizzly* (2015)**

Lieu : Bella Coola (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-691-C1

Incident

Le 4 août 2015, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le *Pacific Grizzly*, un navire de pêche en bois vieux de 80 ans, avait coulé au quai de Bella Coola, en Colombie-Britannique, et qu'il causait de la pollution dans le secteur. Le navire avait à son bord environ 1 000 gallons de carburant diesel et 10 gallons d'huile lubrifiante. Le déversement d'hydrocarbures était à la fois visible et continu. Le propriétaire du navire a assumé la responsabilité du déversement et est intervenu pour remédier à la situation. Il a retiré du navire 13 barils de carburant diesel et 6 barils d'un mélange d'hydrocarbures et d'eau, et il a ensuite démantelé le navire. La GCC a joué deux rôles pendant les opérations d'intervention : elle a surveillé les travaux organisés et gérés par le propriétaire, et elle a fourni un barrage flottant et du matériel absorbant directement sur les lieux de l'incident.

Demande d'indemnisation

Le 10 juin 2016, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) une demande d'indemnisation au montant de 23 110,35 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

L'administrateur a confirmé que la demande d'indemnisation faite à la Caisse était admissible et, après avoir procédé à une enquête et à une évaluation, il a fait une offre au montant établi de 23 110,35 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. Le MPO/GCC a accepté l'offre le 7 juillet 2016, et la somme de 23 851,79 $, intérêts compris, a été payée.

Mesures de recouvrement

L'administrateur a fait appel à un service professionnel de localisation pour faire une recherche des actifs du propriétaire inscrit du *Pacific Grizzly*. Le conseiller juridique de la Caisse a ensuite intenté une action en recours contre le propriétaire inscrit, à la suite de laquelle les parties sont parvenues à un règlement négocié au montant de 12 500 $. Après réception du paiement, l'administrateur a remis au propriétaire du navire une quittance en bonne et due forme.

Situation

Le dossier a été fermé le 8 février 2017.

***Western Chief* (2015)**

Lieu : False Creek (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-693-C1

Incident

Le 14 juin 2015, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée d'un déversement de carburant diesel d'origine inconnue qui s'était produit près du navire de pêche *Western Chief*, au quai des pêcheurs de False Creek, en Colombie-Britannique. La GCC est intervenue sur place et a confirmé que le déversement était important, mais récupérable. Au départ, le propriétaire du navire n'a pas accepté la responsabilité du déversement. Des inspecteurs de Transports Canada se sont rendus sur les lieux, de même que le service d'incendie de Vancouver. La GCC a agi à titre de commandant du lieu de l'incident. En tout, 1 000 litres d'eau huileuse ont été récupérés à la surface de l'eau, 3 000 litres d'eau huileuse ont été retirés des cales du navire, et 76 sacs de déchets solides (matériel absorbant) ont été récupérés dans le secteur. La GCC a engagé l'organisme Western Canada Marine Response Corporation, qui est intervenu de manière rapide et efficace.

Demande d'indemnisation

Le 18 juillet 2016, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 45 521,92 $, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

Après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a conclu que le montant total de la demande d'indemnisation était établi. Par conséquent, le 18 août 2016, il a offert la somme de 45 521,92 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. Le MPO/GCC a accepté l'offre, et la somme de 47 199,42 $, intérêts compris, a été payée.

Mesures de recouvrement

L'administrateur a pris des mesures de recouvrement contre les propriétaires du *Western Chief*.

Le 14 mars 2017, après avoir remis une quittance aux propriétaires du *Western Chief*, l'administrateur a reçu des assureurs des propriétaires du navire un paiement de règlement au montant de 43 000,00 $.

Situation

Le dossier a été fermé le 28 mars 2017.

***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.

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)

***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 2024, 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.

***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).

***Pursepa* (2015)**

Lieu : Campbell River (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-707-C1

Incident

Le 2 mars 2015, le *Pursepa*, un navire de 50 pieds construit en 1928 comme garde-pêche, mais qui avait été récemment converti en bateau d'habitation, s'est échoué sur la pointe Tyee et a déversé des hydrocarbures dans l'estuaire de la rivière Campbell. Le personnel de la Garde côtière canadienne (GCC) a communiqué avec le propriétaire du navire et l'a informé de ses responsabilités. Le propriétaire du navire a indiqué qu'il prendrait les mesures nécessaires pour remettre son navire à flot à marée haute, afin d'atténuer le risque de pollution. Cependant, ses tentatives ont échoué, apparemment à cause d'un manque de fonds.

Le 4 mars, la GCC a assumé la direction de l'intervention. Le personnel de la GCC de Victoria a été déployé pour évaluer la situation et a assumé le rôle de commandant sur place. Il a été déterminé qu'il était nécessaire d'enlever l'épave afin d'éviter toute autre pollution par les hydrocarbures. Dès le début, le personnel de la station de sauvetage de la Garde côtière de Campbell River avait déployé un barrage flottant autour de l'épave afin de contenir tout déversement d'hydrocarbures.

Le 16 mars, un entrepreneur local de Campbell River a été engagé pour récupérer et enlever le navire abandonné. Environ 100 gallons de carburant diesel ont été retirés des réservoirs du navire. La machine principale, les réservoirs de carburant et d'autres polluants ont aussi été retirés. Durant l'opération de levage, la poupe du navire s'est détachée de la coque. Après plusieurs tentatives infructueuses pour enlever l'épave, il a été décidé de laisser la coque du navire sur la pointe Tyee.

Demande d'indemnisation

Le 28 février 2017, l'Administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans (MPO/GCC), une demande d'indemnisation au montant de 24 504,93 $ pour les frais engagés, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (la *Loi*).

L'Administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

Le 31 mars 2017, à la suite d'une enquête et d'une évaluation de la demande d'indemnisation, l'Administrateur a offert au MPO/GCC la somme de 24 473,92 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. L'offre a été acceptée par le MPO/GCC le 24 avril 2017.

Un paiement de 26 007,70 $, y compris des intérêts s'élevant à 1 533,78 $, a été versé au MPO/GCC le ou vers le 12 mai 2017.

Mesures de recouvrement

Le ou vers le 12 juin 2017, l'avocat de la Caisse a envoyé une demande de remboursement au propriétaire du navire, à laquelle le syndic de faillite du propriétaire du navire a répondu que la réclamation de la Caisse ne pourrait probablement pas être payée.

Après avoir examiné l'information reçue du syndic de faillite du propriétaire du navire, l'avocat de la Caisse a jugé qu'il n'était pas raisonnable de prendre d'autres mesures de recouvrement.

Situation

Le dossier a été fermé le 1er août 2017.

Déversement d'origine inconnue – (Demande d'indemnisation de la Ville de Vernon) (2016)

Lieu : Parc Paddlewheel, Vernon (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-709-C1

Inciden

Un déversement d'hydrocarbures a été causé par un petit bateau de plaisance, apparemment abandonné, qui était en train de couler à la rampe de mise à l'eau dans le parc de Paddlewheel, à Vernon, en Colombie-Britannique. La GRC a signalé l'incident au service d'incendie de Vernon le 25 septembre 2016. On a observé une petite nappe d'hydrocarbures qui s'échappait du bateau de plaisance en fibre de verre partiellement submergé.

Le service d'incendie de Vernon a dépêché un employé pour installer un remblai tubulaire à la base de la rampe de mise à l'eau, ainsi qu'un barrage flottant pour contenir la nappe d'hydrocarbures, qui s'étendait sur une superficie d'environ 600 mètres carrés. Après avoir inspecté le lieu de l'incident, le coordonnateur des travaux publics de la Ville de Vernon a communiqué avec les autorités concernées, y compris la Garde côtière canadienne (GCC). Le 26 septembre 2016, la GCC a donné l'ordre à la Ville de Vernon d'enlever tous les hydrocarbures et les polluants chimiques du bateau ou de sortir le bateau de l'eau.

Le 27 septembre 2016, le personnel des travaux publics de la Ville de Vernon a retiré le bateau de l'eau et l'a transporté jusqu'au site de décharge de la ville. Le service d'incendie de Vernon a récupéré le barrage flottant et le matériel antipollution pour les nettoyer et s'en débarrasser.

Demande d'indemnisation

Le 3 avril 2017, la Corporation de la Ville de Vernon (la Ville de Vernon) a présenté à l'Administrateur, en vertu de l'article 101 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, une demande d'indemnisation au montant de 2 011,56 $ pour les frais relatifs à l'enlèvement du bateau de plaisance et aux travaux de nettoyage de la pollution.

L'Administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

Le 19 juin 2017, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'Administrateur a offert à la Ville de Vernon la somme de 1 586,62 $, plus les intérêts, en vertu de l'article 105 de la *Loi*. Les intérêts ont été calculés au montant 39,61 $.

La différence entre la somme offerte et le montant de la demande d'indemnisation était due principalement à ce qui suit :

- les dépenses relatives aux frais généraux des salaires (47 %) et aux frais administratifs, dont les taux ont été jugés déraisonnables. Ces dépenses ont été acceptées, mais à un taux

réduit ;

- la TPS (à un taux de 5 %) a été appliquée au montant total de la demande d'indemnisation et facturée à la Caisse - comme si la Caisse avait acheté des services taxables fournis par la Ville de Vernon. La TPS a été déduite de la demande d'indemnisation.

Le 10 juillet 2017, l'offre a été acceptée par la Ville de Vernon.

Le 19 juillet 2017, l'Administrateur a ordonné que la somme de 1 626,23 $ (y compris des intérêts courus au montant de 39,61 $) soit versée à la Ville de Vernon.

Situation

Le dossier a été fermé le 2 août 2017.

***Command Performance* (2016)**

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

Incident

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

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

Demande d'indemnisation

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

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

Évaluation et offre

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

Mesures de recouvrement

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

Comme dans le dossier du *Chilcotin Princess* (120-669-C1), une action a été intentée contre la province de la Colombie-Britannique au motif que la propriété du navire était dévolue à la province. En vertu du droit des sociétés de la Colombie-Britannique, la province est devenue propriétaire du navire à la suite de la dissolution de la société Ahousat Freight Services Ltd. Le navire appartenait donc à la province au moment de l'incident.

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

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

Situation

Le dossier a été fermé le 29 janvier 2020.

***South Wind* (2015)**

Lieu : Baie Porpoise, Sechelt (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-714-C1

Incident

Le 31 août 2015, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le *South Wind*, un navire de pêche à coque de bois d'une longueur d'environ 36 pieds, était presque complètement submergé près de la marina de l'anse Sechelt, en Colombie-Britannique. Des hydrocarbures s'échappaient du navire. Le personnel d'intervention environnementale de la GCC s'est rendu sur les lieux avec de l'équipement, à bord d'une embarcation de lutte contre la pollution. Un barrage flottant et du matériel absorbant ont été déployés autour de la nappe d'hydrocarbures.

Le 2 septembre, la GCC a communiqué avec le propriétaire du navire, mais les tentatives de ce dernier pour récupérer le navire ont été infructueuses. La GCC a donc fait appel à un entrepreneur local pour renflouer le navire. Le 12 septembre, le *South Wind* a été remis à flot et retiré de l'eau.

Demande d'indemnisation

Le 30 mars 2017, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'Administrateur une demande d'indemnisation au montant de 14 300,21 $ 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

Le 5 mai 2017, à la suite d'une enquête et d'une évaluation de la demande d'indemnisation, l'Administrateur a offert au MPO/GCC la somme de 14 300,21 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. L'offre a été acceptée le 15 mai 2017 et un paiement de 15 028,16 $, y compris les intérêts, a été versé au MPO/GCC le ou vers le 8 juin 2017.

Mesures de recouvrement

Le conseiller juridique de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires a tenté de joindre le propriétaire du navire afin de recouvrer la somme payée, mais tous les efforts ont été infructueux.

Situation

Toutes les mesures raisonnables ayant été prises pour recouvrer le montant auprès du propriétaire du navire, l'Administrateur a conclu qu'il était peu probable que les fonds puissent être recouvrés. Le dossier a donc été fermé le 30 août 2017.

***Kokanee* (2016)**

Lieu : Port Hardy (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-715-C1

Incident

Le 22 mars 2016, la Garde côtière canadienne (GCC) a été informée que le *Kokanee*, un navire de pêche d'une longueur hors tout de 35 pieds, était en train de couler au quai de Port Hardy, en Colombie-Britannique, et que des hydrocarbures se déversaient dans l'environnement marin. L'administration portuaire a déployé des matelas absorbants et un barrage flottant autour du navire pour tenter d'atténuer les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

La GCC a dépêché du personnel local pour évaluer la situation et prendre les mesures d'intervention nécessaires. Le propriétaire du navire a indiqué qu'il n'avait pas les moyens ni les fonds pour sortir le *Kokanee* de l'eau. La GCC a donc assumé le rôle de commandant sur place et a engagé un entrepreneur local pour remorquer le navire à coque de bois à un chantier de remisage de navires à Port Hardy.

Lorsque le navire a été retiré de l'eau, la GCC a engagé un expert maritime pour qu'il se rende sur place et inspecte l'état de l'épave et en détermine la valeur de sauvetage. Par la suite, la GCC a engagé un entrepreneur pour qu'il démantèle le navire.

Demande d'indemnisation

Le 20 avril 2017, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation pour les frais engagés au montant de 4 109,75 $, 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

Le 7 juin 2017, 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 2 501,35 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation.

La principale différence entre le montant de la demande d'indemnisation et la somme jugée recevable par l'administrateur était due au rejet des frais d'inspection du navire après sa récupération, pendant qu'il se trouvait au chantier d'entreposage. Une inspection de ce genre n'est pas directement reliée à la prévention de la pollution ni aux dommages dus à la pollution, et elle n'est donc pas admissible à une indemnité en vertu de la *Loi*.

Le 28 juin 2017, la GCC a accepté l'offre.

Le 5 juillet 2017, l'administrateur a ordonné qu'un paiement de 2 592,33 $ (y compris des intérêts au montant de 90,98 $), soit versé au MPO/GCC.

Mesures de recouvrement

Durant les mois de juillet et août 2017, l'administrateur a tenté plusieurs fois de joindre le propriétaire du navire, mais toutes ses tentatives ont été infructueuses.

Situation

L'administrateur a fermé le dossier le 30 août 2017.

***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)

***Feelin' Free* (2017)**

Lieu : Port Neville (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-717-C1

Incident

Le 30 janvier 2017, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un navire ayant des personnes à bord était en feu dans la baie Kelsey, près de Sayward, en Colombie-Britannique. On a également signalé qu'il y avait environ 4 000 litres de carburant diesel à bord du navire. La GCC a indiqué qu'il s'agissait du *Feelin' Free*, un navire de pêche en plastique moulé renforcé de 14 mètres.

La station de sauvetage de la GCC à Campbell River a dépêché une équipe d'intervention. Les tentatives pour communiquer avec le propriétaire du *Feelin' Free* ont été infructueuses à ce stade. En raison du lieu éloigné de l'incident et de la menace de pollution que présentait le navire, la GCC a conclu un contrat d'urgence avec la *Western Canada Marine Response Corporation* (WCMRC). La WCMRC a envoyé du personnel et de l'équipement à Sayward, mais elle a été incapable de s'approcher du navire à cause de la chaleur extrême de l'incendie.

Le 31 janvier 2017, la GCC a dépêché une équipe d'intervention d'urgence de Victoria. Le *Feelin' Free* brûlait encore. La WCMRC est restée sur place et l'équipe de la GCC est arrivée plus tard dans la journée. Une irisation d'hydrocarbures irrécupérables a été observée autour du navire, qui était encore inaccessible.

Le propriétaire du *Feelin' Free* a désigné l'assureur du navire pour être son représentant. La GCC a communiqué avec l'assureur, qui a convenu qu'une intervention environnementale était nécessaire et qui s'est engagé à récupérer le navire une fois qu'il serait possible de le faire sans danger. Un avis officiel a été donné au propriétaire du navire pour l'informer de sa responsabilité et lui demander de faire connaître ses intentions. L'équipe de la GCC a quitté les lieux pour retourner à Victoria avant la fin de la journée.

Le 1er février 2017, le navire avait partiellement coulé, mais le feu couvait encore. La WCMRC a commencé à récupérer de petites quantités d'hydrocarbures à la surface de l'eau. Les habitants de l'endroit ont signalé la présence d'une odeur de diesel et d'une irisation d'hydrocarbures le long des plages locales. Le 2 février 2017, la WCMRC a quitté les lieux après avoir nettoyé la pollution par les hydrocarbures autant que possible. La GCC a émis au propriétaire et à l'assureur du *Feelin' Free* une directive leur ordonnant de remorquer le navire et de le retirer de l'environnement marin. Le propriétaire a obtempéré plus tard le même jour.

Demande d'indemnisation

Le 24 janvier 2019, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation au montant total de 37 731,13 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident causé par le *Feelin' Free*.

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

Évaluation et offre

L'administrateur a fait enquête et a évalué la demande d'indemnisation. Il a demandé à la GCC de fournir des renseignements additionnels, et celle-ci a répondu. Une partie des frais de la WCMRC ont été refusés.

Le 1er mai 2019, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 21 224,15 $, plus les intérêts courus de 1 582,70 $.

La GCC a accepté l'offre le 19 juin 2019, et la somme de 22 806,85 $, y compris les intérêts, lui a été versée par prélèvement sur la Caisse le 26 juin 2019.

Mesures de recouvrement

Le 5 juillet 2019, l'avocat-conseil interne de l'administrateur a envoyé une mise en demeure et une copie de la demande d'indemnisation de la GCC à l'assureur du *Feelin' Free*.

Le 30 juillet 2019, l'administrateur a reçu de l'assureur du navire la somme de 22 796,85 $ et, par la suite, il a dégagé ce dernier de toute responsabilité.

Situation

L'administrateur a fermé le dossier le 12 août 2019, après avoir obtenu un plein recouvrement.

***Miss Universe* (2016)** ⚓

Lieu : Port Edward (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-721-C1

Incident

Le 10 décembre 2016, l'administration portuaire de Port Edward a été avisée qu'un navire avait coulé dans les eaux relevant de sa compétence. À la suite d'une enquête, le navire a été identifié comme étant le *Miss Universe*, un ancien navire de pêche d'une jauge brute de 12,45. L'administration portuaire de Port Edward a communiqué avec la Garde côtière canadienne (GCC), après avoir déterminé qu'il y avait un risque élevé de pollution et un grave danger pour la sécurité.

Une substance épaisse de couleur grise a été observée à la surface de l'eau. L'administration portuaire de Port Edward a placé des matelas absorbants et a déployé un barrage flottant autour du navire pour atténuer les dommages à l'environnement causés par la pollution. Les matelas absorbants ont été remplacés le lendemain. Étant donné que la quantité de polluants à bord du navire était inconnue et difficile à contenir de manière sûre, il a été décidé de récupérer le *Feelin' Free* et de le démolir.

L'administration portuaire de Port Edward a continué de surveiller le navire et de changer les matelas absorbants jusqu'au 15 décembre 2016, lorsque le navire coulé a été récupéré par un entrepreneur privé et transporté à un endroit sûr pour être démoli.

Demande d'indemnisation

Le 12 juillet 2017, l'administrateur a reçu de l'administration portuaire de Port Edward une demande d'indemnisation au montant de 19 911,85 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident, en vertu de l'article 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

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

Évaluation et offre

Le 31 août 2017, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, durant laquelle des documents additionnels, des feuilles de temps et des factures ont été demandés et fournis, l'administrateur a offert à l'administration portuaire de Port Edward le montant établi de 18 711,85 $, plus les intérêts.

Le 15 septembre 2107, une lettre d'acceptation de l'offre a été reçue de l'administration portuaire de Port Edward.

Le 12 octobre 2017, l'administrateur a ordonné que la somme de 19 113,80 $, y compris des intérêts courus de 401,95 $, soit versée à l'administration portuaire de Port Edward.

Mesures de recouvrement

L'administration portuaire de Port Edward a informé l'avocat-conseil interne de l'administrateur que le propriétaire inscrit du *Feelin' Free* était décédé et que ses fils, à qui le navire appartenait peut-être au moment de l'incident, avaient pris contact avec l'administration portuaire mais qu'ils avaient été peu coopératifs après le naufrage. On ne savait pas exactement à qui appartenait le navire au moment de l'incident.

L'avocat-conseil interne de l'administrateur a envoyé des mises en demeure aux adresses connues du propriétaire inscrit du navire et de ses fils. Aucune réponse n'a été reçue.

L'équipe juridique de l'administrateur a fait des recherches dans les dossiers judiciaires et les certificats de décès de la Colombie-Britannique, mais elle n'a trouvé aucun renseignement sur le propriétaire inscrit du *Feelin' Free*.

Situation

L'administrateur a fermé le dossier le 24 octobre 2019, après avoir pris toutes les mesures de recouvrement raisonnables en conformité avec la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Dossier connexe

120-701-R – Déversement d'origine inconnue, Port Edward (2016) : même incident.

Navire non identifié (2017)

Lieu : Parc de Wellington Point, rivière Ladner (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-729-C1

Incident

Le 14 janvier 2017, un citoyen inquiet a avisé la Garde côtière canadienne (GCC) qu'un navire non identifié était apparemment en train de couler au parc de Wellington Point, sur la rivière Ladner, en Colombie-Britannique. La GCC est intervenue, le navire a été pompé, et on a jugé qu'il pouvait être laissé dans l'eau sans risque. Le navire a été amarré à une estacade flottante se trouvant non loin, et le personnel de sauvetage a quitté les lieux. Le lendemain, on a signalé que le navire posait un risque de pollution.

Il s'est avéré difficile d'entrer en contact avec le propriétaire du navire, et la GCC a donc pris l'initiative de retirer le navire de l'eau. Le 16 janvier 2017, la GCC a engagé une entreprise de sauvetage et, le même jour, celle-ci est arrivée sur les lieux avec un chaland et un équipage. Le navire a été renfloué et ramené sur le rivage pour être réparé avant d'être remorqué le 17 janvier à une marina située non loin, où il a été sorti de l'eau à l'aide d'un portique automoteur.

Demande d'indemnisation

Le 10 novembre 2017, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation pour les frais engagés au montant de 7 650,03 $, 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

Le 30 novembre 2017, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert à la GCC la somme de 7 650,03 $, plus les intérêts, en vertu de l'article 105 de la *Loi*.

Le 13 décembre 2017, l'offre a été acceptée par la GCC. À la suite de l'acceptation de l'offre, les intérêts courus sur la demande d'indemnisation ont été calculés au montant de 218,81 $.

Le 20 décembre 2017, l'administrateur a ordonné que la somme de 7 868,84 $ (y compris des intérêts courus au montant de 218,81 $) soit versée au MPO/GCC.

Mesures de recouvrement

Toutes les mesures raisonnables ont été prises pour recouvrer les indemnités versées, mais ces mesures ont été infructueuses parce qu'il n'y avait pas de propriétaire inscrit et que le navire a été retiré de l'environnement marin. Par conséquent, sur la recommandation du conseiller juridique, l'administrateur a décidé de mettre fin aux mesures de recouvrement et de fermer le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 12 avril 2018.

***Dawn Marie* (2016)**

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

Incident

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

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

Demande d'indemnisation

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

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

Évaluation et offre

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

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

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

Mesures de recouvrement

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

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

En décembre 2018, l'administrateur a conclu une entente de règlement avec le propriétaire du *Dawn Marie*. Aux termes de l'entente, le propriétaire du navire devait payer à l'administrateur la somme de 9 000 $. Le premier paiement, au montant de 4 500 $, était dû le 29 décembre 2018. Le

solde devait être payé en quatre versements de 1 125 $ échelonnés sur les quatre premiers mois de 2019.

L'administrateur a reçu tous les paiements à temps.

Situation

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

***Sea C Strider* (2015)**

Lieu : Gorge (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-731-C1

Incident

Le 27 décembre 2015, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un navire coulé, le *Sea C Strider*, causait de la pollution par les hydrocarbures dans la voie Gorge, à Victoria, en Colombie-Britannique.

Étant donné que des polluants continuaient à s'échapper du navire, et que la quantité de carburant diesel et d'huile lubrifiante se trouvant à bord était inconnue, et en raison du fait que le navire en bois détériorié constituait en soi une source de pollution par les hydrocarbures, la GCC a fait retirer le navire de l'eau.

Demande d'indemnisation

Le 21 novembre 2017, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 35 972,56 $, 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

Le 7 décembre 2017, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert à la GCC le montant complet de la demande, soit 35 972,56 $, plus les intérêts, en vertu de l'article 105 de la *Loi*. L'administrateur a conclu que le *Sea C Strider* était un navire en bois gravement détérioré et imprégné d'hydrocarbures et d'eau, et que la mesure la plus raisonnable pour prévenir tout autre dommage dû à la pollution par les hydrocarbures était de retirer le navire de l'environnement marin de manière permanente.

Le 15 décembre 2017, l'offre a été acceptée par la GCC. Le 20 décembre 2017, l'administrateur a ordonné que la somme de 38 133,87 $ (y compris des intérêts courus au montant de 2 161,31 $) soit versée au MPO/GCC.

Mesures de recouvrement

Le bureau de l'administrateur a pris des mesures raisonnables de recherche et d'enquête pour trouver le propriétaire du navire, mais ces mesures ont été infructueuses car le propriétaire avait apparemment quitté la région. Par conséquent, et compte tenu du fait que le délai de prescription était sur le point d'expirer, l'administrateur a décidé de mettre fin à toutes les mesures de recouvrement et de fermer le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 13 décembre 2018.

***Tempest* (2016)**

Lieu : Marina de l'anse Ford, île Hornby (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-736-C1

Incident

Le 7 janvier 2016, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le *Tempest*, un bateau de plaisance de 36 pieds, avait coulé le long du quai à la marina de l'anse Ford, sur l'île Hornby, en Colombie-Britannique. Une grande nappe de carburant diesel entourait le bateau partiellement submergé. Un barrage absorbant avait été déployé autour du déversement d'hydrocarbures et la GCC avait communiqué avec le propriétaire du bateau, qui a expliqué qu'il était incapable de s'occuper de récupérer le bateau ou de nettoyer la pollution.

La GCC a engagé un entrepreneur privé pour qu'il renfloue le bateau et le sorte de l'eau. Le 8 janvier 2016, le *Tempest* a été remis à flot et retiré de l'eau. Un entrepreneur a remorqué le bateau jusqu'à une installation située à Comox, à une distance d'environ 20 milles, où le propriétaire projetait de réparer les dommages.

Demande d'indemnisation

Le 2 janvier 2018, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation pour les frais engagés au montant de 15 136,08 $, 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

Le 1er février 2018, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert à la GCC la somme de 14 252,58 $, plus les intérêts, en vertu de l'article 105 de la *Loi*. Les seuls frais que l'administrateur a jugés irrecevables se rapportaient à une facture, au montant de 883,50 $, pour le remorquage du *Tempest* à un autre endroit pour qu'il soit réparé, une fois que l'incident de pollution avait été résolu. Les frais de ces services ont été refusés, car ils n'étaient pas directement ou conséquemment liés aux dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ni à la prévention de tels dommages.

Le 7 février 2018, l'offre a été acceptée par la GCC. Le 14 février 2018, l'administrateur a ordonné que la somme de 15 160,47 $ (y compris des intérêts courus au montant de 907,89 $) soit versée au MPO/GCC.

Mesures de recouvrement

Le 15 mars 2018, une demande de remboursement a été envoyée au propriétaire du bateau ; sa fille a reçu la lettre.

L'administrateur a pris des mesures pour localiser le propriétaire du navire et faire une recherche de ses actifs. Aucun actif n'a été trouvé et il a été constaté que le propriétaire du navire avait quitté le Canada pour se rendre aux États-Unis. Par conséquent, et étant donné que toutes les mesures raisonnables ont été prises pour recouvrer les indemnités auprès du propriétaire du navire, l'administrateur a décidé de mettre fin aux mesures de recouvrement et de fermer le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 13 décembre 2018.

***Seamee II* (2017)**

Lieu : Faux chenal de Cattermole, Squamish (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-737-C1

Incident

Le 4 mars 2017, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le *Seamee II*, un bateau de plaisance à coque de bois de 11 mètres, qui se trouvait à proximité du faux chenal de Cattermole, à Squamish, était partiellement submergé et causait de la pollution. Selon les estimations, du carburant diesel et de l'huile lubrifiante s'échappaient du bateau à raison de 0,1 litre par heure. Des matelas absorbants avaient été placés à l'intérieur du bateau, où se trouvait la majeure partie des polluants.

Le 7 mars 2017, le personnel de la GCC a été dépêché sur les lieux, à bord d'un navire de lutte contre la pollution, et est arrivé à l'endroit où le *Seamee II* avait coulé. À la suite d'une inspection ayant permis de constater que l'épave était imprégnée d'hydrocarbures et que les membrures étaient contaminées, il a été décidé que la meilleure solution était de renflouer le bateau et de le retirer de l'environnement marin.

Un exploitant de remorqueur qui travaillait dans le secteur a été engagé pour récupérer le *Seamee II*, le remorquer à un port de refuge et le démanteler. Entre-temps, pour éviter que d'autres hydrocarbures ne s'échappent, le personnel de la GCC a déployé un barrage flottant autour du bateau et a placé d'autres matelas absorbants à l'intérieur.

Le 10 mars 2017, l'entrepreneur a débuté l'opération de récupération. Il a fallu environ trois heures pour renflouer le bateau coulé et le sortir de l'eau à l'aide d'un chaland équipé d'une grue. Plus tard le même jour, le remorqueur de sauvetage a quitté l'endroit avec le *Seamee II* à bord de son chaland, et il s'est rendu à un port de refuge pour que le bateau y soit démantelé.

Demande d'indemnisation

Le 2 janvier 2018, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation pour les frais engagés au montant de 10 184,69 $, 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

Le 25 janvier 2018, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert à la GCC la somme de 10 184,69 $, plus les intérêts, en vertu de l'article 105 de la *Loi*.

Le 29 janvier 2018, l'offre a été acceptée par la GCC. Le 31 janvier 2018, l'administrateur a

ordonné que la somme de 10 469,30 $ (y compris des intérêts au montant de 284,61 $) soit prélevée sur la Caisse et versée au MPO/GCC.

Mesures de recouvrement

Le 26 octobre 2018, une lettre de mise en demeure a été envoyée au propriétaire du navire, mais elle n'a pu être livrée et a été retournée. De plus, une recherche a été faite pour tenter de localiser le propriétaire du navire, mais elle a été infructueuse.

Sur la recommandation du conseiller juridique, et étant donné que toutes les mesures raisonnables ont été prises pour recouvrer les indemnités auprès du propriétaire du navire, l'administrateur a décidé de mettre fin à toutes les mesures de recouvrement et de fermer le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 17 janvier 2019.

***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.

Le 20 avril 2022, l'administrateur a obtenu un jugement par défaut au montant de 313 664,01 $, plus les intérêts. Cependant, il a aussi été conclu qu'il n'y avait aucune possibilité de recouvrer cette somme, en raison du décès de l'individu à qui appartenait la société propriétaire du navire.

Situation

Le dossier a été fermé le 14 mars 2023.

***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 fin 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.

***Ocean Eagle et ZB 335* (2016)**

Lieu : Détroit de Johnstone, île de Vancouver (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-745-C1

Incident

Le 15 mars 2016, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que l'*Ocean Eagle*, un remorqueur de 102 pieds et de 337 TJG battant pavillon américain, qui tirait le chaland ZB 335, de 3 674 TJB battant pavillon américain, s'était échoué à la pointe Rock (pointe Chatham), dans le détroit de Johnstone, sur la côte nord-est de l'île de Vancouver.

Le détroit de Johnstone et le passage Discovery font partie du passage de l'Intérieur, qui s'étend du sud-est de l'Alaska, en passant par la Colombie-Britannique, jusqu'à l'État de Washington. Cette voie de navigation est très fréquentée par des navires de croisière, des navires de charge côtiers, des navires de pêche et des remorqueurs tirant des chalands, y compris des ensembles remorqueur-chaland articulés.

Étant donné que le ZB 335 avait à son bord 80 000 gallons de carburant diesel et une quantité inconnue de matières potentiellement dangereuses, bien qu'aucun déversement ne se soit produit, la GCC est intervenue immédiatement en réponse à l'incident et a engagé la Western Canada Marine Response Corporation (WCMRC) pour aider à prévenir la pollution. Après que l'équipage ait terminé l'évaluation des dommages causés au chaland et au remorqueur, les deux navires se sont rendus dans la baie de Menzies pour y trouver refuge, sous l'escorte de la GCC et d'un remorqueur d'assistance, où ils se sont ancrés le 15 mars.

Tard dans la journée du 17 mars, Transports Canada et la Garde côtière des États-Unis ont autorisé le remorqueur à quitter la baie de Menzies pour se rendre à un chantier naval situé à Seattle, dans l'État de Washington.

À la suite de réparations temporaires, le chaland a été autorisé à quitter la baie de Menzies. Le 31 mars, il a été remorqué de la baie de Menzies jusqu'à Ketchikan, en Alaska. Durant ce temps, la GCC a surveillé la situation et a payé la WCMRC pour qu'elle reste sur les lieux de l'incident.

Mesures prises par l'administrateur

Après avoir reçu la demande d'indemnisation, l'administrateur a chargé un avocat-conseil de communiquer avec les assureurs du remorqueur et du chaland pour demander une garantie en vertu de l'article 102 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Le 31 mai 2018, l'administrateur a intenté devant la Cour fédérale une action réelle contre les navires et leurs propriétaires, afin d'obtenir une garantie pour la demande d'indemnisation. Les avocats des défendeurs ont déposé leur défense le 4 juin 2018.

Le 8 juin 2018, l'administrateur a reçu une garantie sous forme d'un cautionnement déposé à la Cour fédérale.

Demande d'indemnisation

Le 13 mars 2018, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 156 632,65 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

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

Évaluation et offre

Le 19 juin 2018, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a fait une offre d'indemnité au MPO/GCC au montant établi de 61 597,45 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. La GCC a rejeté l'offre le 17 août 2018.

Le 20 août 2018, la GCC a déposé un avis d'appel de l'offre d'indemnité faite par l'administrateur. C'était la première fois que cela se produisait depuis dix ans.

Le 12 avril 2019, avant même la tenue de l'audience sur le fond, la GCC s'est désistée de l'appel. Étant donné qu'aucune ordonnance de paiement n'avait été rendue et que l'offre avait expiré selon la loi, aucun paiement n'a été versé à la GCC, ni n'aurait pu lui être versé, relativement à l'incident. L'administrateur a choisi de ne pas exiger des dépens.

Par conséquent, le 12 avril 2019, l'administrateur s'est désisté de son action en garantie contre les navires et leurs propriétaires.

Le 6 juin 2019, la Cour fédérale a rendu une ordonnance de rejet de l'action et d'annulation du cautionnement, sans adjudication de dépens pour l'une ou l'autre des parties.

Situation

Le dossier a été fermé le 17 juillet 2019.

***Norob* (2016)**

Lieu : Baie Degnen (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-754-C1

Incident

Le 21 juin 2016, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un navire de pêche en bois de 16 mètres (identifié plus tard comme étant le *Norob*) était en train de couler dans la baie Degnen, sur l'île Gabriola, Colombie-Britannique. La GCC a dépêché sur les lieux un bateau de sauvetage de la station de Ganges, qui a signalé que le navire était en danger imminent de couler. Des pompes ont été déployées immédiatement et la GCC a réussi à maintenir le navire à flot.

Des agents d'intervention environnementale de la GCC se sont rendus à la baie Degnen pour faire une évaluation approfondie de la situation. Le *Norob* était en très mauvais état. Il y avait des signes évidents de dommages structurels, et le navire prenait l'eau à cause de dommages à sa coque.

Étant donné que le *Norob* était en danger de couler et de rejeter des polluants, les agents d'intervention environnementale de la GCC ont décidé de le sortir de l'eau. Un entrepreneur a été engagé pour remorquer le navire jusqu'à un chantier situé non loin à Ladysmith. En attendant l'arrivée de l'entrepreneur, le personnel de la GCC a pompé 400 litres de polluants des réservoirs de carburant et du compartiment moteur du navire.

L'entrepreneur est arrivé sur les lieux au début de l'après-midi du 22 juin 2016 et il a vite pris le navire en remorque. Le soir même, le navire est arrivé au chantier maritime à Ladysmith.

Le navire a été sorti de l'eau le 25 juin 2016 et il a été entreposé sur une plate-forme jusqu'au 29 juin. Les travaux de déconstruction du *Norob* ont pris fin le 21 juillet 2016.

Demande d'indemnisation

Le 1er mai 2018, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 12 930,15 $ relativement à l'incident, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible selon la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

L'administrateur a fait enquête et a évalué la demande d'indemnisation. Le 9 mai 2018, l'administrateur a offert au MPO/GCC le montant établi de 12 930,15 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. L'offre a été acceptée le 22 mai. Le 25 mai, la somme de 13 662,43 $, y compris les intérêts, a été versée au MPO/GCC.

Mesures de recouvrement

En mai 2018, en vertu des pouvoirs que lui confère la *Loi sur les enquêtes*, l'administrateur a sommé le registraire en chef du Registre canadien d'immatriculation des bâtiments de lui fournir les transcriptions officielles d'immatriculation du *Norob*.

Le 26 octobre 2018, l'avocat-conseil interne de l'administrateur a envoyé une demande de remboursement aux derniers propriétaires inscrits du navire. Ces derniers ont répondu qu'ils avaient vendu le navire avant l'incident et ils ont fourni un prétendu acte de vente informel.

Le 31 janvier 2019, l'avocat-conseil interne de l'administrateur a envoyé une demande de remboursement à la dernière adresse connue du présumé acheteur du *Norob*, mais elle n'a pas pu être livrée. Le 19 mars 2019, une autre demande de remboursement a été envoyée par courriel au présumé acheteur du navire, mais aucune réponse n'a été reçue.

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

Situation

Le dossier a été fermé le 9 mai 2019.

***Alaskan* (2016)**

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

Incident

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

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

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

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

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

Demande d'indemnisation

Le 11 juin 2018, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 37 723,18 $ pour les mesures de nettoyage et de prévention prises en réponse à l'incident, y compris les services de déconstruction fournis par un tiers, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était admissible selon la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

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

Le 4 juillet 2018, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a fait une offre au montant établi de 37 723,18 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de

la demande d'indemnisation du MPO/GCC. L'offre a été acceptée le 10 juillet 2018. Le 20 juillet 2018, la somme de 39 440,38 $, y compris les intérêts, a été versée au MPO/GCC.

Mesures de recouvrement

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

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

Situation

Le dossier a été fermé le 9 mai 2019.

***Anapaya* (2017)**

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

Incident

Le 21 octobre 2017, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un navire avait coulé dans un secteur connu sous le nom de *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.

***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 ainsi que des mesures de recouvrement persistent.

Situation

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

***Drifter* (2016)**

Lieu : Gold River (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-801-C1

Incident

Le 28 septembre 2016, la Gendarmerie royale du Canada (GRC) a avisé la Garde côtière canadienne (GCC) qu'un navire de pêche en bois de 35 à 40 pieds coulait dans le port de Gold River, en Colombie-Britannique. Le navire se trouvait dans le secteur depuis quelque temps et il était surveillé et vidé d'eau par une Première Nation locale.

L'administrateur de la bande a expliqué à la GCC que le propriétaire du navire était parti pour la pêche et qu'il serait absent pendant des semaines ou des mois. Apparemment, le navire exigeait une surveillance constante pour le maintenir à flot. On s'inquiétait aussi que le *Drifter*, qui n'avait encore causé aucune pollution, finirait par couler au quai et qu'il rejetterait ainsi des polluants.

Le 30 septembre 2016, la GCC a quitté Victoria pour se rendre sur les lieux de l'incident afin de procéder à une évaluation. Les résultats de l'évaluation ont montré que le navire prenait l'eau et qu'il avait sans doute été inondé plusieurs fois. L'évaluation a aussi révélé que les deux réservoirs internes du navire étaient pleins de carburant diesel. Il a été confirmé plus tard que les réservoirs contenaient 500 gallons de carburant diesel.

Plusieurs tentatives ont été faites pour communiquer avec le propriétaire du navire. Le 29 septembre 2016, une directive été émise, mais elle est restée sans réponse. La GCC a donc décidé de sortir le navire de l'eau, étant donné le risque de pollution et l'absence du propriétaire.

Le 14 octobre 2016, la GCC a engagé un entrepreneur pour remorquer le *Drifter* jusqu'à la rampe de mise à l'eau locale, où le navire a été pris en charge par un autre entrepreneur. Ce dernier a sorti le navire de l'eau et l'a placé à un endroit sûr à terre.

À la suite de ces mesures, la GCC a conclu qu'il n'y avait plus de risque de pollution. Cependant, étant donné l'absence du propriétaire, la GCC a décidé de faire inspecter le navire afin de mieux connaître sa valeur et son état. Le 28 octobre 2016, environ deux semaines après que le navire ait été sorti de l'eau, un expert maritime a déterminé que le *Drifter* n'avait aucune valeur résiduelle et qu'il nécessitait des réparations majeures pour le remettre en état de navigabilité.

La GCC a engagé un entrepreneur pour transporter le navire à un chantier qui avait la capacité de le démanteler. À cause de mauvais temps, le transport du navire a été retardé jusqu'au 17 janvier 2017, soit plus d'un mois après l'inspection. Peu de temps après avoir été transporté au chantier, le navire a été démantelé. Pendant que le navire était entreposé, le propriétaire a communiqué avec la GCC pour l'informer qu'il n'avait pas les moyens de faire les réparations nécessaires.

Demande d'indemnisation

Le 23 août 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 24 076,66 $ relativement à l'incident, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était recevable selon la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

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

L'administrateur a procédé à l'enquête et à l'évaluation de la demande d'indemnisation et a conclu que la majeure partie des services contractuels obtenus par la GCC n'étaient pas établis. De plus, une partie des frais relatifs aux salaires et aux véhicules ont aussi été rejetés comme étant déraisonnables.

Le 2 novembre 2018, l'administrateur a offert la somme établie de 3 349,04 $, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation de la GCC. L'offre a été acceptée le 4 janvier 2019. Le 10 janvier 2019, la somme de 3 599,28 $, intérêts compris, a été versée à la GCC.

Mesures de recouvrement

Le 31 janvier 2019, l'avocat-conseil de l'administrateur a envoyé une mise en demeure au propriétaire du navire à sa dernière adresse connue, mais elle n'a pu être livrée. De plus, les tentatives pour trouver le propriétaire ont été infructueuses.

Étant donné la petite somme d'argent en jeu et l'absence de toute piste, l'administrateur était convaincu que toutes les mesures de recouvrement raisonnables contre le pollueur avaient été prises et, sur la recommandation de l'avocat-conseil, il a décidé de fermer le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 14 mars 2019.

Navire non identifié (voilier en ferro ciment) (2016)

Lieu : Îles Chatham (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-802-C1

Incident

Dans la matinée du 8 décembre 2016, le personnel d'intervention environnementale de la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisé qu'un voilier en ferro-ciment de 41 pieds s'était échoué près de l'île Discovery, en Colombie-Britannique. Les personnes se trouvant à bord du voilier échoué avaient été secourues durant la nuit.

En raison du mauvais temps, l'intervention a été retardée jusqu'à plus tard dans la matinée. Lorsque le personnel d'intervention environnementale de la GCC est arrivé sur les lieux, il a trouvé le voilier gisant sur le côté et a observé des signes de pollution par les hydrocarbures dans le secteur. Le personnel d'intervention environnementale a déployé un barrage absorbant autour du voilier et a recueilli des débris, y compris des bidons de carburant et des contenants d'huile, avant de quitter l'endroit pour la journée.

Les personnes se trouvant à bord du voilier avaient signalé que celui-ci transportait de 50 à 100 gallons de carburant diesel, en plus d'autres polluants divers. Le personnel d'intervention environnementale a donc commencé à prendre des mesures en réponse à l'incident.

La GCC a décidé de retirer le voilier de l'environnement marin. Un entrepreneur a été engagé à cette fin, mais l'opération de récupération à l'aide d'un chaland et d'une grue a été retardée jusqu'au 3 janvier 2017 à cause de mauvaises conditions météorologiques.

Pendant une partie de cette période, des polluants ont continué à s'échapper du voilier, et la GCC s'est occupée du barrage absorbant.

Après avoir été sorti de l'eau et placé sur un chaland, le voilier a été transporté au chantier de l'entrepreneur, où il a été déconstruit.

Demande d'indemnisation

Le 3 décembre 2018, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation au montant de 53 954,45 $ relativement à l'incident.

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

Évaluation et offre

Au cours de l'enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a fait plusieurs demandes de renseignements additionnels à la GCC, lesquels ont été fournis en partie.

Le 28 mars 2019, dans le but d'obtenir plus d'information sur toute l'opération concernant le voilier non identifié, y compris son nom et des renseignements quelconques sur son propriétaire,

l'administrateur a délivré une citation au Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage (CCCOS) de Victoria, dans laquelle il a demandé à obtenir les rapports de situation et tout autre document relatif à l'incident. Une réponse a été reçue le 8 avril 2019.

L'administrateur a conclu que, lorsque le voilier a finalement été renfloué et sorti de l'eau après environ un mois de retard, il ne posait plus de risque de pollution par les hydrocarbures. Par conséquent, tous les services contractuels réclamés dans la demande d'indemnisation ont été refusés.

Le 25 avril 2019, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 10 563,98 $, plus les intérêts courus de 866,48 $.

La GCC a accepté l'offre le 3 mai 2019, et la somme de 11 430,46 $, y compris les intérêts, lui a été versée par prélèvement sur la Caisse le 10 mai 2019.

Mesures de recouvrement

La GCC a été incapable de fournir des renseignements quelconques sur l'identité du voilier ou de son propriétaire. Les documents reçus du CCCOS en réponse à la citation n'ont pas été utiles non plus, car ils contenaient seulement le prénom et le numéro de téléphone d'une personne pouvant être apparentée à l'un des rescapés du voilier. L'administrateur a donc été incapable d'identifier le voilier ou toute personne pouvant y être associée.

Situation

L'administrateur a fermé le dossier le 1er août 2019, après avoir pris toutes les mesures de recouvrement raisonnables en conformité avec la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

***Hi Rose* (2017)**

Lieu : Ladysmith (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-803-C1

Incident

Le 20 août 2017, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un ancien navire de pêche d'une longueur d'environ 35 ou 45 pieds prenait l'eau et risquait de couler à Ladysmith, en Colombie-Britannique. On a signalé que le navire, identifié plus tard comme étant le *Hi Rose*, rejetait des polluants.

La GCC a dépêché deux membres de son personnel d'intervention environnementale de Victoria pour évaluer la situation. À leur arrivée sur les lieux, les membres du personnel de la GCC ont trouvé une personne qui disait être le propriétaire du *Hi Rose* et qui tentait de pousser le navire jusqu'au rivage pour l'empêcher de couler. Cette personne a informé la GCC qu'il avait l'intention de réparer le navire, qui lui servait d'habitation, et il a indiqué que des quantités considérables de polluants se trouvaient à bord.

Les tentatives du propriétaire pour sauver le *Hi Rose* ont échoué. La GCC est intervenue et a engagé un entrepreneur pour qu'il sorte le navire de l'eau. Cette opération a eu lieu plus tard le même jour, sous la surveillance de la GCC.

Le 23 août 2017, le navire a été inspecté pendant qu'il était sur des blocs, et la GCC a décidé de le faire déconstruire. Les travaux de déconstruction ont pris fin le 26 septembre 2017.

Demande d'indemnisation

Le 23 avril 2019, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation au montant total de 17 584,55 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident causé par le *Hi Rose*.

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

Évaluation et offre

Après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a généralement conclu que l'intervention de la GCC était raisonnable, compte tenu de la menace de pollution démontrée que présentait le *Hi Rose*. Étant donné que le rapport d'inspection était daté du 26 septembre 2017, soit la même date à laquelle les travaux de déconstruction ont pris fin, l'administrateur a été incapable de conclure que la décision de la GCC de déconstruire le *Hi Rose* était fondée sur le rapport d'inspection. De plus, la GCC n'a fourni aucune explication de la raison pour laquelle le navire a été entreposé sur des blocs pour une longue période avant d'être déconstruit. Par conséquent, les frais connexes réclamés ont été réduits.

Le 24 mai 2019, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 16 243,83 $, plus les intérêts courus de 966,27 $.

La GCC a accepté l'offre le 19 juin 2019, et la somme de 17 210,10 $, y compris les intérêts, lui a été versée par prélèvement sur la Caisse le 26 juin 2019.

Mesures de recouvrement

La GCC avait obtenu seulement le nom de famille de la personne qui s'était identifiée comme étant le propriétaire du navire, mais pas son adresse ni aucune autre coordonnée.

Le 24 avril 2019, l'avocat-conseil interne de l'administrateur a obtenu de Transports Canada la transcription complète du registre d'immatriculation du *Hi Rose*, qui montrait que le navire n'était plus immatriculé au Canada depuis 2002, après avoir été vendu à un étranger inconnu.

L'équipe juridique interne de l'administrateur a mené une enquête plus poussée, mais elle n'a découvert aucun indice utile pouvant aider à identifier le propriétaire du *Hi Rose*.

Situation

L'administrateur a fermé le dossier le 24 octobre 2019, après avoir pris toutes les mesures de recouvrement raisonnables, en conformité avec la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

***Jasper* (2017)**

Lieu : Deep Bay (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-804-C1

Incident

Le 25 juillet 2017, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un navire en bois d'environ 40 pieds coulait à Deep Bay, en Colombie-Britannique. La quantité de polluants se trouvant à bord du navire, identifié plus tard comme étant le *Jasper*, était inconnue.

Des membres du personnel de la station de sauvetage de la GCC à French Creek se sont rendus sur les lieux et ont constaté que le navire gîtait dangereusement. Le personnel de la GCC a pompé environ quatre pieds d'eau du compartiment moteur du navire pour le maintenir à flot.

Le 26 juillet 2017, trois membres du personnel d'intervention environnementale de la GCC sont venus de Victoria pour inspecter le *Jasper*. À leur arrivée, ils ont constaté que le navire était à l'état d'épave et ils ont pompé environ huit pouces d'eau du navire. Les réservoirs de carburant du navire étaient remplis environ au quart. La GCC a décidé de retirer le navire de l'eau.

Un entrepreneur a été engagé pour remorquer le *Jasper* jusqu'à Ladysmith, où il a été sorti de l'eau. Cette opération a eu lieu le 2 août 2017. Entre-temps, le personnel de la station de sauvetage de French Creek a surveillé la situation et a pompé l'eau du navire selon le besoin, afin de s'assurer qu'il ne coule pas.

Une personne a été identifiée comme étant peut-être le propriétaire du *Jasper*, mais elle a nié que le navire lui appartenait lorsqu'elle a été interrogée par la GCC.

Un expert maritime a inspecté le *Jasper* le 14 août 2017. D'après les résultats de l'inspection, la GCC a décidé de faire déconstruire le navire. Les travaux de déconstrution ont pris fin le 26 septembre 2017.

Demande d'indemnisation

Le 23 avril 2019, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation au montant total de 36 490,94 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident causé par le *Jasper*.

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

Évaluation et offre

Après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a généralement conclu que l'intervention de la GCC était raisonnable, étant donné la menace de pollution démontrée que présentait le *Jasper*. Cependant, puisque le rapport d'inspection était daté du

24 septembre 2017 et que les travaux de déconstruction du navire étaient pratiquement terminés à cette date, l'administrateur a été incapable de conclure que la décision de la GCC de déconstruire le *Jasper* était fondée sur le rapport d'inspection. De plus, la GCC n'a fourni aucune justification des frais d'entreposage du navire sur des blocs pendant une période de 48 jours avant sa déconstruction. Par conséquent, ces frais ont été réduits.

Le 31 mai 2019, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 33 657,50 $, plus les intérêts courus de 2 041,50 $.

La GCC a accepté l'offre le 19 juin 2019, et la somme de 35 699,00 $, y compris les intérêts, lui a été versée par prélèvement sur la Caisse le 26 juin 2019.

Mesures de recouvrement

Le 25 juin 2019, l'administrateur a délivré à une entreprise de télécommunications une citation en vertu de la *Loi sur les enquêtes*, dans le but de trouver la personne que la GCC avait identifiée comme étant le propriétaire possible du *Jasper*, et qui avait aussi été identifiée comme pouvant être le propriétaire de deux autres navires ayant fait l'objet de demandes d'indemnisation. Une réponse à la citation a été reçue le 26 juillet 2019.

Le 26 juillet 2019, l'avocat-conseil interne de l'administrateur a envoyé une mise en demeure à la personne qui avait été visée par la citation. Le 29 juillet 2019, cette personne a répondu par téléphone et a nié que le navire lui appartenait.

Le 6 août 2019, une mise en demeure a été envoyée au propriétaire inscrit du *Jasper*, qui n'était pas la même personne. La lettre a été retournée parce qu'elle n'a pu être livrée.

L'administrateur a engagé une agence d'enquête privée pour faire une recherche des actifs du propriétaire possible du *Jasper*. Les résultats ont été reçus le 3 septembre 2019, mais aucun actif important n'a été trouvé.

L'équipe juridique interne de l'administrateur a fait une enquête plus approfondie, mais elle n'a trouvé aucune preuve incontestable de la propriété du *Jasper*.

Situation

L'administrateur a fermé le dossier le 25 novembre 2019, après avoir pris toutes les mesures de recouvrement raisonnables, en conformité avec la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Dossiers connexes

120-830-C1 – *Persephone II* : même propriétaire possible
120-816-C1 – *White Orca* : même propriétaire possible

***Lady M. II* (2017)**

Lieu : Ladysmith (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-805-C1

Incident

Le 13 mars 2017, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un navire en bois de 50 pieds converti en habitation flottante, identifié plus tard comme étant le *Lady M. II*, avait partiellement coulé au large de l'île Dunsmuir, près de Ladysmith, en Colombie-Britannique. On a signalé que des polluants s'échappaient du navire.

La GCC, avec l'aide d'une Première Nation locale, a tenté plusieurs fois sans succès de trouver et de joindre le propriétaire du *Lady M. II*. Un entrepreneur a été engagé pour faire une évaluation préliminaire et déployer un barrage absorbant autour du navire.

Le 14 mars 2017, trois membres du personnel d'intervention environnementale de la GCC de Victoria se sont rendus sur les lieux. Ils ont observé une irisation d'hydrocarbures autour du *Lady M. II*, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur du barrage. La GCC a décidé de renflouer le navire et de le sortir de l'eau, car il contenait une quantité inconnue de polluants et semblait être abandonné. Ces travaux ont été effectués le soir même, sous la surveillance de la GCC, par le même entrepreneur qui avait déployé le barrage absorbant.

Le 30 mars 2017, la GCC a pris des dispositions pour faire inspecter le navire pendant qu'il était entreposé sur des blocs. D'après les résultats de l'inspection, la GCC a chargé son entrepreneur de déconstruire le *Lady M. II*, dont l'intérieur était souillé par les hydrocarbures. Les travaux de déconstruction ont débuté le 3 avril 2017 et ont pris fin deux jours plus tard. Le reste du matériel absorbant et les polluants qui se trouvaient à bord du navire ont été éliminés le 11 avril 2017.

Demande d'indemnisation

Le 7 février 2019, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation au montant total de 32 388,76 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident causé par le *Lady M. II*.

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

Évaluation et offre

Après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a conclu que l'intervention de la GCC était généralement raisonnable, compte tenu de la menace de pollution que présentait le *Lady M. II*. Étant donné que la GCC n'a fourni aucune preuve pour expliquer le délai d'environ deux semaines avant que le navire ne soit inspecté, les frais réclamés pour cette période, durant laquelle le navire a été entreposé sur des blocs par l'entrepreneur, ont été rejetés.

Le 25 avril 2019, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 31 590,05 $, plus des intérêts de 2 301,78 $.

La GCC a accepté l'offre le 3 mai 2019, et la somme de 33 891,83 $, y compris les intérêts, lui a été versée par prélèvement sur la Caisse le 7 mai 2019.

Mesures de recouvrement

Le 12 février 2019, l'administrateur a obtenu de Transports Canada la transcription complète du registre d'immatriculation du *Lady M. II*, qui montrait que le navire n'était plus immatriculé depuis 2011.

Le 5 juin 2019, l'avocat-conseil interne de l'administrateur a envoyé une mise en demeure aux derniers propriétaires inscrits du *Lady M. II*, à leur dernière adresse connue. Aucune réponse n'a été reçue.

L'administrateur a engagé une agence d'enquête privée pour trouver les deux derniers propriétaires inscrits du *Lady M. II*. Le rapport de l'agence d'enquête a été reçu le 24 septembre 2019.

Le 23 octobre 2019, une autre mise en demeure a été envoyée aux derniers propriétaires inscrits du navire, aux adresses obtenues par l'agence d'enquête privée. Chacun d'eux a répondu et a expliqué que le navire avait été vendu plusieurs années avant l'incident de 2017 faisant l'objet de la demande d'indemnisation. Ni l'un ni l'autre n'a pu fournir des documents à l'appui de la prétendue vente du navire.

Étant donné qu'aucune preuve n'a permis de lier les derniers propriétaires inscrits du *Lady M. II* au navire au moment où l'incident est survenu, et qu'il n'y avait aucun autre indice, il a été décidé de fermer le dossier à l'expiration du délai de prescription prévu par la loi pour la prise de mesures de recouvrement.

Situation

L'administrateur a fermé le dossier le 19 mars 2020, après avoir pris toutes les mesures de recouvrement raisonnables, en conformité avec la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

***Melampus* (2017)**

Lieu : Île Goat (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-807-C1

Incident

Le 21 septembre 2017, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un bateau de plaisance d'environ 40 pieds, identifié plus tard comme étant le *Melampus*, prenait l'eau et risquait de couler près de l'île Goat, dans la baie Ganges, en Colombie-Britannique.

Des membres du personnel de la station de sauvetage de la GCC à Ganges se sont rendus sur les lieux et ont vidé l'eau du bateau avant de passer le relais à l'équipe d'intervention environnementale de la GCC. Lorsque le personnel d'intervention environnementale de la GCC est arrivé sur les lieux, il a estimé que le *Melampus* avait à son bord 300 litres de carburant diesel et a constaté qu'il y avait d'autres hydrocarbures dans la cale et dans le compartiment moteur du bateau.

La GCC a déterminé que le bateau risquait de couler s'il était laissé sans surveillance et elle a décidé de le sortir de l'eau. Un entrepreneur a été engagé à cette fin, et le *Melampus* a été remorqué à Ganges, où il a passé la nuit avant d'être remorqué à Sidney le 22 septembre 2017 pour être sorti de l'eau au chantier d'un autre entrepreneur.

La GCC a pris des dispositions pour faire inspecter le bateau le 25 septembre 2017, pendant qu'il était entreposé sur des blocs à Sidney. L'inspection a montré que le bateau était imprégné d'hydrocarbures et qu'il n'avait aucune valeur. Par conséquent, et parce qu'elle n'a pu déterminer à qui appartenait le *Melampus*, la GCC l'a fait déconstruire.

Demande d'indemnisation

Le 15 août 2019, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation au montant total de 15 106,38 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident causé par le *Melampus*.

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

Évaluation et offre

Après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a conclu que la décision de sortir le *Melampus* de l'eau était raisonnable, car le bateau présentait un risque de pollution. Quant aux autres frais contractuels engagés par la GCC, y compris ceux liés à la déconstruction du bateau, l'administrateur n'a pu parvenir à la même conclusion. La preuve présentée par la GCC comportait plusieurs incohérences fondamentales, et le rapport d'inspection commandé par la GCC ne concordait pas avec l'exposé compris dans les documents justificatifs. De plus, l'usage d'un bateau de lutte contre la pollution de classe III, et les frais associés à celui-ci, ont été jugés disproportionnés.

Le 24 décembre 2019, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 6 522,62 $, plus les intérêts courus de 549,98 $.

La GCC a accepté l'offre le 6 février 2020, et la somme de 7 072,60 $, y compris les intérêts, lui a été versée par prélèvement sur la Caisse le 14 février 2020.

Mesures de recouvrement

Le 22 août 2019, l'avocat-conseil interne de l'administrateur a obtenu de Transports Canada la transcription complète du registre d'immatriculation du *Melampus*, qui a montré que le bateau n'était plus immatriculé depuis 2016.

Le 12 décembre 2019, l'administrateur a délivré à Transports Canada une citation en vertu de la *Loi sur les enquêtes*, dans le but de déterminer à qui appartenait le *Melampus*. Transports Canada a répondu à la citation le 17 décembre 2019 et a fourni des documents montrant que le dernier propriétaire inscrit du bateau l'avait prétendument vendu en 2008. Une lettre a été envoyée au dernier propriétaire inscrit du bateau, mais aucune réponse n'a été reçue. D'autres recherches ont permis de déterminer à qui le *Melampus* a appartenu jusqu'en 2014.

Une enquête plus approfondie menée par l'équipe juridique interne de l'administrateur a révélé que, durant l'intervention de la GCC, un individu s'était présenté comme étant le propriétaire du *Melampus* et que ce dernier avait été autorisé à retirer ses effets personnels du bateau alors que celui-ci était amarré à Ganges pendant la nuit.

Le 27 février 2020, l'avocat-conseil interne de l'administrateur a envoyé à la GCC une demande d'information au sujet de l'individu qui s'était apparemment identifié comme étant le propriétaire du bateau. La GCC a répondu le 5 mars 2020 et a confirmé cette information, mais elle n'a pu fournir aucun autre indice utile.

Le bureau de l'administrateur a poursuivi son enquête et a trouvé une personne à qui le *Melampus* a semblé appartenir au moins jusqu'en mars 2015. Lorsque cette personne a été contactée, elle a prétendu avoir vendu le navire en 2014 à un autre individu qui était décédé depuis.

D'autres recherches ont été faites, mais aucune preuve probante de la propriété du *Melampus* n'a pu être trouvée.

Situation

L'administrateur a fermé le dossier le 10 septembre 2020, après avoir pris toutes les mesures de recouvrement raisonnables, conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

***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.

Il est estimé que le débiteur possède des biens immobiliers de grande valeur. Un avocat externe

de l’Île de Vancouver a été engagé pour effectuer une recherche d’actifs et pour enregistrer le jugement contre tout bien susceptible d’être trouvé.

Le jugement a été enregistré au bureau d’enregistrement immobilier de Victoria le 29 février 2024.

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.

***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.

***Shimoiget* (2017)**

Lieu : Marina de Cowichan Bay (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-812-C1

Incident

Le 22 octobre 2017, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un ancien navire de pêche de 70 pieds, qui était amarré à Cowichan Bay, prenait l'eau et risquait de couler. Le navire a été identifié comme étant le *Shimoiget*. Le même jour, une équipe de la GCC s'est rendue sur les lieux pour inspecter le navire.

L'inspection a révélé que le *Shimoiget* était en mauvais état. Le navire embarquait environ six pouces d'eau par jour. Il n'était pas branché à une prise d'alimentation électrique à quai et il n'avait à son bord qu'un système de pompes de cale peu fiable. Des récipients qui semblaient contenir des déchets d'hydrocarbures ont été observés sur le pont du navire.

Le 31 octobre 2017, la GCC a engagé un entrepreneur pour enlever les polluants du *Shimoiget*. Environ 1 500 litres de déchets d'hydrocarbures ont été enlevés.

Le 17 novembre 2017, un entrepreneur engagé par la GCC a sorti le *Shimoiget* de l'eau et l'a placé sur la terre ferme. Par la suite, la GCC a déterminé que le navire devait être déconstruit.

Demande d'indemnisation

Le 24 septembre 2019, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation s'élevant à 43 078,26 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident causé par le *Shimoiget*.

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

Évaluation et offre

L'administrateur a fait enquête et a évalué la demande d'indemnisation. Il a demandé à la GCC des renseignements supplémentaires sur les décisions qu'elle avait prises et sur les travaux effectués par l'un des entrepreneurs qu'elle avait engagés. La GCC a répondu qu'elle a eu de la difficulté à obtenir l'information de l'entrepreneur, en dépit d'avoir fait plus de dix rappels. En fin de compte, la GCC n'a pas pu fournir l'information demandée.

Le 30 janvier 2020, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 5 730,96 $, plus les intérêts prévus par la loi. La GCC a accepté l'offre le 20 février 2020, et la somme de 6 187,67 $, y compris les intérêts, lui a été versée par prélèvement sur la Caisse le 28 février 2020.

Mesures de recouvrement

Le *Shimoiget* avait été retiré du registre d'immatriculation de Transports Canada plusieurs années avant l'incident. Par la suite, il a été immatriculé au Royaume-Uni.

L'administrateur a enquêté sur deux propriétaires possibles du navire et a déterminé qu'ils se trouvaient en Europe. Un contact a été établi avec l'un des propriétaires possibles au début de 2020.

Malgré de nombreuses communications avec les propriétaires, il n'a pas été possible de parvenir à un règlement. À la suite d'un examen de ce qu'il en coûterait pour signifier les actes de procédure aux défendeurs éventuels à l'endroit où ils se trouvaient, il a été déterminé que ce coût était élevé par rapport au montant de la demande d'indemnisation.

Situation

L'administrateur a fermé le dossier le 28 janvier 2021, après avoir conclu que toutes les mesures de recouvrement raisonnables avaient été prises dans les circonstances.

***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.

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 25 791,39 $, 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.

***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 2024, 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.

***White Orca* (2017)**

Lieu : Ladysmith (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-816-C1

Incident

Le 15 novembre 2017, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un bateau de plaisance de 50 pieds avait coulé dans le secteur appelé *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 la société propriétaire du navire, mais il s'est avéré que cette société n'avait pas d'actifs importants. À la fin de l'année financière, les prochaines mesures à prendre, s'il en est, étaient à l'étude.

Situation

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

***Malecite* (2017)**

Lieu : Pointe Kits, baie English (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-819-C1

Incident

En août 2017, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le *Malecite*, un bateau de plaisance servant d'habitation flottante qui était en mauvais état, était à risque de couler avec une grande quantité d'hydrocarbures à son bord. Le 2 août 2017, la GCC a arraisonné le navire dans la baie English et a confirmé qu'il présentait une menace de pollution. En raison des circonstances uniques (habitation flottante, résidence personnelle, absence de moyens pour résoudre la situation), la GCC a demandé un avis juridique. De plus, on a fait appel à la police de Vancouver et aux autorités municipales pour aider à résoudre la situation.

Le 3 août 2017, Transports Canada a signifié une ordonnance de détention afin d'empêcher le bateau de naviguer avec des passagers à bord, jusqu'à ce que les problèmes de sécurité aient été résolus. La GCC s'est entendue avec le propriétaire du bateau pour monter à bord et enlever les hydrocarbures accessibles comme mesure provisoire.

Le 4 août 2017, un entrepreneur et la GCC ont enlevé les polluants accessibles du bateau et ont déployé un barrage flottant afin de prévenir tout dommage dû à la pollution en cas de déversement. Tous les hydrocarbures accessibles ont été pompés du bateau, et les cales et les réservoirs d'eaux usées ont été vidés. Une fois l'opération terminée, la GCC a jugé que le bateau posait encore une menace de pollution.

Le 8 août 2017, la GCC a demandé aux responsables du Programme national de surveillance aérienne (PNSA) de modifier les itinéraires de vol afin de surveiller le *Malecite*. Le propriétaire avait indiqué que son bateau embarquait environ 250 litres d'eau de mer par jour. Une irisation d'hydrocarbures autour du *Malecite* a été observée régulièrement lors des survols effectués par le PNSA.

Le 25 août 2017, le bateau a été remorqué de la pointe Kits jusqu'à la marina de Shelter Island. Le propriétaire et d'autres personnes se trouvant à bord ont quitté le bateau avant qu'il ne soit remorqué. Le 30 août 2017, le bateau a été inspecté et la GCC a décidé de le déconstruire.

Le 15 septembre 2017, à la suite d'autres discussions avec le propriétaire au sujet de ses intentions, la GCC a émis une directive lui ordonnant d'enlever le bateau et tout son contenu du chantier maritime au plus tard le 29 septembre 2017. Un dernier avis a été signifié au propriétaire à cette date, lui ordonnant d'enlever le bateau et tout son contenu avant minuit, après quoi le bateau serait remis au chantier maritime pour être démoli.

Le 30 septembre 2017, la GCC a remis le bateau au chantier maritime pour qu'il soit déconstruit. Les travaux de déconstruction ont pris fin le 12 janvier 2018.

Demande d'indemnisation

Le 11 juin 2018, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans, a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 48 230,18 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident, en vertu de l'article 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

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

Évaluation et offre

Le 11 juillet 2018, après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert à la GCC le montant établi de 48 230,18 $, plus les intérêts, en vertu de l'article 105 de la *Loi*. L'offre a été acceptée le 31 juillet 2018. Le 7 août 2018, la somme de 49 677,13 $, y compris les intérêts, a été versée à la GCC.

Mesures de recouvrement

Le 21 août 2018, une entreprise professionnelle de localisation a été engagée pour faire une recherche des actifs du propriétaire du *Malecite*. Le rapport a été reçu le 29 août 2018.

En octobre 2018, l'administrateur a retenu les services d'un avocat externe pour faire une recherche afin de trouver un bateau-jumeau pouvant appartenir au même propriétaire. D'après l'information recueillie, l'avocat a recommandé à l'administrateur qu'il ne serait pas raisonnable de prendre d'autres mesures de recouvrement. Par conséquent, l'administrateur a décidé de fermer le dossier.

Situation

L'administrateur a fermé le dossier le 1er août 2019.

***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.

Réclamation

Le 14 janvier 2019, le propriétaire du chaland, Haida Tourism Limited Partnership, a présenté une réclamation à l'administrateur 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 réclamation 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, le conseiller juridique du propriétaire a déposé ce qui semblait être un appel de la décision de l'administrateur de ne pas régler la réclamation. À la suite de discussions entre les conseillers juridiques, l'administrateur en est venu à comprendre que Haico voulait que sa réclamation soit considérée comme étant présentée en vertu du paragraphe 103(1) de la LRMM. L'administrateur a confirmé qu'il considérerait la réclamation 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, le conseiller juridique de Haico a fourni des arguments sur la question de savoir si un propriétaire de navire peut faire une réclamation 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 réclamation 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 réclamation 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 de la décision de l'administrateur devant la Cour fédérale. Une audience a eu lieu en juillet 2022. Le 31 août 2022, la Cour a rendu un jugement dans lequel elle a rejeté l'appel de Haico et a accepté en grande partie les motifs de l'administrateur.

Haico a ensuite interjeté appel devant la Cour d'appel fédérale, mais cet appel a finalement été abandonné. Les parties ont convenu que la question que Haico voulait résoudre pouvait être décidée de manière appropriée dans le cadre d'une instance que Haico avait introduite devant la Cour fédérale en 2021.

L'administrateur a déposé une requête en radiation de la demande introductive d'instance du demandeur le 21 août 2023. Le demandeur a déposé des documents contre cette requête le 15 septembre 2023. L'audience s'est déroulée le 31 octobre 2023. La Cour a accueilli la requête en radiation de l'administrateur de la demande introductive d'instance du demandeur le 21 décembre 2023.

Le 28 janvier 2024, le demandeur a fait appel de la décision de la Cour concernant la requête en radiation. L'administrateur a déposé ses documents de défense le 9 février 2024. Le conseiller juridique du demandeur a versé des documents supplémentaires en réponse à ceux de l'administrateur le 13 février 2024. Ils comportaient notamment une accusation à l'effet que l'administrateur cherchait à faire admettre de nouvelles preuves en appel. L'administrateur a déposé de nouvelles pièces le 15 février 2024.

L’appel a été entendu en personne à la Cour fédérale de Vancouver le 21 février 2024. La Cour a accepté l’appel du demandeur le 19 mars 2024.

Situation

Le dossier est encore ouvert à la fin de l’exercice financier.

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-C1-1

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 2024, cette action était en suspens en attendant l'instruction d'une question 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)

***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 2024, cette action était en suspens en attendant l'instruction d'une question 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)

***Persephone II* (2017)**

Lieu : Deep Bay (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-830-C1

Incident

Le 5 janvier 2017, l'administration portuaire de Deep Bay a avisé la Garde cotière canadienne (GCC) qu'un ancien navire de pêche en bois délabré, identifié plus tard comme étant le *Persephone II*, avait rompu ses amarres et s'était échoué durant la nuit.

Le lendemain, la GCC a dépêché deux membres de son personnel d'intervention environnementale de Victoria sur les lieux. Le navire donnait de la gîte et il y avait des hydrocarbures dans la cale. Le personnel de la GCC a été incapable d'ouvrir les réservoirs de carburant du navire pour en déterminer le contenu.

Étant donné la probabilité que le navire allait se briser, la fragilité de l'environnement local et la quantité inconnue de polluants se trouvant à bord du navire, la GCC a décidé de sortir le navire de l'eau. Le personnel de la GCC a arrimé le *Persephone II* sur le rivage, il l'a stabilisé dans la mesure du possible, il a déployé un barrage absorbant et il est retourné ensuite à Victoria.

Un entrepreneur a été engagé pour sortir le *Persephone II* de l'eau, mais il a tardé à se mobiliser. Entre-temps, le personnel d'une station de sauvetage de la GCC située non loin est resté sur place pour surveiller le navire.

Le 9 janvier 2017, sous la surveillance de la GCC, l'entrepreneur a remorqué le *Persephone II* à Union Bay, où il a sorti le navire de l'eau et l'a déconstruit.

Demande d'indemnisation

Le 3 décembre 2018, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation au montant total de 11 345,17 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident causé par le *Persephone II*.

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

Évaluation et offre

Après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a conclu que le montant complet réclamé était établi.

Le 7 février 2019, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 11 345,17 $, plus les intérêts.

La GCC a accepté l'offre le 12 février 2019, et la somme de 12 137,86 $, y compris les intérêts courus de 792,69 $, lui a été versée le 14 février 2019.

Mesures de recouvrement

Le 29 avril 2019, l'avocat-conseil interne de l'administrateur a envoyé une mise en demeure au propriétaire inscrit du *Persephone II*. Le propriétaire inscrit a répondu le 4 mai 2019 et a prétendu avoir vendu le navire à une autre personne, dont il a donné l'adresse. Le 16 mai 2019, le propriétaire inscrit a fourni des dossiers bancaires personnels à l'appui de la prétendue vente.

Le directeur du port de Deep Bay a été contacté et a confirmé la déclaration du propriétaire inscrit.

Les mises en demeure envoyées au prétendu acheteur du *Persephone II* sont restées sans réponse.

Une enquête plus approfondie a permis d'établir un rapport entre le *Persephone II* et une autre personne qui était liée à deux autres navires ayant fait l'objet de demandes d'indemnisation présentées à l'administrateur.

Le 26 juillet 2019, l'avocat-conseil interne de l'administrateur a envoyé une mise en demeure à cette personne. Le 29 juillet 2019, cette personne a répondu par téléphone et a nié être le propriétaire du navire.

L'administrateur a engagé une agence d'enquête privée pour faire une recherche des actifs de ce propriétaire possible. Les résultats ont été reçus le 3 septembre 2019, mais aucun actif important n'a été trouvé.

L'équipe juridique interne de l'administrateur a mené une enquête plus poussée, mais elle n'a découvert aucune preuve incontestable de la propriété du navire.

Situation

L'administrateur a fermé le dossier le 25 novembre 2019, après avoir pris toutes les mesures de recouvrement raisonnables, en conformité avec la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Dossiers connexes

120-804-C1 – *Jasper* : même propriétaire possible
120-816-C1 – *White Orca* : même propriétaire possible

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

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

Incident

Le 20 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. Suite au manque du propriétaire de soumettre une défense, l’administrateur a soumis une requête en vue d’obtenir un jugement par défaut.

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).

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.

***Sundowner* (2017)**

Lieu : Bella Coola (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-842-C1

Incident

Le 23 juillet 2017, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée par l'administration portuaire de Bella Coola que le *Sundowner*, un bateau de plaisance en bois d'environ 35 pieds, avait coulé le long d'un quai. La GCC a conseillé à l'administration portuaire de déployer un barrage absorbant autour du navire coulé pour contenir tout déversement de polluants.

Plus tard le même jour, deux membres du personnel d'intervention environnementale de la GCC se sont rendus à Bella Coola à bord d'un hélicoptère de la GCC pour évaluer la situation et apporter un soutien à l'administration portuaire. À son arrivée, le personnel d'intervention environnementale a évalué la situation et a pris des dispositions pour qu'un entrepreneur renfloue la navire et le sorte de l'eau, car il continuait à rejeter des hydrocarbures.

Le 24 juillet 2017, le personnel d'intervention environnementale et l'administration portuaire ont travaillé ensemble pour remplacer le matériel absorbant et stabiliser le *Sundowner*. Ils ont déployé des pompes et ont redressé le navire. La GCC a communiqué avec le propriétaire inscrit du navire, mais ce dernier a été incapable d'intervenir.

Dans la matinée du 25 juillet 2017, le *Sundowner* a été renfloué à marée basse, avec l'aide de pompes et de câbles. Plus tard dans la journée, le personnel d'intervention environnementale a engagé un entrepreneur pour retirer le navire au moyen d'une excavatrice qui avait été mise en attente dès le premier jour de l'intervention. Cela a été fait avec succès le soir même, et le personnel d'intervention environnementale a enlevé les hydrocarbures et le matériel absorbant du navire, avant de le remettre à l'administration portuaire.

Le 26 juillet 2017, le personnel d'intervention environnementale et l'administration portuaire ont fait un dernier nettoyage du matériel absorbant, qui a été mis dans des sacs pour être éliminé. Le personnel d'intervention environnementale a quitté Bella Coola le lendemain à bord de l'hélicoptère de la GCC.

Demande d'indemnisation

Le 4 juin 2019, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation au montant total de 27 846,02 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident causé par le *Sundowner*.

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

Évaluation et offre

L'administrateur a fait enquête et a évalué la demande d'indemnisation. Au cours de l'enquête et de l'évaluation, des renseignements additionnels ont été demandés à la GCC. La GCC a fourni les renseignements demandés.

L'administrateur a conclu que l'intervention de la GCC était raisonnable, étant donné la menace de pollution que présentait le *Sundowner*. À l'exception d'une petite réduction du montant réclamé pour les frais d'administration, la demande d'indemnisation de la GCC a été acceptée dans sa totalité.

Le 25 juillet 2019, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 27 761,32 $, plus les intérêts courus de 2 017,22 $.

La GCC a accepté l'offre le 6 août 2019, et la somme de 29 778,54 $, y compris les intérêts, lui a été versée par prélèvement sur la Caisse deux jours plus tard.

Mesures de recouvrement

Le 8 août 2019, l'avocat-conseil interne de l'administrateur a envoyé une mise en demeure au propriétaire inscrit du *Sundowner*, qui a répondu par téléphone le 19 août 2019.

L'administrateur a engagé une agence d'enquête privée pour faire une recherche des actifs du propriétaire inscrit. Les résultats ont été reçus le 28 août 2019.

Le 6 septembre 2019, à la suite de discussions avec l'avocat-conseil interne de l'administrateur, le propriétaire inscrit a accepté de payer la somme de 29 778,54 $ que l'administrateur lui réclamait, soit le montant complet que l'administrateur avait versé à la GCC, y compris les intérêts.

Le 11 septembre 2019, l'administrateur a reçu du propriétaire inscrit du *Sundowner* une traite bancaire de 30 000,00 $. Étant donné que cela représentait un trop-payé de 221,46 $, ce montant a été remboursé au propriétaire.

Situation

L'administrateur a fermé le dossier du *Sundowner* le 7 novembre 2019, après avoir obtenu un plein recouvrement.

***Widow Maker* (2017)**

Lieu : Port de Ganges (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-847-C1

Incident

Le 8 octobre 2017, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un ancien navire de pêche d'environ 30 pieds coulait dans le port de Ganges, en Colombie-Britannique. On a signalé que le navire se trouvait à cet endroit depuis un certain temps et qu'il était à l'état d'épave. On ne savait pas à qui appartenait le navire ni quelle quantité de polluants il avait à son bord.

Des membres du personnel de la station de sauvetage locale de la GCC ont été dépêchés sur les lieux. Ils ont constaté que le navire avait coulé jusqu'à son bordé et qu'il rejetait des polluants. Ils ont déployé un barrage absorbant autour du navire coulé et ont recommandé au service d'intervention environnementale de la GCC de renflouer le navire.

Le service d'intervention environnementale de la GCC a accepté cette évaluation et a engagé un entrepreneur pour qu'il renfloue le navire, ce qui a été fait l'après-midi même. Le navire a été remorqué à Ganges, où il a été amarré, surveillé et vidé d'eau régulièrement. Le 10 octobre 2017, le navire a été remorqué à Sidney, où il a été sorti de l'eau par un autre entrepreneur. Divers polluants ont été enlevés du navire, avant qu'il soit déconstruit et éliminé.

Tout au long de l'intervention, la GCC a été incapable de déterminer à qui appartenait le navire, bien que plusieurs personnes y aient été vaguement associées.

Demande d'indemnisation

Le 12 septembre 2019, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation au montant total de 8 959,25 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident causé par le *Widow Maker*.

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

Évaluation et offre

Après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a conclu que les frais réclamés pour le renflouement et l'enlèvement du navire étaient raisonnables, de même que les frais relatifs à l'enlèvement des hydrocarbures polluants. Cependant, l'administrateur n'a pas pu accepter les frais réclamés pour la déconstruction du navire, en raison d'un manque de preuve à l'appui de la décision de prendre cette mesure.

Le 28 novembre 2019, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 5 761,16 $, plus les intérêts courus de 450,87 $.

La GCC a accepté l'offre le 21 décembre 2019, et la somme de 6 212,03 $, y compris les intérêts, lui a été versée par prélèvement sur la Caisse trois jours plus tard.

Mesures de recouvrement

L'administrateur a déterminé que le navire faisant l'objet de la demande d'indemnisation de la GCC n'était pas le *Widow Maker* immatriculé officiellement par Transports Canada sous le numéro 369592.

Deux personnes associées au port de Ganges ont été contactées par téléphone et ont confirmé qu'elles n'ont jamais su avec certitude quel était le nom du navire ni à qui il appartenait, et que celui-ci avait servi d'habitation à diverses personnes au fil des ans.

Situation

L'administrateur a fermé le dossier le 16 janvier 2020, après avoir pris toutes les mesures de recouvrement raisonnables, en conformité avec la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

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.

***Navire non identifié (navire de pêche récréative blanc)* (2018)**

Lieu : Cowichan Bay (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-854-C1

Incident

Le 19 janvier 2018, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un navire était à la dérive à Cowichan Bay. La GCC a engagé un entrepreneur local pour trouver et récupérer le navire. Lorsque l'entrepreneur a trouvé le navire, celui-ci avait considérablement coulé. L'entrepreneur a observé et a photographié une irisation d'hydrocarbures qui s'échappait du navire coulé.

L'entrepreneur a remorqué le navire coulé jusqu'en eau peu profonde, il l'a amarré au rivage et il a déployé un barrage autour du navire pour contenir les hydrocarbures.

Le 20 janvier 2018, une équipe de la GCC s'est rendue à l'endroit où se trouvait le navire coulé. Elle a déployé un nouveau barrage et a placé d'autre matériel absorbant. Le 21 janvier 2018, l'équipe de la GCC est retournée sur les lieux et a constaté qu'il y avait encore une irisation d'hydrocarbures à la surface de l'eau.

Le 22 janvier 2018, la GCC a engagé un entrepreneur pour qu'il sorte le navire de l'eau sous sa surveillance.

Il s'agissait d'un navire de pêche récréative blanc, d'une longueur de 34 pieds, construit en contreplaqué gainé de fibre de verre. Le navire n'avait pas de nom et n'était pas immatriculé. Aucune information sur le propriétaire du navire n'a pu être trouvée.

Une fois que le navire a été sorti de l'eau, la GCC a conclu qu'il était en mauvais état et, parce que son propriétaire était introuvable, elle a décidé de le faire déconstruire.

Le 2 février 2018, le navire a été déconstruit.

Demande d'indemnisation

Le 27 décembre 2019, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation s'élevant à 29 705,45 $ pour les mesures d'intervention prises en réponse à l'incident causé par le navire.

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

Évaluation et offre

L'administrateur a enquêté sur la demande d'indemnisation et l'a évaluée. D'après les documents fournis par la GCC, l'administrateur a conclu en général que les mesures d'intervention prises par

la GCC en réponse à l'échouement du navire étaient raisonnables, étant donné la menace de pollution que celui-ci présentait.

La majeure partie des frais réclamés par la GCC ont été acceptés. Cependant, l'administrateur a rejeté les frais d'une inspection maritime réclamés par la GCC, car il a conclu que cette inspection ne constituait pas une mesure prise en réponse à la pollution par les hydrocarbures. De plus, l'administrateur a déterminé que le taux quotidien réclamé pour l'utilisation d'un navire de la GCC n'était pas raisonnable, et il a appliqué un taux moindre.

Le 16 juin 2020, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 19 482,51 $, plus des intérêts courus de 1 890,01 $. La GCC a accepté l'offre le 14 juillet 2020, et la somme offerte a été versée le même jour.

Mesures de recouvrement

Il n'a pas été possible de déterminer le nom du navire ni à qui il appartenait.

L'équipe juridique de l'administrateur a fait des appels au hasard à des entreprises exerçant leurs activités dans la région où le navire a été trouvé. Cet effort a permis de recueillir de l'information sur d'autres entreprises de la région à contacter pour demander des renseignements, mais aucune information sur le navire lui-même n'a été trouvée.

Situation

L'administrateur a fermé le dossier le 10 septembre 2020, après avoir conclu que toutes les mesures de recouvrement raisonnables avaient été prises dans les circonstances.

***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 a été fermé le 9 septembre 2021.

***Zodiac Light* (2018)**

Lieu : Village de Kitamaat (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-857-C1

Incident

Le 15 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 en 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 en justice devant la Cour fédérale du Canada.

Cette affaire a fait l'objet d'une médiation devant la Cour fédérale, à la suite de laquelle la réclamation contre le propriétaire du navire a été réglée au montant de 100 000 $. Un jugement accordant ce montant à l'administrateur a été rendu par la Cour et enregistré contre des biens immobiliers appartenant au propriétaire du navire.

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 15 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 effectué 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 a répondu au nom du propriétaire et des discussions en vue de parvenir à une entente ont eu lieu.

Le 10 février 2021, afin de protéger le droit de réclamation de l'administrateur, l'avocat interne a intenté une action en justice devant la Cour fédérale du Canada.

Cette affaire a fait l'objet d'une médiation devant la Cour fédérale, à la suite de laquelle la réclamation contre le propriétaire du navire a été réglée au montant de 100 000 $. Un jugement accordant ce montant à l'administrateur a été rendu par la Cour et, à la fin de l'année financière, les efforts se poursuivaient pour faire exécuter le jugement contre le titre de propriété du domicile appartenant au propriétaire du navire.

Situation

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

Dossier connexe

120-857-C1 – *Zodiac Light* (même incident, différent demandeur)

***Severn Mist* (2018)**

Lieu : Alert Bay (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-858-C1

Incident

Le 10 février 2018, trois membres du personnel d'intervention environnementale de la Garde côtière canadienne (GCC) ont quitté Victoria pour se rendre à Alert Bay, en Colombie-Britannique, dans le cadre d'une vaste opération de nettoyage de pollution par les hydrocarbures. L'opération a été lancée à la suite d'incidents de pollution par les hydrocarbures signalés au cours d'une période de deux ans et causés par plusieurs navires dans la région.

Dans la matinée du 11 février 2018, le personnel d'intervention environnementale a examiné des navires se trouvant autour de deux marinas locales. Il a constaté que plusieurs navires étaient partiellement enfoncés dans l'eau.

Le *Severn Mist*, un navire de pêche d'environ 35 pieds, a été jugé particulièrement problématique. Le personnel d'intervention environnementale a constaté qu'il y avait environ cinq pieds d'eau à bord, et il a vidé l'eau du navire. Il a aussi constaté la présence de quantités inconnues de carburant diesel et d'autres hydrocarbures à bord. Le personnel d'intervention environnementale a enlevé du navire tous les hydrocarbures se trouvant dans des contenants. Il s'est renseigné auprès de gens de l'endroit, mais il n'a pas pu déterminer à qui appartenait le navire.

Le 12 février 2018, le personnel d'intervention environnementale est retourné sur les lieux et a constaté que le *Severn Mist* gîtait dangereusement et risquait de couler. L'eau a été pompée du navire à nouveau, et la décision a été prise de le sortir de l'eau. Le personnel d'intervention environnementale a utilisé un bateau de lutte contre la pollution pour remorquer le *Severn Mist* à une marina locale. Un entrepreneur a été engagé pour retirer le navire de l'eau, ce qui a été fait le 14 février 2018. Entre-temps, le personnel d'intervention environnementale a surveillé le navire et l'a vidé d'eau selon le besoin.

Le navire a été inspecté et d'autres tentatives infructueuses ont été faites pour trouver à qui il appartenait. La GCC a finalement chargé son entrepreneur de déconstruire le *Severn Mist*.

Tout au long de l'opération menée à Alert Bay en février 2018, le personnel d'intervention environnementale s'est occupé de plusieurs autres navires en plus du *Severn Mist*, dont la plupart n'ont pas été mentionnés dans les documents relatifs à la demande d'indemnisation faite par la GCC. L'un de ces navires, le *Silver Luck*, a aussi été déconstruit à la suite de l'opération.

Demande d'indemnisation

Le 5 février 2020, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation au montant total de 28 226,69 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident causé par le *Severn Mist* et pour l'ensemble de l'opération d'intervention menée à Alert Bay en février 2018.

D'après les documents reçus de la GCC, il n'a pas été possible pour l'administrateur de déterminer si la demande d'indemnisation était admissible selon la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Le 21 février, l'avocat-conseil interne de l'administrateur a demandé des renseignements et des documents additionnels à la GCC. Une réponse a été reçue le 19 mars 2020. Étant donné que l'information fournie était insuffisante, une demande complémentaire a été envoyée à la GCC le 27 mars 2020. La GCC a répondu à la seconde demande de renseignements le 9 avril 2020.

Les renseignements fournis par la GCC ont finalement permis à l'administrateur de déterminer que la demande d'indemnisation était admissible selon la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

Après avoir évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a conclu que la décision de sortir le *Severn Mist* de l'eau était raisonnable, puisque le navire allait probablement couler et qu'il contenait des quantités inconnues d'hydrocarbures. Par conséquent, les frais liés directement à la sortie de l'eau du navire ont été acceptés. Cependant, en partie à cause du manque de preuve pour justifier les mesures prises après la sortie de l'eau du navire, les frais relatifs à ces mesures ont été rejetés.

De plus, il a été conclu que la plus vaste opération menée par la GCC à Alert Bay visait des navires autres que le *Severn Mist* et qu'elle avait été entièrement planifiée avant même que la GCC ne prenne connaissance de ce navire et de sa situation. Étant donné que les frais de la plus vaste opération auraient quand même été engagés, indépendamment des mesures prises par la GCC relativement au *Severn Mist*, et parce que la GCC a refusé de fournir des détails sur sa plus vaste opération, les frais réclamés pour le personnel et l'équipement ont été rejetés en grande partie.

Le 26 mai 2020, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 703,28 $, plus les intérêts courus.

La GCC a accepté l'offre le 16 juin 2020, et la somme de 768,48 $, y compris des intérêts de 65,20 $, a été versée par prélèvement sur la Caisse peu de temps après.

Mesures de recouvrement

Le 8 mai 2020, dans le but d'obtenir les coordonnées actuelles du propriétaire inscrit du *Severn Mist*, l'administrateur a délivré une assignation à une entreprise de services publics en vertu de la *Loi sur les enquêtes*. La réponse à l'assignation s'est avérée peu concluante.

Le 19 juin 2020, le bureau de l'administrateur a envoyé une mise en demeure à la dernière adresse connue du propriétaire inscrit du navire. Aucune réponse n'a été reçue.

Le 25 août 2020, une assignation a été délivrée à une entreprise de télécommunications en vertu

de la *Loi sur les enquêtes*, afin de tenter à nouveau de trouver les coordonnées actuelles du propriétaire inscrit du navire. Une adresse de courriel a été obtenue en réponse à l'assignation. Le 3 septembre 2020, une mise en demeure a été envoyée à cette adresse de courriel. Aucune réponse n'a été reçue.

Le bureau de l'administrateur a fait d'autres recherches pour tenter de localiser le propriétaire inscrit du *Severn Mist*, mais celui-ci est demeuré introuvable.

Situation

L'administrateur a fermé le dossier le 8 octobre 2020, après avoir pris toutes les mesures de recouvrement raisonnables, conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

***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.

***Vahine Moana* (2018)**

Lieu : Pointe Fernwood, île Salt Spring (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-860-C1

Incident

Le 23 mars 2018, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un navire chassait sur son ancre au large de la pointe Fernwood, sur l'île Salt Spring, en Colombie-Britannique. Des membres du personnel de la station de bateau de sauvetage de la GCC de Ganges se sont rendus sur les lieux et ont identifié le navire en détresse comme étant le *Vahina Moana*.

Par la suite, on s'est rendu compte que le navire s'appelait en fait le *Vahine Moana*. Il s'agissait d'un voilier de 37 pieds ayant une coque en ferro-ciment. Il était propulsé par un moteur diesel et muni d'un mât pour naviguer à la voile.

L'équipe de la GCC a aidé deux personnes à quitter le navire pour leur propre sécurité. Étant donné que la GCC était intervenue en réponse à des incidents impliquant le *Vahine Moana* à deux reprises dans le passé, elle a déterminé que le navire devait être remorqué à un endroit sûr.

La GCC a parlé à un certain nombre de propriétaires possibles à propos du mauvais état du navire. Aucun des propriétaires possibles n'a proposé un plan pour réparer le navire et le munir d'équipement et de cartes de navigation adéquats. L'un des propriétaires possibles s'est engagé à payer les services fournis au navire, mais il a aussi apparemment disparu sans laisser ses coordonnées.

Le 26 avril 2018, le *Vahine Moana* a subi des dommages spontanés attribuables à son mauvais état. À cause de ces dommages, le navire a commencé à prendre l'eau à un rythme accéléré. Il a été déterminé que le navire devait être sorti de l'eau.

Le 8 mai 2018, le navire a été sorti de l'eau pour être inspecté. Il a été déterminé que le navire n'avait aucune valeur résiduelle et la GCC a décidé de le faire déconstruire.

Le processus de déconstruction du navire a été très long à cause de difficultés à se conformer aux règlements locaux en matière d'environnement. Les travaux de déconstruction ont pris fin le 1er août 2018.

Demande d'indemnisation

Le 19 mars 2020, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation s'élevant à 14 473,00 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident causé par le *Vahine Moana*.

La demande d'indemnisation comprenait aussi un exposé de l'incident ainsi que des éléments de preuve relatifs à celui-ci.

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

Évaluation et offre

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

Selon la preuve, la GCC a décidé de déconstruire le *Vahine Moana* au plus tard le 12 avril 2018. Ni la preuve disponible jusqu'à cette date, ni celle fournie par la suite, n'a permis d'établir que la coque en ferro-ciment du *Vahine Moana* posait un risque de pollution par les hydrocarbures.

L'administrateur a accepté que les frais relatifs à l'enlèvement des hydrocarbures du navire par un entrepreneur étaient une mesure raisonnable prise en réponse à la pollution par les hydrocarbures, tout comme les frais associés au personnel de la GCC qui s'est rendu sur place pour inspecter le navire.

Le 5 mai 2020, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 2 823,73 $, plus les intérêts courus de 233,73 $. La GCC a accepté l'offre le 15 juin 2020, et la somme offerte a été versée le 18 juin 2020.

Mesures de recouvrement

Il n'a jamais été possible d'établir de façon concluante à qui appartenait le *Vahine Moana*. Les renseignements sur la propriété du navire au moment de l'incident étaient contradictoires et ne correspondaient pas aux registres de Transports Canada.

Le bureau de l'administrateur a fait des recherches et a finalement pris contact avec l'un des prétendus propriétaires du navire. L'information fournie par cette personne n'a pas été jugée crédible ni exploitable.

D'autres recherches ont été faites, mais aucun renseignement permettant d'établir à qui appartenait le navire au moment de l'incident n'a été trouvé.

Situation

L'administrateur a fermé le dossier le 3 décembre 2020, après avoir conclu que toutes les mesures de recouvrement raisonnables avaient été prises dans les circonstances.

***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 28 637,28 $ 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.

Des négociations ont eu lieu avec le défendeur en vue de parvenir à un règlement, mais elles ont échoué. Le 28 octobre 2022, la Cour fédérale a rendu un jugement par défaut au montant de 32 828,95 $, plus les intérêts.

Les efforts pour recouvrer la somme due se poursuivent.

Situation

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

***Numas Isle* (2018)**

Lieu : Havre Discovery, Campbell River (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-868-C1

Incident

Le 9 septembre 2018, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le *Numas Isle*, un ancien navire de pêche d'environ 48 pieds, avait coulé et rejetait des hydrocarbures dans le havre Discovery, à Campbell River, en Colombie-Britannique. L'administration du havre Discovery a déployé du matériel absorbant en réponse à l'incident.

Des membres du personnel de la station de bateau de sauvetage de la GCC de Campbell River ont été dépêchés sur les lieux. Ils ont observé une irisation d'hydrocarbures autour du navire coulé et ont déployé d'autre matériel absorbant. Le navire avait à son bord une quantité inconnue d'hydrocarbures. La GCC a déterminé qu'il fallait renflouer le *Numas Isle* afin d'atténuer la menace continue de pollution par les hydrocarbures qu'il présentait. Étant donné que le propriétaire du navire était inconnu, une entreprise de sauvetage et des plongeurs ont été engagés.

Le 10 septembre 2018, des membres du personnel d'intervention environnementale de la GCC ont quitté Victoria pour se rendre sur les lieux de l'incident, mais ils ont dû rebrousser chemin à cause d'un éboulement de rochers qui bloquait la route. Par conséquent, le reste de l'intervention ainsi que les travaux des entrepreneurs engagés par la GCC ont été gérés à distance.

Le *Numas Isle* a été remis à flot et sorti de l'eau à une rampe située non loin. Étant donné qu'aucun expert maritime n'était disponible immédiatement, l'un des entrepreneurs engagés par la GCC a évalué le navire et a constaté que celui-ci était en mauvais état et que ses bordages étaient pourris et saturés d'hydrocarbures.

La GCC a décidé de faire déconstruire le *Numas Isle*. Les travaux de déconstruction ont été effectués par d'autres entrepreneurs et ont pris fin le 11 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 30 169,92 $ pour les frais engagés en réponse à l'incident causé par le *Numas 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 enquêté sur la demande d'indemnisation, l'a évaluée et a conclu que les mesures prises par la GCC jusqu'à la sortie de l'eau du *Numas Isle*, inclusivement, étaient généralement raisonnables.

Le 24 septembre 2020, l'administrateur a demandé des documents additionnels à la GCC, après avoir conclu que la preuve était insuffisante pour justifier la décision de déconstruire le navire. La GCC a répondu le même jour et a fourni des photos d'un navire qui n'était pas le *Numas Isle*. L'administrateur a réitéré sa demande, mais aucune réponse n'a été reçue. En fin de compte, les frais liés à la déconstruction et à l'élimination du navire ont été rejetés en raison du manque de preuve que le navire était saturé d'hydrocarbures.

Le 27 novembre 2020, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 23 285,10 $, plus les intérêts courus.

La GCC a accepté l'offre le 26 janvier 2021, et la somme de 25 297,94 $, y compris des intérêts de 2 012,84 $, a été versée par prélèvement sur la Caisse peu de temps après.

Mesures de recouvrement

Le 2 septembre 2020, l'avocat interne de l'administrateur a obtenu de Transports Canada la transcription du registre d'immatriculation du *Numas Isle*. La transcription indiquait le nom du dernier propriétaire inscrit du navire et montrait que celui-ci n'était plus immatriculé depuis 2010.

Le 8 septembre 2020, l'administrateur a délivré une assignation à BC Hydro en vertu de la *Loi sur les enquêtes*, afin de tenter de trouver le dernier propriétaire inscrit du *Numas Isle*. BC Hydro a répondu à l'assignation le 24 septembre 2020, mais les renseignements fournis ne contenaient rien à propos du dernier propriétaire inscrit du navire. Cependant, ces renseignements montraient l'adresse d'une personne qui semblait être un ancien propriétaire inscrit du *Numas Isle* et qui semblait aussi avoir un lien de parenté avec le dernier propriétaire inscrit du navire.

Le 10 septembre 2020, le bureau de l'administrateur a appris de l'administration du havre Discovery que le dernier propriétaire inscrit du *Numas Isle* semblait en être le propriétaire au moment de l'incident et qu'il vivait à bord du navire. Aucune adresse fixe n'était disponible pour la personne en question.

Le 3 novembre 2020, l'administrateur a délivré une assignation à l'Insurance Corporation of British Columbia (ICBC) en vertu de la *Loi sur les enquêtes*, afin de tenter à nouveau de trouver le dernier propriétaire inscrit du *Numas Isle*. ICBC a répondu le 16 novembre 2020, mais aucun renseignement utile n'a été obtenu.

Le 10 décembre 2020, après avoir épuisé toutes les pistes pour trouver le dernier propriétaire inscrit du navire, l'avocat a envoyé une lettre à l'ancien propriétaire inscrit, qui semblait avoir un lien de parenté avec le dernier propriétaire inscrit et dont l'adresse avait été obtenue de BC Hydro. Aucune réponse n'a été reçue.

Le bureau de l'administrateur a fait d'autres recherches, mais aucun autre indice utile permettant de localiser le propriétaire du *Numas Isle* n'a été trouvé.

Situation

L'administrateur a fermé le dossier le 11 février 2021, après avoir pris toutes les mesures de recouvrement raisonnables, conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

***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 pourrait 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.

Le gouvernement du Canada a contesté le refus de la demande d'indemnisation par la voie d'une demande de contrôle judiciaire et d'un appel.

Le 21 septembre 2022, la Cour fédérale a rejeté la contestation du gouvernement du Canada et a confirmé le refus de la demande d'indemnisation (voir 2022 CF 1310).

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2023.

Dossier connexe

120-687-C1 – *Stelie II* – (même dossier de la Cour)

***Reliant* (2020)**

Lieu : Gibsons (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-870-C1

Incident

Le 13 juin 2020, un remorqueur à coque de bois de 17,68 mètres, identifié comme étant le *Reliant*, a coulé près de Gibsons, en Colombie-Britannique.

Après que le navire ait coulé, son propriétaire est intervenu en réponse à l'incident et il a engagé des entrepreneurs maritimes. Dans les jours qui ont suivi le naufrage, les efforts du propriétaire ont réussi et le *Reliant* a été sorti de l'environnement marin. La menace de pollution par les hydrocarbures que posait le navire a donc pris fin.

À la suite de l'incident, l'assureur du propriétaire du navire a refusé de payer les frais engagés pour renflouer le navire et éliminer la menace de pollution par les hydrocarbures.

Demande d'indemnisation

Le 9 septembre 2020, le propriétaire du *Reliant* a téléphoné au bureau de l'administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires et il a demandé de l'information pour faire une demande d'indemnisation afin de payer les entrepreneurs qui ont renfloué le navire. Plus tard le même jour, le propriétaire a présenté une demande d'indemnisation à l'administrateur par courriel. La demande d'indemnisation a été acceptée comme ayant été déposée en vertu de l'article 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Le 15 septembre 2020, un deuxième courriel a été envoyé pour fournir des précisions sur la demande d'indemnisation. Le propriétaire demandait à obtenir des fonds sous forme d'un prêt de 90 000 $. Ce prêt devait servir à payer les frais judiciaires pour engager une poursuite contre l'assureur du propriétaire du navire. Le fondement de la poursuite proposée était le refus de l'assureur de couvrir les pertes selon les termes de la police d'assurance que le propriétaire détenait sur le *Reliant*.

Décision

Le 2 décembre 2020, une lettre de rejet a été envoyée au propriétaire du navire. La demande d'indemnisation a été rejetée au motif que son objet était inadmissible. La *Loi sur la responsabilité en matière maritime* ne permet pas à l'administrateur d'offrir une indemnité pour payer les frais d'une action en justice.

Situation

L'administrateur a fermé le dossier le 2 février 2021.

***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 2012, 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 2024, le litige se poursuivait.

Situation

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

***Atanook* (2018)**

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

Incident

Le 7 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*.

Le propriétaire a finalement été localisé et la déclaration lui a été signifiée. Le propriétaire n’a pas déposé de défense et un jugement par défaut a été obtenu au montant demandé, plus les intérêts.

Les efforts de recouvrement se poursuivent.

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.

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

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

Incident

Le 19 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.

Réclamation

Le 16 octobre 2020, l'administrateur a reçu de la GCC une réclamation, au nom du ministre des Pêches et des Océans. La GCC réclamait la somme de 181 475,67 $, en indemnisation des frais qu'elle a engagés pour répondre à l'incident impliquant le *San Jolyne III*.

L'administrateur a déterminé que la réclamation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

L'administrateur a réalisé une enquête et une évaluation de la réclamation. 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'indemnisation 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. Le paiement au montant de 138 452,17 $, y compris les intérêts prévus par la loi, a été effectué 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 télécommunications, dans le but de trouver l'adresse du propriétaire du *San Jolyne III*.

Le 15 octobre 2021, le conseiller juridique 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, et l'acte de procédure a été signifié au défendeur par la suite.

Le défendeur a d'abord dit qu'il allait signifier un affidavit de documents, comme l'exigent les règles de la Cour, mais il ne l'a pas fait. L'administrateur a donc obtenu une ordonnance pour obliger le défendeur à obtempérer au plus tard à une certaine date. Le défendeur a omis de produire son affidavit de documents à l'échéance fixée de juin 2023.

Une conférence de gestion des cas s'est tenue le 26 janvier 2024, au cours de laquelle les deux parties ont exprimé leur intention de régler cette affaire. La médiation a eu lieu à Vancouver le 26 mars 2024 sous un format hybride. Les parties sont parvenues à un règlement. Le conseiller juridique de l'administrateur a rédigé un jugement convenu et une entente de règlement le 27 mars 2024. Le défendeur n'a pas encore obtenu de services juridiques indépendants pour faire examiner les documents et les signer. L'administrateur attend que le défendeur réponde avant une autre comparution prévue devant le juge qui a régi la conférence de gestion des cas et la médiation.

Situation

Le dossier est encore ouvert à la fin de l'exercice financier.

***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.

Une adresse du propriétaire a été obtenue, mais la source de cette information a été jugée peu fiable. Les tentatives pour trouver le propriétaire à cette adresse ont été infructueuses. Étant donné qu'il n'y avait aucun moyen pratique de signifier l'acte de procédure au propriétaire, l'administrateur s'est désisté de l'action.

Situation

Le dossier a été fermé le 13 juin 2022.

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.

Réclamation

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

L'administrateur a déterminé que la réclamation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Paiement et réévaluation

Ayant déterminé que la réclamation de la GCC remplissait les conditions d'admissibilité de base du Processus accéléré pour les petites réclamations, le ou vers le 29 janvier 2021, 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 réaliserait une enquête et une

réévaluation de la réclamation. 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 se rapportait aux frais engagés pour l'entreposage à long terme et la remise en état de l'habitation flottante, car il a été déterminé qu'il ne s'agissait pas de mesures prises pour lutter contre 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.

D'autres assignations ont été délivrées en juillet 2022, et une autre adresse où habitait peut-être le propriétaire a été trouvée.

Le 30 décembre 2022, le conseiller juridique interne de l'administrateur a intenté une action en justice devant la Cour fédérale contre le propriétaire. Des tentatives ont été faites pour signifier l'acte de procédure au défendeur, mais elles ont été infructueuses, car il semblait avoir déménagé encore une fois.

L'administrateur a délivré deux assignations en vertu de la *Loi sur les enquêtes* en janvier 2023. Les assignations ont permis de révéler un numéro de téléphone.

Le conseiller juridique de l'administrateur et le défendeur ont communiqué par téléphone le 4 mai 2023. Le conseiller juridique de l'administrateur a suivi l'appel d'un courriel récapitulant la discussion. Il y indiquait que le défendeur reconnaissait être le propriétaire du navire et qu'il avait l'intention de payer la réclamation. Dans son courriel de réponse, le défendeur confirmait être le propriétaire du navire et sa volonté de payer le montant de la réclamation.

Le conseiller juridique de l'administrateur a à maintes reprises effectué un suivi auprès du défendeur après le 4 mai 2023. Le défendeur a omis de déposer une défense ou de faire un paiement. Il a exprimé dans des courriels que ses difficultés financières l'empêchent de payer la réclamation.

L'administrateur prévoit présenter une requête contre le défendeur pour obtenir un jugement par

défaut.

Situation

Le dossier est encore ouvert à la fin de l’exercice financier.

***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.

***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.

À la suite d'autres recherches, il a été constaté que personne n'avait été nommé pour administrer la succession du défunt propriétaire. En raison du montant de la réclamation et de l'absence d'actifs connus, il a été jugé peu économique de prendre d'autres mesures.

Situation

Le dossier a été fermé le 8 avril 2022.

***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.

Réclamation

Le 2 février 2021, l'administrateur a reçu une réclamation de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans. La GCC réclamait la somme de 248 265,04 $, en indemnisation des frais qu'elle a engagés pour répondre à l'incident impliquant le *Rolano*.

L'administrateur a déterminé que la réclamation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

L'administrateur a réalisé une enquête et une évaluation de la réclamation. 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'indemnisation à la GCC au montant de 71 058,05 $, plus les intérêts courus prévus par la loi.

La GCC a accepté l'offre le 26 novembre 2021. Le paiement au montant de 77 627,43 $, y compris des intérêts de 6 569,38 $, a été effectué par prélèvement sur la Caisse le 30 novembre 2021.

Mesures de recouvrement

Au cours de l'enquête et de l'évaluation de la réclamation 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 la Province était donc la partie responsable en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Le 7 février 2022, le conseiller juridique interne de l'administrateur a intenté une action devant la Cour fédérale contre la Province de la Colombie-Britannique. L'acte de procédure a été dûment signifié à la Province, et une défense a été déposée à temps.

L'administrateur et la Province ont conclu un accord de règlement le 11 décembre 2023. Selon le règlement, la Province devait verser la somme de 71 058,05 $ plus les intérêts prévus par la loi à l'administrateur en échange d'un dégagement de responsabilité.

L'action a été abandonnée le 19 décembre 2023.

Situation

Le dossier a été fermé le 16 février 2024.

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*.

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.

Mesures de recouvrement

Le propriétaire du chaland a été identifié dans les documents de la GCC comme étant un seul individu, qui est connu de la Caisse relativement à d'autres dossiers.

Le 20 décembre 2021, l'administrateur a intenté une action en justice devant la Cour fédérale contre le propriétaire. Suite au manque du propriétaire de soumettre une défense, l'administrateur a soumis une requête en vue d'obtenir un jugement par défaut.

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)

***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.

Le 4 avril 2022, l'avocat interne de l'administrateur a intenté une action en justice devant la Cour fédérale contre le propriétaire du *Seal Rock*. L'acte de procédure a été signifié au défendeur. Ce dernier a retenu les services d'un avocat, qui a déposé une défense en son nom le 10 juin 2022. Le défendeur a aussi déposé une mise en cause contre le propriétaire d'un quai. Le propriétaire du quai a déposé une défense le 10 août 2022.

À la fin de l'année financière, le litige était toujours en instance.

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.

Une déclaration a été déposée contre le propriétaire le 26 mai 2022. Étant donné que le propriétaire était introuvable, la déclaration a été abandonnée le 22 février 2023.

Situation

Le dossier a été fermé le 21 mars 2023.

***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.

Réclamation

Le 14 juin 2021, l'administrateur a reçu une réclamation de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans. La GCC réclamait la somme de 22 528,61 $, en indemnisation des frais qu'elle a engagés pour répondre à l'incident impliquant le *Western Chief*.

L'administrateur a déterminé que la réclamation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

L'administrateur a réalisé une enquête et une évaluation de la réclamation. 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'indemnisation 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. Le paiement au montant de 17 819,72 $, y compris les intérêts, a été effectué par prélèvement sur la Caisse peu après.

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 Corporation of British Columbia et à une entreprise de télécommunications, 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, le conseiller juridique interne de l'administrateur a envoyé des mises en demeure par la poste et par courriel au représentant du propriétaire.

Le 16 novembre 2021, le conseiller juridique a pris contact avec le représentant du propriétaire. Des discussions ont eu lieu en vue de parvenir à un règlement, mais elles ont échoué. Le 20 juin 2022, le conseiller juridique a donc intenté une action en justice contre le propriétaire devant la Cour fédérale, au nom de l'administrateur. Aucune défense n'a été déposée. Un jugement par défaut a donc été demandé à la Cour, et celui-ci a finalement été obtenu le 27 octobre 2022.

Le 16 mai 2023, l'administrateur a reçu un paiement du débiteur judiciaire au montant de 1 000 $. Le débiteur judiciaire doit encore effectuer d'autres versements. Il ne s'est pas engagé sur un calendrier de paiement.

Situation

Le dossier est encore ouvert à la fin de l'exercice financier.

***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 déterminé que la demande d'indemnisation été 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. 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 les représentants des propriétaires du *Western Breeze*, les entrepreneurs ayant participé à l'opération d'intervention, l'administration du port de Steveston, ainsi que la GCC. Il a été déterminé qu'il était nécessaire de réduire considérablement les frais des services contractuels réclamés par la GCC.

Le 11 août 2022, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 92 091,89 $, plus les intérêts courus prévus par la loi.

La GCC a accepté l'offre le 12 septembre 2022. Peu de temps après, la somme de 101 471,73 $, y compris les intérêts, a été versée à la GCC par prélèvement sur la Caisse.

Mesures de recouvrement

Le 4 juillet 2022, afin de protéger les droits de subrogation prévus de l'administrateur envers les deux sociétés propriétaires du *Western Breeze*, l'avocat interne de l'administrateur a intenté une action en justice devant la Cour fédérale contre les propriétaires et le *Neekis*, un navire jumeau du *Western Breeze*. L'acte de procédure a été dûment signifié aux propriétaires, et la déclaration a été modifiée de manière à refléter les droits de subrogation qu'exercerait l'administrateur une fois que le paiement serait versé à la GCC.

Les deux propriétaires du *Western Breeze* ont engagé des avocats, et chacun d'eux a déposé une défense contre la déclaration de l'administrateur. Ils ont aussi déposé des demandes de mise en cause l'un contre l'autre.

Le 2 mai 2023, les parties ont consenti à un règlement d'un montant de 12 500,00 $ et de 64 464,32 $ y compris les intérêts.

Situation

Le dossier a été fermé le 9 juin 2023.

***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 20 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. D'autres mises en demeure lui ont été envoyées par courrier recommandé et par courriel en mai 2022, mais, encore une fois, aucune réponse n'a été reçue.

Des assignations ont été délivrées en vertu de la *Loi sur les enquêtes* pour tenter de confirmer l'adresse du propriétaire. Les résultats de ces assignations ont été utiles.

Le 21 juillet 2022, l'avocat interne de l'administrateur a intenté une action en justice devant la Cour fédérale contre le propriétaire du *Salish Guardian*. Un huissier de justice a été engagé, et une copie de la déclaration a été remise à des personnes se trouvant dans un domicile que l'on croyait être celui du propriétaire.

La Cour fédérale a validé la signification de la déclaration au défendeur à la suite d'une requête présentée par l'administrateur.

Le défendeur n’a pas déposé de défense. Le 9 mai 2023, la Cour a accordé à l’administrateur une requête en vue d’obtenir un jugement par défaut.

Situation

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

***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 qui flottaient à la surface de l'eau 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 fourni 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 des intérêts de 1 194,81 $ prévus par la loi, a été versé à la GCC.

Mesures de recouvrement

Des assignations ont été délivrées dans le but de trouver l'adresse du propriétaire du *Red Fir No. 9* afin de lui signifier des documents, mais les résultats ont été peu concluants.

Le 25 octobre 2022, l'avocat interne de l'administrateur a intenté une action en justice devant la Cour fédérale contre le propriétaire du navire.

Les efforts pour localiser le propriétaire du navire ont été infructueux.

L’administrateur a déposé une requête en désistement de l’action à la Cour fédérale le 4 mai 2023.

Situation

Le dossier a été fermé le 21 juin 2023.

***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 de 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, et elle a vidé les réservoirs accessibles. 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 son intervention en réponse à l'incident impliquant le *Scotia River*.

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

Évaluation et offre d'indemnité

L'administrateur a enquêté sur la demande d'indemnisation et l'a évaluée. Il a déterminé que la majeure partie des frais réclamés étaient établis. Seules quelques petites réductions ont été apportées aux frais réclamés pour les services contractuels et les salaires.

Le 5 avril 2022, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 88 693,78 $, plus les intérêts courus prévus par la loi.

La GCC a accepté l'offre le 4 mai 2022. Le même jour, la somme de 95 844,35 $, y compris des intérêts de 7 150,57 $, a été versée à la GCC par prélèvement sur la Caisse.

Mesures de recouvrement

La Caisse avait déjà eu affaire au *Scotia River* dans le passé. L'administrateur avait saisi le navire et l'avait vendu en rapport avec une demande d'indemnisation antérieure concernant un incident causé par un autre navire.

Des tentatives ont été faites pour établir la chaîne de propriété du *Scotia River*, qui avait apparemment changé de mains au moins une fois depuis qu'il avait été vendu par voie judiciaire. Ces tentatives ont permis d'identifier seulement l'individu qui a acheté le navire lors de sa vente judiciaire. Des assignations ont été délivrées dans le but de trouver cet individu pour l'interroger, mais les résultats ont été imprécis et peu concluants. Plusieurs lettres ont été envoyées pour demander des renseignements, mais aucune réponse utile n'a été reçue.

De plus, des tentatives ont été faites auprès des résidents de Lax Kw’alaams pour savoir s'ils connaissaient le navire, mais elles ont été infructueuses.

Étant donné que le dernier propriétaire du *Scotia River* n'a pu être trouvé et que toutes les mesures d'enquête raisonnables avaient été épuisées, la décision a été prise de fermer le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 14 mars 2023.

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*.)

***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.

La GCC a accepté l'offre le 4 avril 2022. La somme de 2 284,06 $, y compris des intérêts de 160,38 $, a été versée à la GCC par prélèvement sur la Caisse le 6 avril 2022.

Mesures de recouvrement

L'équipe juridique de l'administrateur a mené une enquête dans le but de trouver le propriétaire du *Go-Getter*, mais ces efforts ont été peu concluants.

Le 30 novembre 2022, l'avocat interne de l'administrateur a intenté une action en justice contre le propriétaire du *Go-Getter* devant la Cour fédérale.

Les tentatives pour localiser et signifier le défendeur ont été infructueuses et le défendeur n'a pas répondu à la signification des documents envoyés par courriel. Les procédures devant la Cour ont été abandonnées le 13 juillet 2023.

Situation

Le dossier a é fermé le 8 août 2023.

***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 a indiqué qu'il était improbable que la demande d'indemnisation serait réévaluée.

Mesures de recouvrement

Une mise en demeure a été envoyée au propriétaire du *Autumn Winds* le 26 février 2024. En date du 31 mars 2024, l’administrateur n’avait pas reçu de réponse.

Situation

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

***Trailer Princess* (2022)**

Lieu : Campbell River (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-918-C1

Incident

Le 14 février 2022, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le *Trailer Princess*, un ancien traversier à coque en acier de 93,79 mètres, avait partiellement coulé au parc industriel Discovery à Campbell River, en Colombie-Britannique. Selon le rapport, le navire donnait de la gîte trois ou quatre jours avant l'incident dans un endroit distinct. Aucune irisation n'a été signalée mais on soupçonnait que différents types de carburant se trouvaient à bord.

La GCC a dépêché un agent d'intervention sur le lieu de l'incident. Elle a communiqué avec le propriétaire qui l'a informée des quantités estimatives d'hydrocarbures à bord. Le propriétaire avait asséché le navire et avait fait réaliser une plongée d'inspection qui n'a pas été concluante.

Le 15 février 2022, une irisation a été signalée autour du navire. Selon le propriétaire, elle provenait d'un déversement accidentel survenu pendant les opérations de pompage. La GCC a commencé à exercer ses pouvoirs en vertu de l'article 180 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. Elle a ordonné au propriétaire de lui fournir un plan d'intervention avant 11 h, le lendemain matin. Elle a aussi demandé à Transports Canada de réaliser un survol dans le cadre du Programme national de surveillance aérienne.

Le 16 février 2022, le propriétaire ne s'est pas conformé à l'ordre de la GCC. La GCC a donc pris en charge l'intervention. Le navire est resté dans l'eau pendant plusieurs mois sous surveillance continuelle et en prenant des mesures pour prévenir la pollution. En collaboration avec des entrepreneurs, la GCC a allégé le navire; elle l'a sorti de l'environnement marin le ou vers le 17 octobre 2022 et plus tard, l'a déconstruit.

Réclamation

Le 9 février 2024, l'administrateur a reçu une réclamation de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans. La GCC réclamait la somme de 5 462 522,84 $, en indemnisation des frais qu'elle a engagés pour ses opérations d'intervention.

L'administrateur a déterminé que la réclamation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

La réclamation est en cours d'évaluation.

Situation

Le dossier est encore ouvert à la fin de l’exercice financier.

***Callie Belle* (2020)**

Lieu : Baie Oak (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-923-C1

Incident

Le 28 juillet 2020, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un navire en bois d'une longueur de près de 85 pieds était en train de couler à l'endroit où il était ancré, à environ un mille au large de la pointe Cattle, dans la baie Oak, en Colombie-Britannique. Les moteurs du navire ne fonctionnaient pas, mais il y avait des hydrocarbures à bord pour alimenter les génératrices.

La GCC a dépêché du personnel sur les lieux, qui a travaillé avec le propriétaire pour vider l'eau du navire. La GCC était inquiète que le propriétaire ne connaissait pas bien le fonctionnement des pompes du navire, qui semblaient suffire à enlever toute l'eau qui s'infiltrait à bord lorsqu'elles étaient en marche.

Le 22 août 2020, une irisation d'hydrocarbures a été observée autour du *Callie Belle*. Le personnel de la GCC a été dépêché sur les lieux à nouveau. Le propriétaire du navire a rejeté la responsabilité du rejet d'hydrocarbures sur un intrus.

La GCC a décidé de faire remorquer le navire jusqu'à un chantier maritime situé à Ladysmith afin d'évaluer la menace potentielle de pollution par les hydrocarbures qu'il présentait. En fin de compte, le navire a été confié aux responsables du programme des navires préoccupants de la GCC pour être éliminé.

Réclamation

Le 11 juillet 2022, l'administrateur a reçu de la GCC une réclamation présentée au nom du ministre des Pêches et des Océans. La GCC a réclamé la somme de 42 247,10 $ pour les frais des mesures d'intervention qu'elle a prises en réponse à l'incident impliquant le *Callie Belle*.

L'administrateur a déterminé que la réclamation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre d'indemnité

L'administrateur a enquêté sur la réclamation et l'a évaluée. Il a conclu que le *Callie Belle* présentait une menace minime de pollution par les hydrocarbures et que la décision de le faire remorquer aussi loin que Ladysmith était excessive. Il a donc été nécessaire de réduire les frais réclamés.

Le 3 mars 2023, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 11 945,61 $, plus les intérêts courus prévus par la loi.

La GCC a accepté l'offre le 31 mars 2023. La somme de 12 988,68 $, y compris les intérêts, a été versée à la GCC par prélèvement sur la Caisse le 5 avril, 2023.

Mesures de recouvrement

Les tentatives pour localiser le propriétaire du *Callie Belle* ont été infructueuses et les possibilités de recouvrement semblaient trop faibles pour continuer à poursuivre ce dossier.

Situation

L'administrateur a fermé le dossier le 8 septembre 2023.

***Big T* (2020)**

Lieu : Victoria (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-924-C1

Incident

Le 14 juillet 2020, le propriétaire d'un petit navire de pêche en bois appelé le *Big T* a fait signe au personnel de la Garde côtière canadienne (GCC) dans le port de Victoria, en Colombie-Britannique, indiquant qu'il était en panne de carburant. Le personnel de la GCC a remorqué le *Big T* jusqu'à un quai local.

Le lendemain, le gestionnaire du quai a signalé qu'une grande quantité d'eau s'infiltrait à bord du *Big T*. Le personnel de la GCC a été dépêché sur les lieux. Il a parlé au propriétaire, mais ce dernier a dit être incapable d'intervenir de manière adéquate.

La GCC a engagé un entrepreneur pour remorquer le navire et le sortir de l'eau. Le 20 juillet 2020, la GCC a appris que le propriétaire tentait de remettre son navire à l'eau. La GCC était d'avis que le *Big T* n'était toujours pas en état de naviguer, et elle est intervenue pour ordonner au propriétaire de le réparer avant de le remettre à l'eau. Le propriétaire a dit encore une fois qu'il était incapable de le faire, et la GCC a appris que le navire causait de la pollution par les hydrocarbures à l'endroit où il était entreposé.

La GCC a fait inspecter le navire et l'a finalement fait déconstruire. Les travaux de déconstruction ont pris fin le 21 octobre 2020.

Réclamation

Le 11 juillet 2022, l'administrateur a reçu de la GCC une réclamation, au nom du ministre des Pêches et des Océans. La GCC réclamait la somme de 29 006,18 $, en indemnisation des frais qu'elle a engagés pour répondre à l'incident impliquant le *Big T*.

L'administrateur a déterminé que la réclamation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

L'administrateur a réalisé une enquête et une évaluation de la réclamation. La majeure partie des frais réclamés par la GCC ont été acceptés. Cependant, les frais liés à l'usage d'un navire de la GCC pour escorter le *Big T* pendant qu'il était remorqué ont été rejetés au motif que cette mesure a fait double emploi avec les travaux de l'entrepreneur.

Le 21 février 2023, l'administrateur a fait une offre d'indemnisation à la GCC au montant de 22 868,59 $, plus les intérêts courus prévus par la loi.

La GCC a accepté l'offre le 6 avril 2023. Le paiement au montant de 24 867,30 $, comprenant la somme réclamée et des intérêts de 1 998,71 $ prévus par la loi, a été effectué par prélèvement sur la Caisse peu après.

Mesures de recouvrement

La réclamation fournissait un nom et un numéro de téléphone pour le propriétaire du *Big T*. D'autres demandes de renseignements adressées à la GCC ont révélé deux adresses électroniques possibles. Les tentatives de localiser le propriétaire grâce à l'information détenue ont échoué.

Situation

Le dossier a été fermé le 16 février 2024.

***Santa Rita* (2022)** ◆

Lieu : Goldstream (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-925-C1

Incident

Le 28 juin 2022, le navire à moteur *Santa Rita* a coulé près de la marina de Goldstream, à Langford, en Colombie-Britannique. Le naufrage du navire a causé un rejet d'hydrocarbures. La Garde côtière canadienne (GCC) est intervenue et a pris des mesures pour contenir et récupérer les hydrocarbures. Elle a finalement fait renflouer le navire et l'a fait enlever de l'environnement marin. Durant son intervention, la GCC a consulté les Premières Nations locales.

La Première Nation Pauquachin (PNP) a décidé de prélever des échantillons et de les faire analyser par un laboratoire afin de déterminer le degré de contamination du rivage. Le rapport d'analyse des échantillons a été peu concluant, mais il a révélé en général que la contamination résultant du naufrage du *Santa Rita* était très faible ou indétectable.

Réclamation

Le 12 juillet 2022, l'administrateur a reçu de la PNP une réclamation présentée à l'aide du formulaire de demande d'indemnisation générale, qui se trouve sur le site Web de la Caisse. La PNP a réclamé la somme de 3 224,76 $ pour les frais qu'elle a engagés en réponse à l'incident impliquant le *Santa Rita*.

L'administrateur a déterminé que la réclamation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre d'indemnité

L'administrateur a enquêté sur la réclamation et l'a évaluée. Il a conclu que la réclamation était pleinement justifiée.

Le 26 août 2022, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la PNP au montant de 3 224,76 $, plus les intérêts courus prévus par la loi.

La PNP a accepté l'offre le 31 août 2022. La somme de 3 247,49 $, y compris les intérêts, a été versée à la PNP le 5 septembre.

Mesures de recouvrement

À la fin de l'année financière, les efforts pour trouver le propriétaire du *Santa Rita* se poursuivaient.

Situation

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

***Noelani* (2020)**

Lieu : Sand Heads, fleuve Fraser (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-927-C1

Incident

Le 9 août 2020, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le *Noelani*, un yacht de croisière en bois, construit en 1963, ayant une jauge brute de 24,25 et une longueur d'environ 41 pieds, était en train de couler après avoir heurté une bouée.

L'incident a d'abord été traité comme un cas de recherche et sauvetage. Une fois que les passagers ont été secourus, le navire a été remorqué jusqu'en eau moins profonde. À ce stade, la GCC est intervenue en réponse à l'incident. Le navire n'était pas assuré et le propriétaire a informé la GCC qu'il était incapable de prendre les mesures d'intervention nécessaires. La GCC a donc pris en charge l'opération d'intervention. Du matériel absorbant et un barrage flottant ont été déployés autour du navire, et une évaluation de la situation a été faite à l'aide d'un aéroglisseur.

Le lendemain, on a signalé que le barrage flottant s'était détaché durant la nuit, que le *Noelani* était en train de se rompre, et qu'une irisation d'hydrocarbures était visible dans l'eau. Les travaux ont été retardés à cause des conditions météorologiques, mais la majeure partie du navire a été enlevée de l'eau le 11 août 2020, sauf pour deux moteurs qui sont restés sous l'eau. Le personnel de la GCC a récupéré tous les barrages flottants et les balises qui avaient été mises en place sur les lieux de l'incident.

Le 12 août 2020, Environnement et Changement climatique Canada a recommandé que les moteurs soient récupérés. L'opération de sauvetage pour récupérer les moteurs a été accomplie le lendemain.

Le navire a été déconstruit et éliminé le 20 août 2020.

Réclamation

Le 29 juillet 2022, l'administrateur a reçu une réclamation de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans. La GCC réclamait la somme de 44 871,15 $ pour les frais qu'elle a engagés en réponse à l'incident impliquant le *Noelani*.

L'administrateur a déterminé que la réclamation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

L'administrateur a réalisé une enquête et une évaluation de la réclamation. Il a conclu que la principale menace de pollution avait été atténuée le 11 août 2020, et que les frais engagés jusqu'à cette date étaient acceptés. Les frais engagés après cette date ont été généralement rejetés, car la

preuve ne montrait pas qu'ils ont servi à prendre des mesures raisonnables visant à atténuer une menace de pollution par les hydrocarbures.

Le 10 février 2023, l'administrateur a fait une offre d'indemnisation à la GCC au montant de 18 901,64 $, plus les intérêts courus prévus par la loi. La GCC a accepté l'offre de l'administrateur le 3 avril 2023. La demande de paiement a été envoyée à Transports Canada le 3 avril 2023 au montant de 18 901,64 $ plus les intérêts courus de 1 584,65 $, pour un total de 20 485,99 $. Le paiement a été effectué peu après.

Mesures de recouvrement

Pour identifier et trouver le propriétaire du *Noelani*, quatre assignations ont été émises à l'été 2022. Les résultats des assignations ont révélé plusieurs adresses pour le propriétaire du *Noelani*, ainsi qu'une adresse électronique.

Une mise en demeure a été envoyée à l'adresse électronique du propriétaire du *Noelani* le 1er juin 2023. Aucune réponse n'a été reçue.

Le 27 juillet 2023, une demande introductive d'instance a été déposée et envoyée à l'une des adresses physiques connues du propriétaire. Une copie a aussi été envoyée à son adresse électronique. La copie de la demande introductive d'instance envoyée par la poste a été retournée au bureau de l'administrateur le 18 août 2023.

Le 3 août 2023, le propriétaire a envoyé un courriel au conseiller juridique de l'administrateur en réponse à la demande introductive d'instance reçue par courriel. Depuis, une série d'échanges ont eu lieu entre le propriétaire et le conseiller juridique de l'administration.

L'administrateur a déposé une requête validant la signification irrégulière à la Cour fédérale le 12 décembre 2023. La Cour a rendu une ordonnance le 2 janvier 2024 validant la signification de la demande introductive d'instance par courriel.

Situation

Le dossier est encore ouvert à la fin de l'exercice financier.

***Mini Fusion* (2020)**

Lieu : Baie Doctor (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-929-C1

Incident

Le 28 octobre 2020, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le *Mini Fusion*, un navire de charge immatriculé à l'étranger, d'une jauge brute de 346, donnait de la gîte. La personne qui a fait ce signalement était apparentée à l'ancien propriétaire canadien du navire, qui était connu de la GCC et qui était amarré dans la baie Doctor, en Colombie-Britannique, depuis plusieurs années.

Le 19 novembre 2020, un expert maritime engagé par la GCC est monté à bord du navire et l'a inspecté. L'inspection a révélé qu'il y avait peu d'eau dans la cale du navire. Il a été déterminé que l'inclinaison du navire était probablement due à une infiltration d'eau par un trou dans un réservoir latéral au milieu du côté gauche du navire. Ce réservoir a été vidé d'eau par pompage. Aucun signe évident montrant que l'eau s'infiltrait encore dans le navire n'a été constaté. L'extérieur de la coque a été marqué d'une ligne pour vérifier plus tard l'inclinaison du navire.

Le 20 novembre 2020, la GCC est retournée sur les lieux. L'eau dans le réservoir latéral était revenue au même niveau qu'avant. La GCC a conclu que l'eau s'y était infiltrée à nouveau, mais que le navire ne s'inclinerait pas davantage puisque le niveau d'eau dans le réservoir n'irait pas plus haut.

L'expert maritime a fourni des rapports à la GCC les 9 et 26 décembre 2020, dans lesquels il a indiqué qu'il y avait des quantités d'hydrocarbures à bord du navire. L'expert maritime a conclu que, dans l'état où il était, le navire présentait une menace immédiate pour l'environnement, et il a recommandé de déplacer le navire à un lieu d'amarrage sûr, afin de remédier à la dégradation de ses amarres et de pouvoir mieux examiner l'état de détérioration de la coque.

La GCC a choisi plutôt de remplacer les amarres du navire à l'endroit où il était ancré. Cela a été fait les 6 et 7 janvier 2021.

Le 16 janvier 2021, des plongeurs de la GCC ont fait une plongée d'inspection de la coque du navire. L'inspection a révélé que la coque était couverte de salissures et très corrodée. Cependant, les plongeurs n'ont trouvé aucun signe visible de trous, de fissures ou de brèches dans la coque. Le rapport de la plongée d'inspection a conclu qu'il était nécessaire d'examiner le navire plus à fond.

Le 8 août 2021, des entrepreneurs engagés par la GCC sont arrivés sur les lieux pour enlever le gros des hydrocarbures du *Mini Fusion*. Cette opération a pris fin le 18 août, après quoi la GCC a confié le navire aux responsables du Programme des navires préoccupants pour qu'il soit sorti de l'eau et éliminé.

Réclamation

Le 24 octobre 2022, l'administrateur a reçu une réclamation de la GCC, au nom du ministre des

Pêches et des Océans. La GCC réclamait la somme de 1 083 551,42 $ pour les frais des mesures d'intervention qu'elle a prises en réponse à l'incident impliquant le *Mini Fusion*.

Malgré quelques craintes que la réclamation ne soit pas conforme à l'exigence de constituer « une menace grave et imminente » prévue aux paragraphes 71(1.1) et 101(1.1) de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, l'administrateur a fini par déterminer que la réclamation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

L'intervention initiale menée par la GCC a été incitée par les signalements de gîte du navire. Il a été assez rapidement établi que la gîte ne présentait en fait pas de menace. Les frais de ces intervention et évaluation initiales ont été acceptés. Tout comme les frais engagés pour réarrimer le navire, qui ont été acceptés en tant que solution moins coûteuse que s'il avait fallu déplacer le navire à des fins de surveillance. De même, les frais des nouvelles évaluations réalisées, y compris la plongée d'inspection, ont été jugés raisonnables compte tenu de l'état de la coque. Toutefois, une fois que l'évaluation a conclu que le navire ne présentait pas de risque imminent, les frais ultérieurs engagés ne pouvaient pas être acceptés. Il n'y avait pas d'« incident » pour lequel des mesures pouvaient être prises. Les frais liés à l'enlèvement des hydrocarbures du navire après qu'il a été considéré comme ne présentant pas de risque de pollution imminent ont par conséquent été rejetés.

Le 27 juillet 2023, l'administrateur a fait une offre d'indemnisation au montant de 88 878,11 $, plus les intérêts courus prévus par la loi.

La GCC a accepté l'offre le 22 septembre 2023. L'administrateur a demandé le paiement le 25 septembre 2023 pour une somme totale de 99 654,01 $, y compris des intérêts de 10 775,90 $.

Mesures de recouvrement

Avec l'aide de la GCC, le conseiller juridique interne de l'administrateur a pu obtenir des renseignements sur la société propriétaire du *Mini Fusion* au moment de l'incident. La société est établie en Équateur, et le dernier lieu d'immatriculation du navire était en Bolivie.

Le 13 octobre 2023, l'administrateur a intenté une action en justice devant la Cour fédérale contre le propriétaire. La signification n'a pas pu être notifiée parce que l'Équateur n'est pas signataire de l'article 14 de la Convention de La Haye, qui reconnaît la signification extraterritoriale d'actes judiciaires.

L'administrateur a fait envoyer une mise en demeure traduite en espagnol jointe à la demande introductive d'instance au propriétaire et à la société mère du propriétaire par courrier recommandé le 29 novembre 2023.

Situation

Le dossier est encore ouvert à la fin de l'exercice financier.

***Moonlight* (2022)**

Lieu : Port Hardy (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-930-C1

Incident

Le 6 janvier 2022, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le navire de pêche *Moonlight* avait coulé à Port Hardy, en Colombie-Britannique. On croyait que le navire contenait jusqu'à 200 litres de carburant diesel. Une irisation d'hydrocarbures s'est formée autour du navire.

La GCC a engagé un entrepreneur qui a renfloué le navire et a enlevé le reste du carburant qui se trouvait à bord. Ces travaux ont pris fin le 11 janvier 2022.

Réclamation

Le 18 août 2022, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une réclamation présentée dans le cadre du processus d'indemnisation accéléré. La GCC a réclamé la somme de 7 906,29 $ pour les frais des mesures d'intervention qu'elle a prises en réponse à l'incident impliquant le *Moonlight*.

Évaluation préliminaire et paiement

L'administrateur a fait une évaluation sommaire de la réclamation et a déterminé qu'elle était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. La somme de 8 057,68 $, y compris des intérêts de 151,39 $ prévus par la loi, a été versée à la GCC le 15 octobre 2022.

Mesures de recouvrement

À la fin de l'année financière, les efforts pour identifier et trouver le propriétaire du *Moonlight* se poursuivaient.

Situation

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

***Lurch* (2020)**

Lieu : Deep Bay, île de Vancouver (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-934-C1

Incident

Le 9 novembre 2020, le propriétaire du *Lurch*, un ancien navire de pêche délabré, a signalé à la Garde côtière canadienne (la « GCC ») que son navire était partiellement submergé. Le navire avait une coque en bois et avait été construit en 1946. Il avait une longueur de 41,1 pieds et était équipé d'un seul moteur diesel.

Plus tard ce jour-là, des agents d'intervention de la GCC se sont rendus sur les lieux pour évaluer la situation. Ils ont constaté que des hydrocarbures s'échappaient du navire et formaient une légère irisation à la surface de l'eau. Ils ont aussi noté que la proue du navire était au-dessus de la ligne de flottaison. Le *Lurch* était amarré à un quai se trouvant au sud-ouest du brise-lames de Deep Bay et au-delà des limites de l'administration portuaire de Deep Bay. Le personnel de la GCC et un entrepreneur ont déployé un barrage flottant autour du navire.

Le 10 novembre, la GCC et l'entrepreneur ont commencé les travaux de renflouement du navire. Des plongeurs ont obturé les évents du réservoir de carburant, mais de petites quantités d'hydrocarbures ont continué de s'échapper du *Lurch* et de se répandre à l'intérieur de la zone du barrage flottant.

Le 11 novembre, la GCC a enlevé les hydrocarbures à la surface de l'eau et les débris flottants à l'intérieur de la zone du barrage, et l'entrepreneur a renfloué le *Lurch*. Le navire a ensuite été remorqué jusqu'à Union Bay, mais les conditions météorologiques étaient peu sûres à son arrivée. Le navire a donc été remorqué jusqu'au port de Comox, où il a été amarré temporairement en attendant qu'il puisse être ramené à Union Bay.

Le 12 novembre, la GCC a évalué l'état du *Lurch* et est retournée à Victoria afin de récupérer l'équipement nécessaire pour enlever le carburant et les autres hydrocarbures se trouvant à bord du navire.

Le 14 novembre, la GCC a enlevé le carburant diesel, l'huile hydraulique et l'huile à moteur du navire. L'entrepreneur a ensuite remorqué le *Lurch* jusqu'à Union Bay, et le navire est resté amarré à cet endroit jusqu'à ce qu'il soit sorti de l'eau.

Le 19 novembre, le *Lurch* a été sorti de l'eau. Le navire a été déconstruit durant la semaine du 23 novembre.

Réclamation

Le 24 octobre 2022, la GCC a présenté une réclamation à l'administrateur, au nom du ministre des Pêches et des Océans. La GCC a réclamé la somme de 84 205,61 $ pour les frais des mesures qu'elle a prises en réponse à l'incident impliquant le *Lurch*.

L’administrateur a déterminé que la réclamation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

L’administrateur a réalisé une enquête et une évaluation de la réclamation.

Les frais relatifs à l’évaluation initiale, à la mise en place du barrage flottant et des matelas absorbants, à l’enlèvement et l’élimination des produits polluants, et au renflouement et au levage du *Lurch* sont acceptés en tant que mesures raisonnables visant à atténuer la pollution par les hydrocarbures. Les frais engagés pour le remorquage, la déconstruction et l’élimination du navire ont été considérés comme étant des mesures d’enlèvement d’épaves; ils n’ont donc pas été acceptés. De plus, certains frais de salaire et frais engagés pour les heures de travail supplémentaires n’ont pas été établis en raison du manque de preuves fournies.

Le 13 avril 2023, l’administrateur a fait une offre d’indemnisation à la GCC au montant de 55 087,42 $, plus les intérêts courus prévus par la loi. La GCC a accepté l’offre de l’administrateur le 31 mai 2023.

La demande de paiement a été envoyée à Transports Canada le 1er juin 2023 au montant de 55 087,42 $ plus les intérêts courus de 4 977,18 $, pour un total de 60 064,60 $. Le paiement a été effectué peu après.

Mesures de recouvrement

Le 6 octobre 2023, une demande introductive d’instance a été déposée et a été envoyée à l’adresse municipale du propriétaire du *Lurch*. La copie de la demande introductive d’instance envoyée par la poste a été retournée au bureau de l’administrateur le 9 novembre 2023.

Les recherches menées sur Google pour trouver l’adresse du propriétaire en ont révélé deux possibles. Une mise en demeure a été envoyée aux deux adresses le 23 janvier 2024. Aucune réponse n’a été reçue.

Situation

Le dossier était encore ouvert à la fin de l’exercice financier.

***Marquita* (2022)**

Lieu : Baie Degnen, île Gabriola (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-936-C1

Incident

Le 18 juin 2022, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un ancien bateau-pilote appelé *Marquita* avait partiellement coulé. Le propriétaire du bateau a informé la GCC qu'il y avait du carburant dans les réservoirs et des hydrocarbures dans les moteurs du *Marquita*, qui était opérationnel au moment du naufrage.

La GCC a évalué l'état du bateau et n'a observé aucun polluant dans les eaux environnantes. Le propriétaire a indiqué qu'il était incapable d'intervenir de manière adéquate. La GCC a donc pris en charge l'opération de sauvetage et elle a engagé des entrepreneurs. Le bateau a été remorqué jusqu'en eau moins profonde et un barrage flottant a été déployé par mesure de précaution.

Le 19 juin, le *Marquita* a été renfloué et sorti de l'eau pour être déconstruit. Environ 350 litres de carburant ont été enlevés du bateau.

Réclamation

Le 25 octobre 2022, la GCC a présenté à l'administrateur une réclamation dans le cadre du processus d'indemnisation accéléré, au nom du ministre des Pêches et des Océans. La GCC a réclamé la somme de 18 188,00 $ pour les frais qu'elle a engagés en réponse à l'incident.

Évaluation sommaire et paiement

L'administrateur a fait une évaluation sommaire de la réclamation et a déterminé qu'elle était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. Le 14 décembre 2022, la somme de 18 537,76 $, y compris des intérêts de 349,76 $ prévus par la loi, a été versée à la GCC.

Mesures de recouvrement

L'administrateur fait présentement enquête pour confirmer l'identité du propriétaire du navire et ses coordonnées.

Situation

Au 31 mars 2024, le dossier était encore ouvert.

***Scotch Cap* (2021)**

Lieu : Port Edward (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-937-C1

Incident

Le *Scotch Cap* était un ancien chaland servant à l'emballage de poisson, d'une longueur de 33 mètres, qui était délabré et amarré à Port Edward, en Colombie-Britannique, depuis plus de dix ans. La Garde côtière canadienne (GCC) connaissait ce navire depuis un certain temps et l'avait évalué à plusieurs reprises en raison de la menace potentielle de pollution qu'il présentait.

Le 2 septembre 2021, le *Scotch Cap* et un autre navire se sont détachés du quai auquel ils étaient amarrés et se sont échoués. Le *Scotch Cap* était percé et a causé un rejet d'hydrocarbures. La GCC l'a évalué et a conclu qu'il présentait une faible menace de pollution par les hydrocarbures. Cette évaluation était basée en partie sur des travaux qui avaient été faits dans le passé pour enlever les hydrocarbures accessibles du navire.

Le 9 septembre 2021, la GCC a appris qu'une autre irisation d'hydrocarbures s'était formée autour du navire et elle l'a donc réévalué. Elle a finalement enlevé 30 000 litres d'eau huileuse et 4 000 litres d'huile hydraulique du *Scotch Cap*.

Le 11 septembre 2021, la GCC a renfloué le *Scotch Cap* et l'a déplacé plus haut sur la plage. Le lendemain, le navire a dû être remis à flot et déplacé plus haut sur la plage encore une fois, afin de l'éloigner d'une rampe de mise à l'eau publique. Une autre irisation d'hydrocarbures a été observée. Le navire a été amarré.

Du 13 au 18 septembre 2021, tous les hydrocarbures qui se trouvaient à bord du navire ont été enlevés.

Le 20 septembre, les points d'entrée et de sortie du navire ont été obturés par soudage. Le navire a finalement été déconstruit en raison des préoccupations qu'il présentait.

Réclamation

Le 31 octobre 2022, l'administrateur a reçu de la GCC une réclamation, au nom du ministre des Pêches et des Océans. La GCC réclamait la somme de 229 645,64 $, en indemnisation des frais qu'elle a engagés pour répondre à l'incident impliquant le *Scotch Cap*.

L'administrateur a commencé à réaliser une enquête et une évaluation de la réclamation. Il a demandé à la GCC de fournir des renseignements supplémentaires, lesquels ont été reçus.

L'administrateur a déterminé que la réclamation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

L’administrateur a réalisé une enquête et une évaluation de la réclamation.

Les frais engagés pour renflouer et enlever le *Scotch Cap* n’ont pas été établis en tant que mesures visant à lutter contre la pollution par les hydrocarbures. Le navire avait été allégé et ne présentait plus de risque de pollution. Ces frais sont considérés comme étant pour des mesures d’enlèvement d’épaves et ont été rejetés. Les frais restants engagés pour cette intervention ont été acceptés comme étant raisonnables pour atténuer la pollution par les hydrocarbures.

Situation

Le dossier est encore ouvert à la fin de l’exercice financier.

***Hatta III* (2022)**

Lieu : Port Renfrew (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-938-C1

Incident

Le 17 juin 2022, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée par la marina Pacific Gateway que le chalutier *Hatta III* prenait l'eau et qu'il était en danger de couler. Les pompes qui servaient à garder le navire à flot étaient sur le point de tomber en panne. La GCC a communiqué avec le propriétaire, qui a indiqué qu'il allait remédier à la situation.

Le 19 juin, la GCC a émis au propriétaire deux avis lui ordonnant de vider l'eau du navire immédiatement et de fournir un plan pour le réparer. Le propriétaire n'a pas répondu à ces avis. La GCC a donc pris en charge l'opération d'intervention, et elle a engagé un entrepreneur pour enlever environ 350 litres d'hydrocarbures du navire. La GCC a aussi aidé la marina à garder les pompes du navire en marche.

Le 22 juin, la responsabilité du *Hatta III* a été transférée au Programme des navires préoccupants.

Réclamation

Le 4 novembre 2022, la GCC a présenté à l'administrateur une réclamation dans le cadre du processus d'indemnisation accéléré, au nom du ministre des Pêches et des Océans. La GCC a réclamé la somme de 8 753,49 $ pour les frais qu'elle a engagés en réponse à l'incident impliquant le *Hatta III*.

Évaluation sommaire et paiement

L'administrateur a fait une évaluation sommaire de la réclamation et a déterminé qu'elle était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. Le 22 décembre 2022, l'administrateur a ordonné que la somme de 8 999,59 $, y compris des intérêts de 246,10 $ prévus par la loi, soit versée à la GCC.

Mesures de recouvrement

L'administrateur fait présentement enquête pour confirmer l'identité du propriétaire du navire et ses coordonnées.

Situation

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

***Schiedyk* (1968)**

Lieu : Chenal Zuciarte, baie Nootka (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-939-C1

Incident

Le 3 janvier 1968, le *Schiedyk*, un navire de charge battant pavillon hollandais qui transportait 60 tonnes de mazout lourd et du carburant diesel, a heurté un récif au large de l'île Bligh, dans la baie Nootka. Le navire a coulé et s'est échoué à l'envers au fond de l'eau à une profondeur d'environ 400 pieds.

En décembre 2020, on a signalé que des hydrocarbures s'échappaient du navire coulé. La Garde côtière canadienne (GCC) est intervenue. Le 15 décembre, le personnel de la GCC a déployé un barrage flottant autour de la source des hydrocarbures. Une opération a ensuite été amorcée pour enlever les hydrocarbures du *Schiedyk*. Cette opération a pris fin en juillet 2021.

L'opération d'intervention de la GCC semble avoir nui aux travaux de la compagnie Nootka Sound Shellfish Ltd., qui exerce ses activités dans ce secteur.

Réclamation

Le 10 novembre 2022, la compagnie Nootka Sound Shellfish Ltd. a présenté une réclamation à l'administrateur. Cette compagnie a demandé à être indemnisée de pertes financières s'élevant à 47 875,00 $ qui, selon elle, étaient attribuables aux rejets d'hydrocarbures provenant du *Schiedyk*.

Évaluation et offre d'indemnité

L'administrateur a évalué la réclamation et a conclu qu'elle n'était pas admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, parce que le naufrage du *Schiedyk* s'était produit longtemps avant l'entrée en vigueur du régime moderne de responsabilité et d'indemnisation.

Situation

Le dossier a été fermé le 22 mars 2023.

***Ocean Tribune* (2020)**

Lieu : Steveston (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-941-C1

Incident

Le matin du 25 décembre 2020, l'administration portuaire de Steveston a avisé la Garde côtière canadienne (GCC) que l'*Ocean Tribune*, un navire de pêche d'environ 17 mètres, prenait l'eau à quai, et elle a demandé l'aide de la GCC. Le navire était construit en bois et en mauvais état. Il n'avait apparemment pas quitté son poste d'amarrage depuis plusieurs années.

La GCC a communiqué avec un représentant de la société propriétaire du navire, qui a dit être incapable d'intervenir de manière adéquate. Ce dernier a aussi informé la GCC que le navire avait 10 000 litres de carburant diesel à son bord.

La GCC a lancé une opération d'intervention et a dépêché du personnel sur les lieux de l'incident pour déployer un barrage flottant autour du navire. Seule une légère irisation d'hydrocarbures a été observée, mais la GCC s'inquiétait de la stabilité de l'*Ocean Tribune*. Si le navire rompait ses amarres ou causait un déversement plus important, on craignait que cela n'ait des conséquences négatives sur les navires qui se trouvaient à proximité.

La GCC a conclu un contrat d'urgence pour faire enlever le navire de l'eau le lendemain. Le personnel de la GCC a quitté les lieux et a laissé à l'administration portuaire de Steveston le soin de surveiller le navire pendant la nuit.

Le 26 décembre 2020, l'entrepreneur de la GCC est arrivé sur les lieux. Le navire a d'abord été inspecté par des plongeurs, et il a ensuite été renfloué, remorqué jusqu'au chantier de Shelter Island Marina et sorti de l'eau. Le personnel de la GCC a récupéré le barrage flottant et le matériel absorbant souillés qui avaient été déployés sur les lieux. La GCC a fait inspecter l'*Ocean Tribune* le 7 janvier 2021.

La GCC a communiqué avec le représentant de la société propriétaire du navire, qui a dit ne pas avoir les ressources nécessaires pour réparer le navire. La GCC a finalement décidé de faire déconstruire le navire par Shelter Island Marina. Cette décision était justifiée comme suit dans l'exposé : [traduction] « Afin d'empêcher que le navire ne devienne un fardeau pour l'État, il a été jugé nécessaire de le déconstruire pour éviter d'avoir à engager d'autres frais potentiels. » L'opération de déconstruction et d'élimination du navire a pris fin le 25 février 2021.

Réclamation

Le 23 novembre 2022, l'administrateur a reçu une réclamation de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans. La GCC réclamait la somme de 130 411,28 $ pour les frais des mesures d'intervention qu'elle a prises en réponse à l'incident impliquant l'*Ocean Tribune*.

L'administrateur a déterminé que la réclamation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Selon une enquête menée, les mesures prises par la GCC en réponse à l'incident n'étaient pas toutes raisonnables. L'administrateur a donc fait une offre au montant de 94 603,77 $, représentant la somme réclamée de 83 745,93 $ plus les intérêts courus de 11 127,84 $ prévus par la loi, le 14 novembre 2023.

La GCC a accepté l'offre le 20 décembre 2023 et une demande de paiement a été adressée à Transports Canada le 21 décembre 2023.

Mesures de recouvrement

Le propriétaire du navire, qui était une société, a été identifié et une action devant la Cour fédérale lui a été signifiée sans tarder. L'administrateur a rapidement été informé que l'unique propriétaire de la société était décédé récemment. Sa succession a fourni suffisamment de preuves montrant que la société n'était pas saine financièrement et qu'elle était donc incapable d'absorber les frais associés à l'incident.

En raison de l'absence de chances raisonnables d'obtenir un recouvrement, il a été recommandé de fermer le dossier.

Situation

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

***Lahaina Lady* (2022)**

Lieu : Campbell River (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-942-C1

Incident

Le 8 janvier 2022, l'administration portuaire de Campbell River a découvert une irisation d'hydrocarbures autour du navire *Lahaina Lady*, et elle a demandé à la Garde côtière canadienne (GCC) d'évaluer la situation. Les agents d'intervention de la GCC ont constaté que de l'eau s'infiltrait par la coque du navire. Ils ont donc installé des pompes et ont engagé un entrepreneur pour maintenir les pompes en marche pendant la nuit.

Le lendemain, l'entrepreneur a remis la charge de l'opération entre les mains de l'administration portuaire. L'administration portuaire a alors communiqué avec la veuve du propriétaire du navire, qui a indiqué qu'elle n'était pas en mesure d'intervenir. Le même entrepreneur a été engagé de nouveau et, avec l'aide de l'administration portuaire, il a maintenu les pompes en marche pendant les jours suivants.

Le 13 janvier 2022, la GCC a enlevé les polluants du navire, y compris 1 650 litres de carburant diesel et 150 litres d'huile lubrifiante. Par la suite, la GCC a déterminé que le navire ne présentait qu'une faible menace de pollution et elle en a confié la charge à l'administration portuaire. Elle a aussi avisé les responsables du Programme des navires préoccupants.

Réclamation

Le 13 décembre 2022, la GCC a présenté à l'administrateur une réclamation dans le cadre du processus d'indemnisation accéléré. La GCC a réclamé la somme de 15 979,65 $ pour les frais qu'elle a engagés en réponse à l'incident impliquant le *Lahaina Lady*.

Évaluation sommaire et paiement

L'administrateur a fait une évaluation sommaire de la réclamation et a déterminé qu'elle était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

La somme de 16 575,61 $, y compris des intérêts courus de 595,96 $ prévus par la loi, a été versée à la GCC le 9 février 2023.

Mesures de recouvrement

À la fin de l’année financière, l'administrateur poursuivait son enquête sur la propriété du navire.

Situation

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

Nom inconnu (Tofino, navire de pêche ayant une timonerie orange) (2022)

Lieu : Tofino (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-943-C1

Incident

Le 19 octobre 2022, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un navire de pêche partiellement immergé à Tofino, en Colombie-Britannique, présentait une menace potentielle de déversement d'hydrocarbures. La Tofino Lifeboat Station a envoyé un équipage qui a évalué le navire. Aucun signe de pollution n'a été observé. Par mesure préventive, des barrages flottants ont été déployés autour du navire et les évents des réservoirs de carburant ont été obturés.

Le 19 octobre 2022, une irisation d'hydrocarbures a été signalée autour du navire et le propriétaire était incapable de confirmer formellement la quantité d'hydrocarbures présente à bord. Une équipe d'intervention environnementale de la GCC a été dépêchée sur le lieu de l'incident avec un bateau de lutte contre la pollution et des barrages flottants. Des ordres ont été donnés au propriétaire du navire.

Le 21 octobre, suite à l'omission du propriétaire de respecter l'échéance des ordres, le navire a été allégé. Du carburant diesel, à hauteur de 750 litres, et 50 litres d'eau huileuse ont été enlevés des réservoirs et de l'espace machine où des matelas absorbants ont été placés. Les barrages flottants ont été laissés sur le site toute la nuit par prévention.

Le lendemain, le navire a été réévalué. Aucune irisation d'hydrocarbures n'a été observée dans la zone du barrage, ni dans l'espace machine. Le navire présentant une menace de pollution faible, les barrages flottants ont été enlevés.

Réclamation

Le 12 janvier 2023, l'administrateur a reçu une réclamation de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans. La GCC réclamait la somme de 19 152,02 $, en indemnisation des frais qu'elle a engagés pour répondre à l'incident impliquant le navire de pêche. Cette réclamation a été soumise dans le cadre du Processus accéléré pour les petites réclamations.

L'administrateur a déterminé que la réclamation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Paiement

Ayant déterminé que la réclamation de la GCC remplissait les conditions d'admissibilité de base du Processus accéléré pour les petites réclamations, le 13 mars 2023, l'administrateur a émis une lettre d'avis de paiement.

Une demande de paiement au montant de 19 571,69 $, représentant la somme réclamée plus les intérêts de 419,67 $ prévus par la loi, a été adressée à Transports Canada le 14 mars 2023.

Situation

Le dossier était encore ouvert à la fin de l’exercice financier.

***Jolly Roger* (2021)**

Lieu : Havre d'Ahousaht (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-944-C1

Incident

Le 2 février 2021, la Garde côtière canadienne (la « GCC ») et des agents des pêches locaux ont été avisés de la présence de pollution par les hydrocarbures dans le havre d'Ahousaht. Le 4 février 2021, la GCC a dépêché un bateau de sauvetage sur les lieux pour évaluer la situation.

Le 5 février 2021, le personnel de la GCC a observé une irisation d'hydrocarbures provenant du *Jolly Roger*, un navire de pêche d'environ 40 pieds qui était visiblement en mauvais état. Il y avait aussi une forte odeur de carburant. La GCC a déployé un barrage flottant autour de la source des hydrocarbures, qui semblaient provenir de la cale du navire. Le propriétaire était présent sur les lieux, mais il ne s'est pas montré coopératif.

Le 8 février 2021, la GCC a ordonné au propriétaire de prendre immédiatement des mesures pour enlever tous les hydrocarbures ne se trouvant pas dans les réservoirs ou les machines du navire et de fournir un plan écrit pour le sortir de l'eau.

Le propriétaire n'a pas pris les mesures ordonnées. La GCC a donc pris des dispositions pour faire remorquer le navire jusqu'à Port Alberni, où il est arrivé le 12 février 2021. La GCC a finalement fait inspecter et déconstruire le navire en mars et avril 2021.

Réclamation

Le 17 janvier 2023, la GCC a présenté une réclamation à l'administrateur, au nom du ministre des Pêches et des Océans. La GCC a réclamé la somme de 88 472,09 $ pour les frais qu'elle a engagés en réponse à l'incident impliquant le *Jolly Roger*.

Les coûts de l'évaluation initiale et de la mise en place du barrage flottant autour du navire sont acceptés en tant que mesures raisonnables visant à atténuer la pollution par les hydrocarbures. Les frais engagés pour renflouer et remorquer le navire sont également acceptés. Tous les frais réclamés pour les déplacements, les salaires, les heures de travail supplémentaires et les véhicules avant le 13 février 2021 ont été acceptés. Ceux engagés après cette date ont été rejetés du fait du rejet des frais liés à la déconstruction et à l'élimination du navire. En effet, la réclamation ne fournissait pas de preuves suffisantes appuyant la nécessité de ces mesures en vue d'atténuer la pollution par les hydrocarbures.

Le 5 juillet 2023, l'administrateur a fait une offre d'indemnisation à la GCC au montant de 18 845,22 $. La GCC a accepté l'offre de l'administrateur le 31 juillet 2023. Le 31 juillet 2023, l'administrateur a envoyé la demande de paiement à Transports Canada au montant offert, plus les intérêts courus de 1 939,19 $, pour un total de 20 778,41 $. Le paiement a été effectué peu après.

Mesures de recouvrement

Une mise en demeure a été envoyée au propriétaire inscrit du *Jolly Roger* le 22 août 2023. L'administrateur n'a pas reçu de réponse à la mise en demeure.

Une demande introductive d'instance a été déposée à la Cour fédérale le 2 février 2024 et a ensuite été signifiée au propriétaire. Aucune défense n'a encore été reçue du propriétaire.

Une lettre de suivi a été envoyée au propriétaire le 11 mars 2024.

Situation

Le dossier était encore ouvert à la fin de l'exercice financier.

***Princeton No. 1* (2021)**

Lieu : Alert Bay (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-947-C1

Incident

Le 10 février 2021, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un bateau de plaisance à coque en bois d'environ 56 pieds avait coulé à son mouillage à l'île Cormorant à Alert Bay, en Colombie-Britannique. Le bateau rejetait activement des polluants. Le directeur du port a déployé un barrage flottant autour du bateau.

La GCC a envoyé deux membres du personnel sur le lieu de l'incident avec deux camions, une remorque d'intervention et un bateau de lutte contre la pollution. Ils ont confirmé que le *Princeton 1* rejetait activement des hydrocarbures. Les Premières Nations locales ont reçu la consigne de rester en contact pendant l'intervention. La GCC a communiqué avec le propriétaire qui a indiqué être incapable de prendre des mesures d'intervention. La GCC a donc pris l'intervention en charge.

La GCC a déployé un barrage flottant et absorbant autour du *Princeton 1*. Trois membres du personnel de la GCC sont retournés sur le lieu de l'incident le 11 février 2021 et ont remplacé le barrage absorbant. Ils ont remarqué qu'il ne suffisait pas à contenir la quantité de polluants rejetée. Un renflouement du bateau serait donc nécessaire.

Le *Princeton 1* rejetait toujours des polluants le 12 février 2021. Un plan a été élaboré avec les Travaux publics d'Alert Bay et le groupe local de Premières Nations afin d'entreposer temporairement le bateau après l'avoir renfloué. Le plan d'intervention a démarré le 14 février.

La première tentative de lever le *Princeton 1* au moyen de sacs de levage a échoué parce qu'il était plus gros et plus lourd que prévu. Cette tentative a donc été jugée dangereuse en raison de la taille du bateau et pour des questions de stabilité. Un entrepreneur a envoyé des plongeurs réaliser une inspection. Ils ont obturé huit évents afin de ralentir le débit du rejet. Un barrage absorbant a été de nouveau déployé autour du bateau.

Le rejet de polluants émanant du *Princeton 1* a continué. La GCC a engagé un entrepreneur pour renflouer le bateau et le sortir de l'eau. Deux agents d'intervention de la GCC se sont rendus sur le lieu de l'incident le 16 février 2021. Un chaland et une grue ont été obtenus pour l'intervention. La GCC a reconstitué la réserve de matelas absorbants et de barrages flottants le 17 février 2021.

Le 21 février 2021, la GCC a envoyé trois agents d'intervention avec une remorque sur le lieu de l'incident en prévision du début des opérations de renflouement. Le *Princeton 1* continuait de rejeter des polluants à l'intérieur de la zone du barrage flottant. Le navire a pu être renfloué le 22 février 2021. Des remontées se sont produites au cours des opérations. Les tentatives entreprises pour sortir le bateau de l'eau ont échoué en raison du poids du bateau. Les réservoirs qui étaient pleins et la coque en bois, saturée d'hydrocarbures, ont encore alourdi le bateau.

Le 23 février 2021, le personnel de la GCC a allégé le *Princeton 1*, ce qui a permis de le sortir et de le poser sur le chaland. Des membres de la GCC sont retournés sur le lieu de l'incident pour récupérer le matériel absorbant souillé aux fins de l'éliminer. Le bateau a été déconstruit en mars 2021.

Réclamation

Le 2 février 2023, l'administrateur a reçu une réclamation de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans. La GCC réclamait la somme de 262 683,11 $, en indemnisation des frais qu'elle a engagés pour répondre à l'incident impliquant le *Princeton 1*.

L'administrateur a déterminé que la réclamation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

L'administrateur a réalisé une enquête et une évaluation de la réclamation. Plusieurs demandes ont été adressées à la GCC en vue d'obtenir d'autres renseignements et documents. Une partie des réponses a été reçue.

Certains des frais soumis pour des services contractuels ont été rejetés en raison d'un manque de preuve étayant le travail effectué. Un entrepreneur a facturé la GCC pour un écart apparent entre le poids prévu et le poids réel. Ces frais ne sont pas raisonnables étant donné les renseignements dont disposaient l'entrepreneur et la GCC au moment où les opérations ont commencé. Par ailleurs, les frais liés à la déconstruction du *Princeton 1* n'ont pas été acceptés parce que la menace de pollution par les hydrocarbures avait été atténuée une fois les opérations d'enlèvement achevées. Les frais restants liés à l'évaluation initiale, à la mise en place du matériel absorbant et aux opérations de renflouement et d'enlèvement ont été acceptés en tant que mesures raisonnables pour atténuer la pollution par les hydrocarbures.

Le 13 décembre 2023, l'administrateur a fait une offre d'indemnisation à la GCC au montant de 158 197,04 $. La GCC a accepté l'offre de l'administrateur le 30 janvier 2024. La demande de paiement au montant de 180 223,60 $, représentant la somme réclamée plus les intérêts courus de 22 026,56 $, a été envoyée à Transports Canada le 5 février 2024.

Mesures de recouvrement

Se fondant sur une compréhension des finances du propriétaire et d'autres litiges en cours, le bureau de l'administrateur a décidé de ne pas donner suite à la réclamation contre le propriétaire du *Princeton 1*.

Situation

Le dossier est encore ouvert à la fin de l'exercice financier.

***Tracy Isle* (2021)**

Lieu : Kitimat (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-948-C1

Incident

Le *Tracy Isle* était un ancien navire de pêche en bois. Il a été construit en 1967 et avait une longueur d'environ 10,58 mètres.

Le 4 avril 2021, la Garde côtière canadienne (GCC) à Prince Rupert a été avisée que le *Tracy Isle* coulait lentement à son poste d'amarrage situé à MK Bay Marina, à Kitimat. La GCC a communiqué avec le propriétaire du navire et l'a informé de ses obligations. Ce dernier a répondu qu'il était incapable d'intervenir de manière adéquate. La GCC a donc pris en charge l'opération d'intervention.

Deux membres du personnel de la GCC se sont rendus sur les lieux et ont évalué l'état du navire. À leur arrivée, ils ont constaté que le navire avait rompu ses amarres et qu'il était en grande partie submergé dans 30 ou 40 pieds d'eau. Des hydrocarbures s'échappaient du navire de façon continue. Un barrage flottant et du matériel absorbant ont donc été mis en place. Le matériel absorbant a été remplacé selon le besoin au cours des jours suivants.

Le 9 avril 2021, des plongeurs ont obturé les évents des réservoirs de carburant du navire, afin d'éviter d'autres rejets d'hydrocarbures. Pendant les vingt jours suivants, le navire est demeuré sous l'eau à l'intérieur de la zone du barrage flottant. Le 29 avril, des entrepreneurs engagés par la GCC ont sorti le navire de l'eau.

Le 6 mai 2021, le *Tracy Isle* a été déconstruit.

Réclamation

Le 16 février 2023, l'administrateur a reçu une réclamation de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans. La GCC réclamait la somme de 118 155,63 $ pour les frais des mesures d'intervention qu'elle a prises en réponse à l'incident impliquant le *Tracy Isle*.

L'administrateur a déterminé que la réclamation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

L'administrateur a réalisé une enquête et une évaluation de la réclamation.

Les frais liés à une partie du travail effectué par les entrepreneurs ne sont pas étayés par la preuve disponible. Ils sont donc rejetés. Certains frais liés au travail effectué par le personnel de la GCC alors que le navire était entreposé dans les installations de l'entrepreneur ont été rejetés au motif que ce travail faisait double emploi. Les frais restants engagés pour cette intervention ont été

acceptés parce que les mesures prises, notamment la mise en place du barrage flottant, l'obturation des évents et les opérations d'enlèvement, étaient raisonnables en vue d'atténuer la pollution par les hydrocarbures.

Le 5 octobre 2023, l'administrateur a fait une offre d'indemnisation à la GCC au montant de 99 459,13 $. La GCC a accepté l'offre de l'administrateur le 5 décembre 2023. La demande de paiement a été adressée à Transports Canada le 5 décembre 2023 au montant de 99 459,13 $, plus les intérêts courus de 11 016,59 $, pour une somme totale de 110 475,72 $. Le paiement a été effectué peu après.

Mesures de recouvrement

Le bureau de l'administrateur a envoyé une mise en demeure au propriétaire du *Tracy Isle* le 8 janvier 2024. Aucune réponse n'a été reçue.

Les tentatives pour communiquer avec le propriétaire se poursuivent.

Situation

Le dossier est encore ouvert à la fin de l'exercice financier.

Nom inconnu (baie Mark, voilier) (2022) ◆

Lieu : Baie Mark (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-949-C1

Incident

Le 1er décembre 2022, un voilier sans nom ni numéro d'immatriculation a coulé et rejetait des hydrocarbures dans la baie Mark, en Colombie-Britannique.

Le 3 janvier 2023, un équipage de la Première Nation Snuneymuxw (PNS) a embarqué sur un bateau pour la baie Mark afin de prendre des photos et des vidéos du voilier coulé. Un survol en drone réalisé par un pilote breveté a permis de capturer des prises de vue du voilier coulé.

Les photos saisies par le drone n'ont pas pu clairement montrer la pollution par les hydrocarbures. Toutefois, la PNS a signalé que les membres d'équipage ont remarqué une odeur de carburant sur place. Le drone a subi une panne de moteur soudaine et a piqué dans la baie Mark. Une équipe de plongée a été engagée. Le drone a pu être récupéré, mais il ne fonctionnait plus et n'a pas pu être réparé.

Réclamation

Le 8 mars 2023, l'administrateur a reçu une réclamation de la Première Nation Snuneymuxw. La PNS réclamait la somme de 3 494,92 $, en indemnisation des frais des mesures qu'elle a prises pour évaluer la menace potentielle pour l'environnement présentée par le voilier inconnu qui avait sombré.

L'administrateur a déterminé que la réclamation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

L'administrateur a réalisé une enquête et une évaluation de la réclamation. Il a conclu que les lignes directrices en matière de dépréciation de l'ARC concernant les drones, à savoir de 25 % par an, seraient retenues. Au moment de sa perte, le drone avait environ 8 mois.

Le 19 mai 2023, l'administrateur a fait une offre d'indemnisation à la PNS au montant de 3 058,08 $, plus les intérêts courus prévus par la loi.

La PNS a accepté l'offre le 29 mai 2023.

Une demande de paiement au montant de 3 150,72 $, représentant la somme réclamée plus les intérêts de 92,64 $ prévus par la loi, a été adressée à Transports Canada le 29 mai 2023.

Situation

Le dossier a été fermé.

***Rnooknoo* (2021)**

Lieu : Anse Cooper, bassin de Sooke (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-954-C1

Incident

Le 3 août 2021, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée de trois navires délabrés distincts à l'anse Cooper, en Colombie-Britannique. Une évaluation initiale du *Rnooknoo*, un navire à moteur d'environ 48 pieds, a montré qu'il ne déversait pas activement de polluants, qu'il était régulièrement remis en état et habité. À ce moment-là, la GCC ne considérait pas que le navire présentait une menace de pollution.

Le 18 novembre 2021, la GCC a été avisée que le *Rnooknoo* s'était libéré de son mouillage, s'était échoué, et était partiellement inondé. Une légère irisation pouvait être observée autour du navire. Le propriétaire ne se trouvait pas à bord et n'était pas au courant de l'incident. Il a informé la GCC que le navire contenait environ 600 litres de diesel et d'autres carburants hydrauliques et pour moteur. Le propriétaire a été informé de ses obligations en tant que propriétaire.

La GCC a envoyé quatre membres du personnel sur le lieu de l'incident, et le propriétaire a engagé un entrepreneur pour mener les opérations de renflouage. En raison de l'irisation, ils ont déployé un barrage flottant autour du *Rnooknoo*. La première tentative de renflouement a échoué, le navire restant partiellement immergé. L'entrepreneur a signalé une planche manquante sur le pont et un trou sur le côté tribord au-dessus de la ligne de flottaison normale.

Le 19 novembre 2021, le propriétaire a reçu l'instruction d'établir un plan d'intervention. D'après l'exposé, il a répondu qu'il n'avait pas les moyens d'en réaliser un. La GCC a envoyé trois membres du personnel sur le lieu de l'incident et a engagé un entrepreneur pour mener les opérations de renflouement. À marée basse, la GCC a enlevé environ 800 litres d'hydrocarbures et d'eau huileuse des réservoirs. La deuxième tentative de renflouement a réussi, même si la GCC croyait qu'il restait encore de l'huile résiduelle dans les réservoirs et si les pièces de bois d'œuvre étaient saturés.

La GCC et les Premières Nations locales ont surveillé le *Rnooknoo* au cours de la nuit car il risquait de couler. Deux membres du personnel de la GCC ont relevé les autres membres le 20 novembre 2021 au matin. Ils n'ont observé aucune infiltration, ni pollution. L'entrepreneur a commencé à remorquer le navire vers Ladysmith le 21 novembre 2021, à plus de 100 kilomètres de distance.

Le 26 novembre 2021, trois membres du personnel de la GCC ont récupéré le barrage flottant sur le lieu de l'incident. Le 17 janvier 2022, le *Rnooknoo* a été sorti de l'eau. Le navire a été inspecté le 14 février. Suite à l'inspection, Transports Canada a envoyé un avis au propriétaire, lui interdisant de remettre le navire dans l'environnement marin tant que ce dernier n'était pas en état de naviguer. Le propriétaire n'a pas fourni de plan de renflouement.

Le 1er avril 2022, un entrepreneur a effectué une inspection visuelle du navire, qu'il a considéré être une perte réputée totale. Le navire a été entreposé dans l'enceinte de l'entrepreneur jusqu'à sa déconstruction, qui a été achevée le 17 août 2022.

Réclamation

Le 13 juin 2023, l'administrateur a reçu une réclamation de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans. La GCC réclamait la somme de 260 696,94 $, en indemnisation des frais qu'elle a engagés pour répondre à l'incident impliquant le *Rnooknoo*.

L'administrateur a déterminé que la réclamation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

L'administrateur a réalisé une enquête et une évaluation de la réclamation. Plusieurs demandes ont été adressées à la GCC en vue d'obtenir d'autres renseignements et documents. Une partie des réponses a été reçue.

Les frais engagés pour l'évaluation initiale et la mise en place du barrage flottant autour du navire sont acceptés en tant que mesures raisonnables visant à atténuer la pollution par les hydrocarbures. Toutefois, les frais engagés par l'entrepreneur sont réduits car aucune explication n'était fournie pour le travail effectué pendant certaines des heures réclamées. Les frais engagés pour remonter le navire et en enlever les polluants ont également été acceptés, tout comme ceux engagés pour surveiller le navire après son renflouement.

Les frais liés à l'enlèvement, au remorquage, à la déconstruction et à l'élimination du navire ont été rejetés. En effet, la réclamation ne fournissait pas de preuves suffisantes appuyant la nécessité de ces mesures pour atténuer la pollution par les hydrocarbures.

Le 27 mars 2024, l'administrateur a fait une offre d'indemnisation à la GCC au montant de 31 221,45 $. La GCC a accepté l'offre de l'administrateur le 28 mars 2024.

Mesures de recouvrement

Une mise à demeure est en cours de préparation en date du 31 mars 2024.

Situation

Le dossier est encore ouvert à la fin de l'exercice financier.

Dossiers connexes

Nom inconnu (port de Ladysmith, yacht de croisière à passerelle supérieure) (2021) 120-959-C1 (même lieu de déconstruction)
Orca G (2021) 120-955-C1 (même lieu de déconstruction)

***Orca G* (2021)**

Lieu : Ladysmith (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-955-C1

Incident

Le 21 décembre 2021, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un navire à moteur d'environ 48 pieds avait coulé à son poste d'amarrage au port de Ladysmith à Ladysmith, en Colombie-Britannique. Le navire rejetait du carburant diesel et des hydrocarbures persistants dans l'environnement marin.

La GCC a engagé un entrepreneur pour y donner suite. L'entrepreneur a confirmé que l'*Orca G* était délabré, et des personnes vivaient sur le navire avant qu'il ne coule. Le navire n'avait pas de propriétaire connu et la quantité de carburant à bord au moment de l'incident était inconnue.

Le 22 décembre 2021, la GCC a envoyé un employé pour évaluer l'*Orca G* et le barrage flottant installé par l'entrepreneur. Il a été observé que le navire rejetait toujours de la pollution, et qu'une petite quantité s'échappait du barrage. Il a été décidé que le navire devait être enlevé.

La GCC a engagé un entrepreneur pour les opérations d'enlèvement. Le 23 décembre 2021, l'*Orca G* a pu être enlevé de l'environnement marin. Puisqu'aucun propriétaire ne pouvait être identifié, le navire a été entreposé jusqu'à ce qu'il soit déconstruit en juillet 2022.

Réclamation

Le 21 juin 2023, l'administrateur a reçu une réclamation de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans. La GCC réclamait la somme de 89 037,95 $, en indemnisation des frais qu'elle a engagés pour répondre à l'incident impliquant le *Orca G*.

L'administrateur a déterminé que la réclamation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

L'administrateur a réalisé une enquête et une évaluation de la réclamation. Plusieurs demandes ont été adressées à la GCC en vue d'obtenir d'autres renseignements et documents. Une partie des réponses a été reçue.

Les frais engagés pour l'évaluation initiale et la mise en place du barrage flottant autour du navire sont acceptés en tant que mesures raisonnables visant à atténuer la pollution par les hydrocarbures. Les frais engagés par l'entrepreneur pour renflouer et remorquer le navire sont acceptés mais le montant est réduit parce que la facture renfermait des erreurs de calcul. Les frais liés à la déconstruction du bateau sont rejetés car ils sont considérés être pour un enlèvement d'épaves.

Le 21 mars 2024, l'administrateur a fait une offre d'indemnisation à la GCC au montant de 18 691,87 $. La GCC n'a pas encore répondu à l'offre de l'administrateur.

Situation

Le dossier est encore ouvert à la fin de l'exercice financier.

Dossiers connexes

Nom inconnu (port de Ladysmith, yacht de croisière à passerelle supérieure) (2021) 120-959-C1 (même lieu)
Rnooknoo (2021) 120-954-C1

Nom inconnu (yacht de croisière à passerelle supérieure, port de Ladysmith) (2021)

Lieu : Ladysmith (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-959-C1

Incident

Le 24 décembre 2021, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un bateau de plaisance à coque en bois dont le nom était inconnu déversait activement des polluants à son poste d'amarrage au port de Ladysmith à Ladysmith, en Colombie-Britannique. La coque du bateau était dégradée et le bateau était dans un mauvais état général. La GCC croyait qu'il risquait de couler.

La GCC a engagé l'entrepreneur à l'origine du signalement du déversement, le chargeant de déployer un barrage flottant autour du bateau et d'utiliser des pompes de sauvetage pour l'empêcher de sombrer. L'entrepreneur n'a pas pu monter à bord en raison du risque pour la santé que le bateau posait. La GCC n'a pas pu communiquer avec le propriétaire, et la quantité de carburant à bord au moment de l'incident n'était pas connue.

L'entrepreneur a réussi à soulever le bateau et à l'enlever de l'environnement marin plus tard ce jour-là. Le bateau a été transporté jusqu'aux installations de l'entrepreneur pour y être inspecté. L'inspection a été réalisée le 1er avril 2022 et le bateau a été déconstruit en août 2022. La GCC a surveillé à distance l'intégralité de cette intervention.

Réclamation

Le 28 juin 2023, l'administrateur a reçu une réclamation de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans. La GCC réclamait la somme de 61 856,62 $, en indemnisation des frais qu'elle a engagés pour répondre à l'incident impliquant ce bateau.

L'administrateur a déterminé que la réclamation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

L'administrateur a réalisé une enquête et une évaluation de la réclamation. Plusieurs demandes ont été adressées à la GCC en vue d'obtenir d'autres renseignements et documents. Une partie des réponses a été reçue.

Les frais engagés pour l'entrepreneur qui a placé le barrage flottant autour du bateau et qui a sorti le bateau de l'eau sont acceptés en tant que mesures raisonnables pour atténuer la pollution par les hydrocarbures. Les frais liés à la déconstruction du bateau sont rejetés car ils sont considérés être pour un enlèvement d'épaves.

Le 12 mars 2024, l'administrateur a fait une offre d'indemnisation à la GCC au montant de 10 064,20 $. La GCC n'a pas encore répondu à l'offre de l'administrateur.

Situation

Le dossier est encore ouvert à la fin de l'exercice financier.

Dossiers connexes

Orca G (2021) 120-955-C1 (même lieu)
Rnooknoo (2021) 120-954-C1

***Michelle Marie* (2022)**

Lieu : Prince Rupert (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-961-C1

Incident

Le 5 août 2022, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un navire de pêche, identifié comme étant le *Michelle Marie*, allait à la dérive près de Prince Rupert, en Colombie-Britannique. Aucun polluant n'a été observé au cours de ce signalement initial.

Le 3 septembre 2022, le navire a été impliqué dans une collision qui a donné lieu à une enquête de la Gendarmerie royale du Canada (GRC).

Le 23 septembre 2022, la réalisation de ladite enquête a permis à la GCC d'évaluer le navire.

Le navire prenait l'eau et contenait des hydrocarbures à son bord. Il était considéré comme présentant une menace élevée de couler et de polluer. La GCC a émis une directive dans laquelle elle demandait au propriétaire du navire de fournir un plan pour l'enlever de l'environnement marin.

Le 5 octobre 2022, le propriétaire a omis de se conformer à la directive de la GCC. La GCC a pris en charge l'intervention en réponse à l'incident afin d'atténuer la menace de pollution.

Le 6 octobre 2022, une équipe d'intervention environnementale de la GCC a enlevé du navire environ 470 litres de diesel, 20 litres d'huile pour moteurs et plusieurs autres polluants. Le *Michelle Marie* a été déplacé vers des installations locales pour y être inspecté.

Le 7 octobre 2022, l'inspection a conclu que le navire était une perte réputée totale. Le *Michelle Marie* a été déconstruit et éliminé le 15 novembre 2022.

Réclamation

Le 19 juillet 2023, l'administrateur a reçu une réclamation de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans. La GCC réclamait la somme de 33 122,43 $, en indemnisation des frais engagés pour répondre à l'incident impliquant le *Michelle Marie*. Cette réclamation a été soumise dans le cadre du processus accéléré pour les petites réclamations.

L'administrateur a déterminé que la réclamation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime.*

Paiement

Ayant déterminé que la réclamation de la GCC remplissait les conditions d'admissibilité de base du processus accéléré pour les petites réclamations, le 14 septembre 2023, l'administrateur a émis une lettre d'avis de paiement.

Une demande de paiement au montant de 35 286,92 $, représentant la somme réclamée plus les intérêts de 2 164,49 $ prévus par la loi, a été adressée à Transports Canada le 14 septembre 2023.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

***Content* (2023)**

Lieu : Zellabos (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-963-C1

Incident

Le 15 avril 2023, la Garde côtière canadienne (GCC) s'est occupée d'un navire à Zellabos, en Colombie-Britannique. La GCC a asséché le navire mais n'a trouvé aucune voie d'eau. Elle a constaté la présence de carburant à bord du navire, qui a été laissé sur place et a fait l'objet d'inspections périodiques.

Le 3 juin 2023, le bateau de sauvetage de Tahsis a observé la présence d'eau huileuse dans la cale du *Content* et de quatre pouces de carburant dans le réservoir. La GCC n'a pas réussi à joindre le propriétaire.

La GCC a enlevé du *Content* 30 litres de diesel, 20 litres de kérosène et la totalité de l'eau de cale contaminée.

Réclamation

Le 4 août 2023, l'administrateur a reçu une réclamation de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans. La GCC réclamait la somme de 6 510,54 $, en indemnisation des frais engagés pour répondre à l'incident impliquant le *Content*. Cette réclamation a été soumise dans le cadre du processus accéléré pour les petites réclamations.

L'administrateur a déterminé que la réclamation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

L'administrateur a ordonné le paiement de 6 723,47 $, représentant la somme réclamée plus les intérêts de 212,93 $ prévus par la loi, le 3 octobre 2023. Le paiement a été effectué peu après.

Situation

Le dossier est encore ouvert à la fin de l'exercice financier.

***Watts-T-Use* (2021)**

Lieu : Plage Britannia (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-967-C1

Incident

Le 26 décembre 2021, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un ancien navire militaire à coque en acier d'environ 65 pieds, appelé le *Watts-T-Use*, avait rompu ses amarres près de Squamish, en Colombie-Britannique. Les conditions météorologiques ont empêché d'intervenir immédiatement. Le propriétaire a informé la GCC que le navire contenait environ 3 000 gallons de carburant diesel, 10 gallons de liquide hydraulique et divers pots de peinture et polluants à bord.

Le propriétaire étant incapable de prendre des mesures d'intervention, la GCC s'en est chargée. Le plan d'intervention initial a été retardé par des conditions météorologiques extrêmes. Le *Watts-T-Use* a dérivé vers la plage Sunset le 27 décembre. La GCC a engagé un entrepreneur dans le cadre de son intervention. Des plongeurs ont remarqué des dommages importants à la coque et la quille. Ils n'ont pas observé de pollution par les hydrocarbures. La GCC a engagé un autre entrepreneur pour remorquer le navire.

La GCC a été avisée le 1er janvier 2022 que le *Watts-T-Use* avait coulé. Le lendemain, la GCC a dépêché une équipe de trois personnes sur le lieu de l'incident avec un bateau de lutte contre la pollution. L'entrepreneur de la GCC a réussi à renflouer le navire le 3 janvier. Une inspection menée le 4 janvier par Transports Canada a révélé que le navire n'était pas en état de naviguer et qu'il renfermait à son bord de nombreux polluants autres que du carburant. Le navire a été déconstruit et éliminé en février 2022.

Réclamation

Le 22 août 2023, l'administrateur a reçu de la GCC une réclamation, au nom du ministre des Pêches et des Océans. La GCC réclamait la somme de 883 997,70 $, en indemnisation des frais qu'elle a engagés pour répondre à l'incident impliquant le *Watts-T-Use*.

L'administrateur a déterminé que la réclamation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

L'administrateur a réalisé une enquête et une évaluation de la réclamation. Plusieurs demandes ont été adressées à la GCC en vue d'obtenir d'autres renseignements et documents. Une partie des réponses a été reçue.

Cette affaire est encore en cours d'évaluation.

Situation

Le dossier demeure ouvert à la fin de l'exercice financier.

***Maggie Mae* (2022)**

Lieu : Campbell River (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-969-C1

Incident

Le 4 novembre 2022, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un bateau de plaisance à coque en bois d'environ 64 pieds avait coulé à son poste d'amarrage dans la marina de Discovery Harbour à Campbell River, en Colombie-Britannique. Selon le rapport, une quantité importante de carburant flottait à la surface de l'eau. Un barrage flottant a été déployé autour du bateau.

Le propriétaire estimait qu'il y avait au moins 50 gallons de carburant diesel à bord du *Maggie Mae*. Le propriétaire était incapable de prendre des mesures d'intervention; la GCC a donc engagé un entrepreneur pour réaliser l'évaluation initiale. Présent sur le lieu de l'incident les 5 et 6 novembre, l'entrepreneur a remarqué une irisation minimale sur l'eau. Le propriétaire était en discussion avec un entrepreneur pour sortir le bateau de l'eau.

La GCC a pris en charge les opérations d'enlèvement le 10 novembre. Elle a engagé un entrepreneur pour enlever du *Maggie Mae* environ 30 gallons de carburant diesel et 10 d'huile pour moteurs. La GCC est retournée sur le lieu de l'incident pour enlever tous les matelas absorbants et le barrage flottant encore en place.

Réclamation

Le 25 août 2023, l'administrateur a reçu une réclamation de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans. La GCC réclamait la somme de 104 739,19 $, en indemnisation des frais qu'elle a engagés pour répondre à l'incident impliquant le *Maggie Mae*.

L'administrateur a déterminé que la réclamation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

L'administrateur a réalisé une enquête et une évaluation de la réclamation. Plusieurs demandes ont été adressées à la GCC en vue d'obtenir d'autres renseignements et documents. Une partie des réponses a été reçue.

Une offre d'indemnisation était en cours de préparation à la fin de l'exercice financier.

Recouvrement

Un courriel a été envoyé au propriétaire du *Maggie Mae* le 8 septembre 2023. Le courriel sollicitait les commentaires du propriétaire sur l'incident et l'intervention et soulignait que l'administrateur chercherait à recouvrer les frais soumis dans la réclamation auprès de lui.

Situation

Le dossier est encore ouvert à la fin de l’exercice financier.

***Stormlander* (2021)**

Lieu : Passage Hecate (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-974-C1

Incident

Le 27 novembre 2021, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un navire de pêche à coque en bois d'environ 36 pieds, identifié comme étant le *Stormlander*, avait heurté un rocher dans le passage Hecate, en Colombie-Britannique. Le rapport indiquait que le navire contenait environ 1 500 litres de carburant diesel et 100 litres d'huile pour moteurs. L'équipage du bateau de sauvetage de Tahsis a arrimé avec des amarres le navire qui avait dérivé vers la côte, et a obturé les évents des réservoirs de carburant.

Le lendemain, le propriétaire a essayé en vain de renflouer le *Stormlander*. La GCC a envoyé deux membres du personnel sur un bateau de lutte contre la pollution pour intervenir. Le navire gîtait à 45 degrés à bâbord et rejetait des hydrocarbures. La GCC a engagé un entrepreneur pour déployer un barrage flottant et des matelas absorbants autour du navire. Le personnel de l'entrepreneur surveillait le barrage pendant que celui de la GCC enlevait le carburant des réservoirs. Une irisation minimale se trouvait à l'extérieur du barrage.

La GCC et l'entrepreneur ont quitté le lieu de l'incident le 3 décembre. Ils ont laissé de l'équipement sur place pour que les Premières Nations locales puissent surveiller le navire. La GCC a engagé un entrepreneur pour sortir le *Stormlander* de l'eau et le déconstruire, ce qui a eu lieu le 9 août 2022.

Réclamation

Le 9 novembre 2023, l'administrateur a reçu une réclamation de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans. La GCC réclamait la somme de 284 064,47 $, en indemnisation des frais qu'elle a engagés pour répondre à l'incident impliquant le *Stormlander*.

L'administrateur a déterminé que la réclamation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

L'administrateur a réalisé une enquête et une évaluation de la réclamation. Plusieurs demandes ont été adressées à la GCC en vue d'obtenir d'autres renseignements et documents. Une partie des réponses a été reçue.

L'administrateur doit encore faire une offre d'indemnisation à la GCC.

Situation

Le dossier demeure ouvert à la fin de l'exercice financier.

***Astronaut* (2022)** ⚓

Lieu : Prince Rupert (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-977-C1

Incident

Le 6 décembre 2022, l'administration portuaire de Port Edward (l'« APPE ») a été avisée qu'un navire de pêche à coque en bois d'environ 47 pieds, appelé l'*Astronaut*, avait coulé au port de Rushbrook à Prince Rupert, en Colombie-Britannique. Une irisation mineure était visible autour du navire.

Des employés de l'APPE, de même que de la Garde côtière canadienne (la « GCC ») et de Transports Canada (« TC »), se sont rendus sur les lieux. Les employés de l'APPE ont placé un barrage flottant et des matelas absorbants autour du navire. Ils ont amarré le navire à quai avec des amarres supplémentaires. Une évaluation a révélé que des planches s'étaient détachées et que le navire ne pouvait plus être sauvé.

Le plan du propriétaire afin de renflouer l'*Astronaut* a été rejeté par la GCC. Les employés de l'APPE ont continué de surveiller périodiquement le navire du 7 au 10 décembre. L'APPE a engagé un entrepreneur pour renflouer le navire et pour le remorquer jusqu'au chantier de l'entrepreneur. Le personnel de l'APPE a remplacé les matelas et le barrage.

Réclamation

Le 27 novembre 2023, l'administrateur a reçu une réclamation de l'APPE. L'APPE réclamait la somme de 45 794,20 $, en indemnisation des frais engagés pour répondre à l'incident impliquant l'*Astronaut*.

L'administrateur a déterminé que la réclamation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

L'administrateur a réalisé une enquête et une évaluation de la réclamation. Plusieurs demandes ont été adressées à l'APPE en vue d'obtenir d'autres renseignements et documents. Une partie des réponses a été reçue.

Au 31 mars 2024, le dossier était encore en cours d'évaluation.

Situation

Le dossier est encore ouvert à la fin de l'exercice financier.

Nom inconnu (voilier, chenal Bedford) (2022)

Lieu : Chenal Bedford (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-978-C1

Incident

Le 13 janvier 2022, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un voilier d'environ 60 pieds avait coulé dans le chenal Bedford, en Colombie-Britannique. L'entrepreneur auteur du rapport était dans le secteur en intervention sur un autre navire. Il a remarqué le voilier qui a coulé au même endroit. La GCC n'a pas pu identifier de propriétaire, ni estimer le risque de pollution posé par le voilier.

Le 17 janvier 2022, la GCC a dépêché une équipe de quatre personnes sur le lieu de l'incident à bord d'un bateau de lutte contre la pollution. L'équipage a découvert une irisation à la surface de l'eau, qu'il a suivie jusqu'au lieu de l'incident. L'entrepreneur a obturé les évents des réservoirs et a déployé un barrage flottant autour du voilier.

Le 18 janvier, la GCC a demandé à l'entrepreneur de sortir l'autre navire et le voilier de l'eau. Le 24 janvier, la GCC a envoyé trois membres du personnel à bord d'un bateau de lutte contre la pollution sur le lieu de l'incident. Ils ont constaté que les rives n'avaient pas été touchées.

Les opérations d'enlèvement ont démarré la semaine du 2 février 2022. Le 11 février 2022, Transports Canada a envoyé un expert pour évaluer le voilier. L'inspection a révélé que le voilier contenait une quantité excessive d'hydrocarbures, des eaux de cale contaminées au diesel et la présence potentielle de carburant dans les réservoirs. De ce fait, la GCC a décidé de déconstruire le voilier. La déconstruction a eu lieu le 4 mars 2022.

Réclamation

Le 6 décembre 2023, l'administrateur a reçu une réclamation de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans. La GCC réclamait la somme de 92 854,64 $, en indemnisation des frais qu'elle a engagés pour répondre à l'incident impliquant le voilier.

L'administrateur a déterminé que la réclamation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

L'administrateur a réalisé une enquête et une évaluation de la réclamation. Plusieurs demandes ont été adressées à la GCC en vue d'obtenir d'autres renseignements et documents. Une partie des réponses a été reçue.

L'administrateur doit encore faire une offre d'indemnisation à la GCC.

Situation

Le dossier est encore ouvert à la fin de l’exercice financier.

***Chinootka* (2021)**

Lieu : Tahsis (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-980-C1

Incident

Le 25 décembre 2021, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un chaland d'habitation à coque en bois d'environ 30 mètres avait coulé à son mouillage devant les installations inutilisées de Western Forest Products (WFP) à Tahsis, en Colombie-Britannique. Le rapport faisait mention de la présence d'une quantité inconnue de polluants à bord.

Il a été confirmé que le chaland déversait toujours des hydrocarbures le 26 décembre 2021. Une irisation continuait d'être visible à l'intérieur d'un barrage flottant installé sur les lieux. La GCC a communiqué avec l'un des propriétaires du chaland, qui a informé la GCC qu'environ 1 000 litres de carburant diesel se trouvaient à bord. Le propriétaire a indiqué ne pas avoir la capacité de répondre à cet incident. La GCC a décidé de renflouer le chaland afin de permettre des opérations d'allègement, puis de procéder à sa déconstruction. Trois agents de la GCC se sont rendus sur les lieux de l'incident pour commencer les préparatifs de levage et d'enlèvement du chaland.

Le 18 janvier 2022, la GCC a engagé un entrepreneur pour construire une rampe de rivage adjacente au quai où le navire serait allégé et déconstruit. Trois employés de la GCC se sont rendus sur les lieux de l'incident pour relever les trois agents déjà présents. Le navire a été renfloué et placé sur la rampe de rivage le 20 janvier 2022. Les opérations d'assèchement étaient censées démarrer le lendemain, mais étant donné le mauvais état de la coque, un plus grand nombre de pompes a été demandé à Campbell River.

La GCC est entrée dans le navire et a enlevé environ 1 000 litres de diesel, d'hydrocarbures et d'eau huileuse. Des plongeurs ont récupéré les génératrices externes qui s'étaient détachées du navire. Le navire était prêt pour sa déconstruction, qui s'est déroulée au cours du mois de juillet 2022.

Réclamation

Le 14 décembre 2023, l'administrateur a reçu une réclamation de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans. La GCC réclamait la somme de 1 102 254,90 $, en indemnisation des frais engagés pour répondre à l'incident impliquant le déversement d'origine inconnue.

L'administrateur a déterminé que la réclamation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

L'administrateur continue de réaliser une enquête et une évaluation de cette réclamation.

Situation

Le dossier est encore ouvert à la fin de l’exercice financier.

***Beldis* (2022)**

Lieu : Port de Pender, Garden Bay (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-981-C1

Incident

Le 28 janvier 2022, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un bateau de plaisance à coque en bois d'environ 47 pieds avait coulé à son mouillage au port de Pender à Garden Bay, en Colombie-Britannique. Le propriétaire était un marin inexpérimenté ayant de problèmes de santé mentale. Il n'avait donc pas la capacité de prendre des mesures d'intervention. Le propriétaire n'était pas certain de la quantité de polluants à bord.

La GCC a engagé un entrepreneur pour installer un barrage flottant et des matelas absorbants autour du *Beldis*. Elle a réalisé une évaluation qui a confirmé l'absence de pollution par les hydrocarbures autour du bateau. La GCC a communiqué avec le propriétaire précédent. Selon lui, il y avait 200 litres de carburant diesel et 30 gallons d'huile lubrifiante à bord.

La GCC a envoyé sur le lieu de l'incident une équipe de trois agents d'intervention à bord d'un bateau de lutte contre la pollution. Ils étaient chargés d'observer les opérations d'enlèvement conduites par l'entrepreneur le 3 février 2022. Des survols de drones ont permis de s'assurer que le barrage flottant demeurait efficace. Les opérations ont été menées avec succès et le bateau a été déconstruit le 5 février 2022.

Réclamation

Le 14 décembre 2023, l'administrateur a reçu une réclamation de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans. La GCC réclamait la somme de 89 679,37 $, en indemnisation des frais qu'elle a engagés pour répondre à l'incident impliquant le *Beldis*.

L'administrateur a déterminé que la réclamation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

L'administrateur a réalisé une enquête et une évaluation de la réclamation. Plusieurs demandes ont été adressées à la GCC en vue d'obtenir d'autres renseignements et documents. Une partie des réponses a été reçue.

Les frais liés à la déconstruction du *Beldis* sont rejetés car ils concernent l'enlèvement d'une épave plutôt qu'une mesure de prévention de la pollution par les hydrocarbures. Les frais restants engagés pour l'évaluation initiale, l'installation du barrage et des matelas, et la surveillance des opérations d'enlèvement sont acceptés.

L'administrateur doit encore faire une offre d'indemnisation à la GCC d'ici la fin de l'exercice financier.

Situation

Le dossier est encore ouvert à la fin de l’exercice financier.

***Silver Grizzly* (2022)**

Lieu : Bella Coola (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-985-C1

Incident

Le 1er janvier 2022, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée qu'un navire de pêche à coque en bois d'environ 36 pieds, appelé le *Silver Grizzly*, avait coulé à son poste d'amarrage au port de Bella Coola à Bella Coola, en Colombie-Britannique. L'administration portuaire a déployé des matelas absorbants et un barrage flottant autour du navire. Le lendemain, plusieurs litres de carburant diesel ont été trouvés à l'intérieur du barrage. Des matelas et un barrage supplémentaire ont donc été installés.

Les matelas et le barrage ont été surveillés et remplacés lorsque cela était nécessaire pendant quelques semaines, jusqu'à ce qu'un marché soit attribué pour l'enlèvement du *Silver Grizzly* le 10 février. La GCC a pris des dispositions pour que la réserve de matelas et de barrages de l'administration portuaire soit remplacée. Les déchets ont été récupérés du bateau et ont été éliminés.

Le 7 février, la GCC a envoyé un bateau de lutte contre la pollution sur le lieu de l'incident avec différentes sortes d'équipement de protection individuelle. Une équipe de pilotes de drone a également été dépêchée sur place. Un entrepreneur a été engagé pour sortir le bateau de l'eau et le déconstruire.

Le *Silver Grizzly* a continué de rejeter de la pollution par les hydrocarbures, mais elle était contenue par le barrage. Pendant les opérations qui se sont déroulées le 15 février, environ 75 litres de carburant diesel ont été rejetés dans le barrage flottant, sans qu'aucun polluant ne s'en échappe.

Les opérations de récupération ont été menées à bien le 17 février. Une plongée d'inspection a été réalisée après que le *Silver Grizzly* a été enlevé de l'eau. Le navire a finalement été déconstruit. Les débris ont été collectés sur le lieu de l'incident et environ 5 025 kg de déchets ont été ramassés et éliminés.

Réclamation

Le 21 décembre 2023, l'administrateur a reçu une réclamation de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans. La GCC réclamait la somme de 246 061,73 $, en indemnisation des frais qu'elle a engagés pour répondre à l'incident impliquant le *Silver Grizzly*.

L'administrateur a déterminé que la réclamation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Évaluation et offre

L'administrateur a réalisé une enquête et une évaluation de la réclamation. Plusieurs demandes ont été adressées à la GCC en vue d'obtenir d'autres renseignements et documents. Une partie des réponses a été reçue.

Le dossier était encore en cours d'évaluation à la clôture de l'exercice financier.

Situation

Le dossier est encore ouvert à la fin de l'exercice financier.

***Iron Horse* (2023)** ⚓

Lieu : Campbell River (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-992-C1

Incident

Le 14 décembre 2023, l'administration portuaire de Campbell River a été informée d'un déversement d'hydrocarbures de moyenne ampleur autour d'un remorqueur converti de 20 pieds au quai de Campbell River, en Colombie-Britannique. Le personnel du quai a déployé des matelas absorbants et un barrage flottant autour du navire, et la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée de l'incident.

Les polluants présents dans l'eau ont été absorbés par les matelas et le barrage en l'espace de deux semaines. Le propriétaire a finalement enlevé le barrage et l'a éliminé.

Réclamation

Le 23 février 2024, l'administrateur a reçu une réclamation de l'administration portuaire de Campbell River. Celle-ci réclamait la somme de 861,60 $, en indemnisation des frais qu'elle a engagés pour répondre à l'incident impliquant l'*Iron Horse*. Cette réclamation a été soumise dans le cadre du processus accéléré pour les petites réclamations.

L'administrateur a déterminé que la réclamation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Paiement

L'administrateur a déterminé que la réclamation de l'administration portuaire de Campbell River remplissait les conditions d'admissibilité de base du processus accéléré pour les petites réclamations. Le paiement n'a pas encore été demandé, ni envoyé à la fin de l'exercice financier.

L'administrateur n'a pas encore déterminé si la réclamation sera réévaluée.

Situation

Le dossier est encore ouvert à la fin de l'exercice financier.

Dossiers connexes

Déversement d'origine inconnue (jetée B, Campbell River) (2023) dossier 120-993-C1 (même lieu, même demandeur, même date de soumission, incident différent)

***Déversement d'origine inconnue (jetée B, Campbell River)* (2023)** ⚓

Lieu : Campbell River (Colombie-Britannique)
Numéro de dossier : 120-993-C1

Incident

Le 22 décembre 2023, l'administration portuaire de Campbell River a été informée d'un déversement d'hydrocarbures de grande ampleur du côté ouest de la jetée B au quai de Campbell River, en Colombie-Britannique. Le personnel du quai a travaillé avec la Garde côtière canadienne (GCC) pour déployer les matelas absorbants et le barrage flottant autour du déversement.

Le port a épuisé son approvisionnement en matelas et barrage d'urgence. Le personnel du port a enlevé une partie des matelas le lendemain. Pendant les quelques jours qui ont suivi, le personnel s'est rendu sur les lieux pour surveiller le déversement. Un entrepreneur a ensuite été embauché pour nettoyer le déversement et en établir l'origine.

Réclamation

Le 23 février 2024, l'administrateur a reçu une réclamation de l'administration portuaire de Campbell River. Celle-ci réclamait la somme de 3 260,20 $, en indemnisation des frais qu'elle a engagés pour répondre à l'incident impliquant le déversement d'origine inconnue. Cette réclamation a été soumise dans le cadre du processus accéléré pour les petites réclamations.

L'administrateur a déterminé que la réclamation était admissible en vertu de la partie 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. Il n'a pas pu être déterminé que le déversement n'était pas d'une origine autre que celle d'un navire.

Paiement

L'administrateur a déterminé que la réclamation de l'administration portuaire de Campbell River remplissait les conditions d'admissibilité de base du processus accéléré pour les petites réclamations. Le paiement n'a pas encore été demandé, ni envoyé à la fin de l'exercice financier.

L'administrateur n'a pas encore déterminé si la réclamation sera réévaluée.

Situation

Le dossier est encore ouvert à la fin de l'exercice financier.

Dossiers connexes

Iron Horse (2023) dossier 120-992-C1 (même lieu, même demandeur, même date de soumission, incident différent)

Nunavut

Déversement d'origine inconnue (1999)

Lieu : Baie d'Ungava (Nunavut)
Numéro de cas : 120-206-C1

Incident

Le 27 septembre 1999, le navire *Aivik* a signalé au Centre de circulation de la Garde côtière canadienne (GCC) à Iqaluit qu'il avait traversé une nappe d'hydrocarbures de nature inconnue près de l'entrée est de la baie d'Ungava, au Nunavut. Le 29 septembre 1999, l'avion de reconnaissance des glaces de la GCC a confirmé la présence de la nappe d'hydrocarbures.

Selon l'entente concernant l'intervention des gouvernements et des organismes de réglementation en réponse aux déversements dans les Territoires du Nord-Ouest, Affaires indiennes et du Nord Canada a été désigné comme organisme responsable. Un avion a été affrété et a effectué des survols du secteur les 1er, 3 et 6 octobre 1999, mais aucune pollution n'a été observée. On croyait que la mer agitée avait dissipé la nappe d'hydrocarbures et que celle-ci n'avait eu aucun impact visible sur le rivage.

Il n'y avait aucune installation terrestre dans cette région qui aurait pu causer la pollution. L'incident a donc été classé comme un déversement d'origine inconnue.

Demande d'indemnisation

Le 21 février 2000, Affaires indiennes et du Nord Canada a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation au montant de 15 214,92 $, afin de recouvrer les frais engagés en réponse à l'incident.

Évaluation et offre

Après avoir fait enquête et évalué la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert la somme de 6 410,00 $ à Affaires indiennes et du Nord Canada. Le ministère a accepté l'offre et, le 28 mars 2000, l'administrateur leur a versé cette somme, plus des intérêts de 228,05 $.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2000.

***Clipper Adventurer* (2010)**

Lieu : Golfe Coronation (Nunavut)
Numéro de cas : 120-580-C1

Incident

Le 27 août 2010, le *Clipper Adventurer*, un navire de croisière immatriculé aux Bahamas, qui avait à son bord 128 passagers et 69 membres d'équipage, s'est échoué sur un haut-fond dans le golfe Coronation, au Nunavut, dans l'Arctique canadien. Aucune pollution n'a été signalée. Après plusieurs tentatives infructueuses pour renflouer le navire, le capitaine a ordonné l'évacuation de tous les passagers et des membres d'équipage non essentiels. Les évacués ont été transportés à Kugluktuk (anciennement appelé Coppermine) par le brise-glace de la Garde côtière canadienne (GCC) *Amundsen*, qui a été chargé de la mission de sauvetage.

Les réservoirs de carburant à double fond du navire de croisière ont subi des dommages considérables. Cependant, il n'y a eu aucune fuite d'hydrocarbures et le navire n'était pas à risque de couler. Plusieurs jours après l'échouement du navire, une légère irisation d'hydrocarbures a été observée, mais elle s'est dissipée rapidement. À la demande du propriétaire du *Clipper Adventurer*, la société de classification du navire a établi un plan de sauvetage, et un inspecteur de la Sécurité maritime de Transports Canada en a assuré la surveillance. Transports Canada, Environnement Canada et la GCC ont joué un rôle de surveillance tout au long de l'opération de sauvetage, afin de s'assurer que les mesures d'intervention étaient appropriées. Le navire de la GCC *Sir Wilfrid Laurier* a été déployé pour servir de centre de commandement local.

Le 14 septembre, le *Clipper Adventurer* a été remis à flot et remorqué à Cambridge Bay, au Nunavut, où une évaluation des dommages et des réparations préliminaires ont été faites en vue de son départ de l'Arctique. Le 23 septembre, Transports Canada et la société de classification du navire ont autorisé le *Clipper Adventurer* à quitter Cambridge Bay pour se rendre à Nuuk, au Groenland. Le 28 octobre 2010, le navire a quitté Nuuk et s'est rendu au port de Gdansk, en Pologne, où des réparations permanentes ont été effectuées du 11 novembre au 31 décembre 2010.

Mesures prises par l'administrateur

L'administrateur a chargé un conseiller juridique d'enquêter sur l'opération d'intervention et de vérifier que le navire avait un certificat d'assurance aux termes de la Convention sur les hydrocarbures de soute.
Une lettre d'engagement datée du 23 septembre 2010, qui couvrait à la fois l'administrateur et la GCC, a été reçue.

L'administrateur en tant que partie aux instances

Deux actions en justice ont été intentées relativement à l'incident. La Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) était partie aux deux instances en vertu de la loi. La première action a été intentée contre la Couronne par le propriétaire du navire, Adventurer Owner Ltd., qui alléguait que la Couronne (la GCC et le Service hydrographique du Canada) avait fait preuve de négligence en manquant à son obligation d'aviser

convenablement les propriétaires de navires de la présence du haut-fond sur lequel le *Clipper Adventurer* s'est échoué. Le montant de la poursuite s'élevait à près de 15 millions de dollars. Environ un an plus tard, la Couronne a intenté sa propre action contre le propriétaire du navire, au montant de 468 801,72 $, pour les frais et dépenses engagés relativement à l'incident. La Couronne a soutenu que la présence du haut-fond avait été signalée convenablement aux navigateurs dans un Avis à la navigation.

Les deux actions ont été réunies en une seule, à la suite d'une conférence de gestion d'instance par la Cour fédérale. Le 10 février 2016, la Cour fédérale a tenu une séance de médiation, mais les parties ne sont parvenues à aucune entente. Le procès a été instruit en novembre 2016. Dans un jugement rendu en janvier 2017, la Cour fédérale a rejeté l'action intentée par Adventurer Owner Ltd. et a accordé à la Couronne la somme principale de 445 361,64 $, avec des intérêts calculés au taux de 5 %.

Le 24 février 2017, Adventurer Owner Ltd. a déposé un avis d'appel à la Cour d'appel fédérale. L'appelante demandait notamment que les intérêts prévus à l'article 116 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM) s'appliquent à toutes les demandes d'indemnisation contre un propriétaire de navire, selon l'article 109 de la *Loi*, au lieu des intérêts au taux de 5 % qui ont été accordés à la Couronne au procès. L'avocat de la Caisse a avisé la Cour d'appel fédérale que la Caisse ne comparaîtrait pas et ne demanderait pas à participer.

Le 7 février 2018, la Cour d'appel fédérale a confirmé le jugement de la Cour fédérale en faveur de la Couronne. Par ailleurs, en ce qui concerne la compétence de la Caisse, notamment la portée de la disposition relative aux intérêts, la Cour d'appel fédérale a conclu que l'article 116 de la LRMM ne s'appliquait pas à cette affaire, puisque le demandeur poursuivait directement un propriétaire de navire. Depuis ce temps, le propriétaire du navire a déposé une requête en autorisation d'appel à la Cour suprême du Canada (CSC). Le 29 novembre 2018, la CSC a rejeté la requête.

Demande d'indemnisation

Le 17 octobre 2011, 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 468 801,72 $ pour les frais de surveillance engagés relativement à l'incident, en vertu de la LRMM. Cependant, l'administrateur a mis en suspens l'évaluation de la demande d'indemnisation en attendant le règlement du litige.

La cour a conclu que le propriétaire du navire était responsable de la somme de 445 361,64 $, plus les intérêts, et la demande d'indemnisation de la GCC a donc été réglée par le propriétaire du navire. Par conséquent, l'administrateur a décidé de fermer le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 13 décembre 2018.

***Nanny* (2010)**

Lieu : Gjoa Haven (Nunavut)
Numéro de cas : 120-581-C1

Incident

Le 1er septembre 2010, le *Nanny*, un navire-citerne immatriculé au Canada, qui transportait environ 9 000 tonnes de carburant diesel, d'essence et de carburant de turbo-moteur, s'est échoué sur un banc de sable et de gravier ne figurant sur aucune carte, près de Gjoa Haven (Nunavut), alors qu'il livrait des produits pétroliers à des communautés de l'Arctique. À la suite d'une inspection interne faite par l'équipage, on a déterminé que l'incident n'avait causé aucun dommage structurel ou mécanique ni aucun dommage à la coque du navire. Par ailleurs, il n'y a eu aucun déversement d'hydrocarbures.

Le brise-glace de la Garde côtière canadienne (GCC) *Henry Larsen*, qui se trouvait dans les environs, a été chargé de se rendre sur les lieux et de surveiller les opérations de sauvetage menées par le propriétaire du navire. Le propriétaire du navire a rapidement assumé ses responsabilités et a établi un plan préliminaire pour transborder une partie de la cargaison du *Nanny* au navire-citerne *Tuvaq*, qui appartenait à la même compagnie. La GCC et les inspecteurs de la Sécurité maritime de Transports Canada ont travaillé avec le propriétaire du navire pour lui fournir des avis et des conseils sur l'élaboration d'un plan de sauvetage. De plus, un agent de surveillance fédéral de la GCC a été dépêché de Sarnia (Ontario) pour surveiller le transbordement de la cargaison. Les 13 et 14 septembre, le carburant a été transbordé sous la surveillance de l'inspecteur de la Sécurité maritime de Transports Canada, et le *Nanny* a été remis à flot le 15 septembre. À la suite d'une évaluation des dommages faite par l'inspecteur de la Sécurité maritime et le représentant du navire, le *Nanny* a été autorisé à recharger la cargaison et à poursuivre le réapprovisionnement en carburant des communautés. Il n'y a eu aucune pollution par les hydrocarbures durant l'intervention en réponse à l'incident.

Demande d'indemnisation

Le 19 juin 2012, le ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC) a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) une demande d'indemnisation au montant de 441 842,17 $, en vertu du paragraphe 103(1) de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM). L'administrateur a été informé que la GCC avait d'abord envoyé une réclamation au propriétaire du navire en avril 2012, mais que ce dernier avait refusé de la payer au motif que l'incident n'avait causé aucun dommage dû à la pollution.

Évaluation et offre

Après avoir reçu la demande d'indemnisation, l'administrateur a exigé une copie de la lettre de réponse du propriétaire du navire, dans laquelle ce dernier refusait de payer la réclamation de la GCC. Entre-temps, l'administrateur a fait enquête et a évalué la demande d'indemnisation. Le 23 août 2012, il a écrit au MPO/GCC pour expliquer que, d'après l'analyse des documents fournis à l'appui de la demande d'indemnisation, il semblait à première vue que celle-ci n'était pas

établie. Il a donc demandé à la GCC de fournir des documents additionnels pour justifier la raisonnabilité des éléments essentiels de la demande d'indemnisation, à savoir les frais engagés par le *Henry Larsen* et son hélicoptère pour surveiller l'incident, qui représentaient environ 95 % du montant global de la demande d'indemnisation initiale. L'administrateur a demandé expressément des documents montrant que le niveau de surveillance était raisonnable, étant donné la présence considérable de représentants fédéraux pendant toute la durée de l'incident et, en particulier, l'intervention rapide et compétente du propriétaire du navire. Le 28 septembre, l'administrateur a reçu une réponse à sa demande. Toutefois, les renseignements n'étaient pas suffisamment détaillés et, dans certains cas, l'information demandée n'a pas été fournie. L'administrateur a terminé son enquête et son évaluation de la demande d'indemnisation et il a conclu que seul le montant de 85 000,00 $ était établi, ce qui représentait essentiellement les frais engagés durant les 24 à 36 premières heures de l'incident pour déterminer si le navire-citerne avait subi des dommages. Par conséquent, le 12 décembre 2012, en vertu de l'alinéa 105(1)*b*) de la LRMM, une offre globale au montant de 85 000,00 $, y compris les intérêts, a été faite au MPO/GCC en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. Le MPO/GCC a accepté l'offre le 8 février 2013, et le paiement de cette somme globale a été effectué par la suite.

Mesures de recouvrement

L'administrateur a chargé son conseiller juridique d'intenter une action en justice devant la Cour fédérale contre la société Coastal Shipping Limited, propriétaire du *Nanny*, afin de recouvrer la somme versée par la Caisse au MPO/GCC.

À la suite de discussions entre les avocats pour parvenir à un règlement, le propriétaire du navire a accepté, sans reconnaissance de responsabilité, de payer la somme de 70 000,00 $ en règlement complet et final. Le montant du règlement a été payé à la Caisse après exécution d'une quittance en bonne et due forme, et l'administrateur s'est désisté de l'action intentée devant la Cour fédérale.

Situation

Le dossier a été fermé le 2 octobre 2013.

Golfe du Saint-Laurent

***Flare* (1998)**

Lieu : Golfe du Saint-Laurent
Numéro de cas : 120-165-C1

Incident

Le 16 janvier 1998, le centre de coordination des opérations de sauvetage de la côte Est de la Garde côtière canadienne (GCC) a reçu un appel de détresse l'informant que le *Flare*, un vraquier immatriculé à Chypre, était en train de couler. Le *Flare* était en lest et faisait route vers Montréal lorsqu'il s'est brisé en deux au sud-ouest de Saint-Pierre-et-Miquelon. Seulement quatre des vingt-cinq membres d'équipage ont pu être sauvés. La poupe du navire a coulé rapidement, mais la proue a continué de flotter et a dérivé dans l'océan Atlantique. Le 23 janvier 1998, on a conlu que la proue du navire avait également coulé.

Des tentatives ont été faites pour réduire au minimum la pollution provenant de la poupe de l'épave, mais, le 6 février 1998, on a signalé que des hydrocarbures continuaient de s'en échapper occasionnellement. Les recherches pour trouver la proue se sont poursuivies, et la GCC avait l'intention d'établir un programme pour surveiller les endroits où les deux parties du navire avaient coulé.

Demande d'indemnisation

Le 21 juin 1999, la Couronne a présenté au propriétaire du navire une réclamation au montant de 1 037 363,69 $. Des discussions ont eu lieu entre la Couronne et l'avocat du propriétaire du navire en vue de parvenir à un règlement et, le 9 mars 2001, la Couronne a accepté l'offre de règlement faite par le propriétaire du navire.

L'administrateur n'était pas partie à la réclamation.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2001.

États-Unis d’Amérique

***Nestucca* (1988)** ☛

Lieu : Grays Harbour, Washington, É.-U.
Numéro de cas : 120-022-C1

Incident

Le 23 décembre 1988, à environ deux milles marins à l'ouest de Grays Harbour, dans l'État de Washington, le *Ocean Service*, un remorqueur battant pavillon américain, est entré en collision par très mauvais temps avec le *Nestucca*, un chaland-citerne américain qu'il tirait et qui transportait près de 11 millions de litres de mazout n° 6 de Ferndale (Washington) à Portland (Oregon). La collision a percé le réservoir de tribord n° 1 du *Nestucca*, ce qui a causé le déversement d'environ 875 000 litres d'hydrocarbures. Le remorqueur *Ocean Service* et le chaland-citerne *Nestucca* appartenaient tous deux à la société Sause Brother's Ocean Towing Inc.

Le 31 décembre 1988, de grandes quantités d'hydrocarbures ont été découvertes sur des plages canadiennes, près de la station de phare de la pointe Carmanah. Les échantillons d'hydrocarbures prélevés sur les plages étaient semblables à ceux provenant du *Nestucca*. Le gouvernement canadien a engagé des frais et dépenses considérables pour nettoyer les plages.

Demande d'indemnisation

Environ quinze demandes d'indemnisation ont été déposées à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse), en vertu de l'article 675 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, pour la perte de revenus de pêche résultant de la fermeture de deux zones de pêche sur la côte ouest, au large de l'île de Vancouver. Cependant, selon la loi applicable, la Caisse n'avait pas le pouvoir de payer ces demandes d'indemnisation à moins qu'il soit établi que les pêcheurs étaient incapables de recouvrer leurs pertes auprès du propriétaire du navire ayant causé le déversement d'hydrocarbures. Par conséquent, tous les pêcheurs ont été avisés de prendre les mesures nécessaires pour recouvrer leurs pertes auprès du propriétaire du navire en déposant leurs réclamations devant la cour de district de l'Oregon, aux États-Unis, au plus tard le 1er décembre 1989, ce que la plupart des demandeurs ont fait.

Les propriétaires du *Nestucca* ont engagé des procédures judiciaires devant les tribunaux américains afin de limiter leur responsabilité selon la loi américaine. Dans un jugement rendu le 24 janvier 1991, la cour a conclu que le propriétaire du navire ne pouvait pas être exonéré de sa responsabilité des dommages causés par le déversement d'hydrocarbures et qu'il ne pouvait pas limiter sa responsabilité en vertu de la *United States Limitation of Liability Act*.

En mai 1992, à la suite de communications préalables complètes, une conférence de règlement a eu lieu devant un juge à Portland (Oregon). Le 20 mai 1992, toutes les demandes d'indemnisation et les litiges ont été réglés à l'amiable. Le propriétaire du navire a accepté de payer toutes les demandes d'indemnisation faites par les pêcheurs individuels et commerciaux, les frais de nettoyage et les réclamations environnementales. De plus, le 17 juin 1992, l'accord Canada-

Colombie-Britannique-Nestucca, portant création du Fonds pour les dommages aux ressources naturelles dus au déversement d'hydrocarbures causé par le *Nestucca* et prévoyant l'administration de ce fonds, a été signé par le ministre de l'Environnement du Canada et le ministre de l'Environnement, des Terres et des Parcs de la Colombie-Britannique. Le propriétaire du navire a payé les montants stipulés dans l'accord le 27 juillet 1992.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 1993.

***Sunny Blossom* (1999)**

Lieu : au large de Kingston (Ontario) en eaux américaines
Numéro de cas : 120-198-C1

Incident

Le *Sunny Blossom*, un chimiquier double coque battant pavillon bahamien, qui se livrait au transport commercial d'hydroxyde de sodium dans les Grands Lacs et à l'extérieur de ceux-ci, s'est échoué le 24 avril 1999 au large de Kingston (Ontario), dans les eaux américaines. La garde côtière américaine (USCG) est intervenue et la Garde côtière canadienne (GCC) s'est rendue sur les lieux. Le *Sunny Blossom* a été renfloué sans causer de pollution.

En plus de cet échouement, le *Sunny Blossom* avait aussi été impliqué dans trois autres incidents survenus en 1999 et 2000.

Demande d'indemnisation

Le 20 avril 2000, la Couronne a présenté à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) une demande d'indemnisation au montant de 9 526,57 $, afin de recouvrer les frais engagés par la GCC en réponse à l'incident.

Évaluation et offre

L'administrateur a examiné les circonstances entourant la demande d'indemnisation. Le 27 septembre 2000, l'avocat de la Caisse a écrit à l'avocat de la Couronne pour soulever quelques questions, en particulier celle de savoir si l'incident était considéré comme étant assujetti aux termes de l'Accord relatif à la qualité de l'eau dans les Grands Lacs et du Plan d'urgence bilatéral en cas de pollution des eaux. Entre-temps, la GCC a indiqué qu'elle avait présenté une réclamation à l'USCG, puis au propriétaire du navire.

Dans une lettre datée du 26 septembre 2001, l'avocat de la Couronne a avisé que la GCC avait réussi à obtenir du propriétaire du navire le paiement de sa réclamation.

Situation

Le dossier a été fermé le 31 mars 2002.

INDEX DES INCIDENTS DE 1989 À 2024

Nom du navire, nº de dossier et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Situation du recouvrement	Date de fermeture du dossier
						Demandeur et date de la demande d'indemni-sation	Montant $	Date	Montant $ %	Montant recouvré $	
Terre-Neuve-et-Labrador											
South Angela **120-020-C1** Come by Chance, baie Placentia	1988	Navire-citerne, Libéria	√	Pétrole brut	√	Couronne (pour la GCC) 1990-03-02	234 336,58				2000-03-31
Déversement – Port de St. John's **120-046-C1** St. John's	1990	Navire non identifié	√	Huile de fond de cale		Pêcheurs	Indéterminé				1991-03-31
Déversement d'origine inconnue **120-048-C1** Big Barasway	1990	Navire non identifié	√	Mazout C		Un habitant de Burgeo, T.-N.-L. 1991-05-19	Indéterminé	1991-07-25	100,00		1992-03-31
Déversement d'origine inconnue **120-078-C1** Come by Chance	1993	Navire non identifié	√			Llewellyn Baker et Baker Enterprises Ltd 1993-04-15	711,44	1993-11-10	711,44		1994-03-31
Déversement d'origine inconnue **120-126-C1** Come By Chance	1996	Navire non identifié	√	Mélange de boues d'hydrocar-bures		Raffinerie de Come By Chance 1996-08-12	21 265,47	1996-09-17	7 087,49		1998-03-31

Nom du navire, nº de dossier et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Situation du recouvrement	Date de fermeture du dossier
						Demandeur et date de la demande d'indemni-sation	Montant $	Date	Montant $ %	Montant recouvré $	
Nevada **120-126A-C1** Come By Chance	1996	Pétrolier	√	Huile hydraulique et mazout		North Atlantic Refining Limited 1996-07-05	6 173,73				2005-03-31
Déversement d'origine inconnue **120-137-C1** St. Bride's, baie Placentia	1997	Navire non identifié	√			Couronne 1997-12-01	119 421,70	1999-03-03 2000-03-28	71 506,48 28 500,00		2000-03-31
Déversement d'origine inconnue **120-140-C1** Come By Chance	1997	Navire non identifié	√	Carburant diesel marin lourd ou pétrole brut		Raffinerie de Come By Chance 1997-08-11	26 877,30	1999-02-26	6 431,25		1999-03-31
Koyo Maru #16 **120-164-C1** St. John's	1997	Navire de pêche, Japon	√	Carburant diesel	√	Couronne (pour la GCC) 1999-10-18	7 631,82 (révisé à 6 817,71)	2000-03-03	4 425,31	2 793,84	2002-03-31
Déversement d'origine inconnue **120-176-C1** Plage de Little Lawn, baie Placentia	1998	Navire non identifié	√			Couronne (pour la GCC) 1999-06-21	12 246,21	1999-07-26 2000-03-28	10 889,13 435,00		2000-03-31
Sam Won Ho **120-221-C1** Long Harbour	2000	Chalutier congélateur, Corée du Sud	√			Couronne (pour la GCC) 2000-12-06	45 809,19	2001-02-08	36 084,47	1 000,00	2006-03-31
Sam Won Ho **120-221-C1-1** Long Harbour	1999					Roy Murphy 1999-04-19	2 040,00	1999-04-21	1 300,00		2006-03-31
Sam Won Ho **120-221-C1-2** Long Harbour	1999					GCC 1999-12-29	99 878,55 (révisé à 96 856,92)	2000-03-03	80 000,00		2006-03-31

Nom du navire, nº de dossier et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Situation du recouvrement	Date de fermeture du dossier
						Demandeur et date de la demande d'indemni-sation	Montant $	Date	Montant $ %	Montant recouvré $	
Déversement d'origine inconnue **120-314-C1** Hopedale	2002		√			GCC 2003-07-07	21 698,16				2005-03-31
Sekme* et *Treimani **120-384-C1** Port de Bay Roberts, baie Conception	2003	Navires de pêche				MPO/GCC 2005-07-27	72 732,02	2006-03-30	15 000,00		2009-03-31
Déversement d'origine inconnue (oiseaux souillés par les hydrocarbures) **120-397-C1** Baie Placentia et baie St. Mary's	2004	Navire non identifié	√			Newfound-land and Labrador Environmental Association 2005-01-11	8 320,00	2007-11-01	2 320,00		2007-11-30
Déversement d'origine inconnue **120-490-C1** Baie St. Mary's	2006	Navire non identifié	√			MPO/GCC 2006-12-08	15 390,04	2007-05-03	15 390,04		2008-03-31
Chaland abandonné **120-592-C1** Sop's Arm, baie White	2010	Chaland				MPO/GCC 2011-03-18	13 546,76	2011-05-03	13 546,76		2012-07-03
Connie James **120-637-C1** Savage Cove	2011	Navire de pêche	√	Mazout		MPO/GCC 2013-08-08	13 265,56		7 415,62		2014-09-23
Atlantic Endeavour **120-638-C1** Cow Head	2011	Navire de pêche				MPO/GCC 2013-08-08	5 471,11	2013-09-25	5 471,11		2014-03-22
Nova Star I **120-648-C1** Cooks Harbour	2012	Navire de pêche				MPO/GCC 2014-03-07	6 523,50	2014-04-29	6 523,50		2014-06-10

Nom du navire, nº de dossier et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Situation du recouvrement	Date de fermeture du dossier
						Demandeur et date de la demande d'indemni-sation	Montant $	Date	Montant $ %	Montant recouvré $	
Lakeview Venture **120-661-C1** Cobb's Arm, baie Notre-Dame	2013	Navire de pêche				MPO/GCC 2014-07-03	6 517,48	2014-11-13	6 296,78	1 000,00	2015-06-09
Baffin Sound **120-685-C1** St Anthony	2015	Navire de pêche (abandonné)				MPO/GCC 2015-12-09	22 185,86	2016-02-25	22 185,86 100%	En cours de recouvrement	Dossier ouvert
Déversement d'origine inconnue **120-686-C1** St. John's	2015	Navire non identifié	√			MPO/GCC 2015-12-17	27 169,98	2016-01-20	27 169,98		2016-12-06
Stelie II **120-687-C1** Port Saunders	2016	Navire de pêche abandonné	√	Carburantd diesel		MPO/GCC 2020-10-08	114 897,43	La demande a été rejetée 2021-05-26			2023-03-31
Matterhorn **120-695-C1** Mount Carmel	2014	Remorqueur abandonné	√	Carburant diesel et huile usée		MPO/GCC 2016-08-09	172 751,64	2016-12-19	172 751,64 100%	135 000,00	2019-10-10
Déversement d'origine inconnue **120-698-C1** Belleoram	2016	Navire non identifié	√	Carburant diesel		MPO/GCC 2016-12-02	2 178,55	2017-02-13	2 137,39		2017-03-28
Ronda **120-703-C1** Embree	2016	Navire de pêche				MPO/GCC 2018-11-26	98 858,83	2019-02-26	5 953,87 6%		2019-07-04
Sikuk **120-712-C1** Port de Clarenville	2017	Navire de pêche				MPO/GCC 2019-03-01	130 208,34	2020-06-10	79 826,14 61,30%	55 000 2024-02-07	2024-03-20
Françoise **120-725-C1** Port de Clarenville	2017	Navire de pêche				MPO/GCC 2019-09-12	446 196,96	2020-06-10	73 908,57 16,56%	55 431,43 2024-03-05	2024-03-20
Lucas & Rebecca **120-727-C1** Baie des Îles	2017	Navire de pêche				MPO/GCC 2017-11-03	17 744,64	2017-12-13	17 744,64 100%	Efforts de recouvrement en cours	Dossier ouvert

Nom du navire, nº de dossier et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Situation du recouvrement	Date de fermeture du dossier
						Demandeur et date de la demande d'indemni-sation	Montant $	Date	Montant $ %	Montant recouvré $	
Floyd II **120-728-C1** Happy Adventure	2017	Navire de pêche	√			MPO/GCC 2017-11-03	10 471,05	2017-12-12	10 471,05	5 250,00	2018-04-12
Joyce's Journey **120-738-C1** Baie des Îles	2016	Navire de pêche				MPO/GCC 2018-01-03	11 373,42	2018-01-31	11 373,42	9 000,00	2018-07-12
Baccalieu Endeavour **120-739-C1** Musgrave Harbour	2017	Navire de pêche				MPO/GCC 2018-01-03	5 146,31	2018-02-07	5 045,49	5 345,75	2019-01-25
Avalon Princess **120-755-C1** La Scie	2017	Navire de pêche	√	Diesel		MPO/GCC 2019-05-01	8 486,10				2019-06-11
Eyelander **120-761-C1** Witless Bay	2017	Navire de pêche	√		√	MPO/GCC 2019-07-25	12 812,93	2019-10-17	10 272,68 80,20%	10 812,08	2020-04-23
Jana Desgagnes **120-837-C1** Port Aux Basques	2019	Navire-citerne (produits chimiques et pétroliers) (jauge brute de plus de 1 000)				MPO/GCC 2023-02-28	89 286,59	2024-01-12	30 751,98 34 %		Dossier ouvert
Megan C **120-838-C1** Port aux Basques	2019	Navire de pêche abandonné				MPO/GCC 2019-05-01	11 784,58	2019-06-12	8 170,82 69,33%	Démarches de recouvrement ont été faites	2022-04-01
Mary Shauna **120-839-C1** Norris Point	2017	Navire de pêche				MPO/GCC 2019-05-01	5 389,77				2019-05-27
Noble Mariner **120-841-C1** Nipper's Harbour	2018	Navire de pêche abandonné	√	Carburant diesel		MPO/GCC 2019-05-30	41 687,99	2019-07-11	36 601,67 87,80%	10 000,00 2022-10-20	2022-11-04

Nom du navire, nº de dossier et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Situation du recouvrement	Date de fermeture du dossier
						Demandeur et date de la demande d'indemni-sation	Montant $	Date	Montant $ %	Montant recouvré $	
Beverley Gaie **120-845-C1** Summerside Marina	2018	Bateau de plaisance converti				MPO/GCC 2019-07-12	151 648,78	2019-10-31	9 614,71 6,34%	8 000,00 2022-03-11	2022-04-08
Arch's pride **120-846-C1** Bonavista	2018	Bateau de plaisance	√			MPO/GCC 2019-07-25	12 183,57	2019-09-19	11 830,86 97,10%	12 230,27	2020-02-06
Jennifer Holly **120-849-C1** Main Brook	2019	Navire de pêche abandonné	√	Carburant, huile de base et huile hydraulique		MPO/GCC 2019-10-28	76 171,64	2020-03-06	72 939,19 95,76%	300,00 2/29/2024	Dossier ouvert
Northern Star **120-851-C1** Witless Point	2018	Navire de pêche				MPO/GCC 2019-12-11	4 574,63	2020-02-18	3 941,51 86,16%		2020-09-10
Lady Elizabeth I **120-852-C1** Woody Point	2018	Navire de passagers /charge				MPO/GCC 2019-12-13	8 489,01	2020-03-11	1 620,37 19,09%	2 147,82 2021-05-19	2021-05-20
Lady Miranda **120-863-C1** Cow Head	2018	Navire de pêche				MPO/GCC 2020-05-25	7 569,90	2020-06-25	7 569,90 100%	8 639,92 2022-03-11	2022-04-08
Marcel Angie II **120-877-C1** Grand Bank	2018	Navire de pêche1				MPO/GCC 2020-11-03	20 267,57	2021-03-02	14 622,14 76%	16 088,71 2021-11-03	2021-11-18
Sweven **120-886-C1** St. John's	2019	Bateau de plaisance				MPO/GCC 2021-03-11	6 134,57	2021-04-23	6 134,57 100%	Efforts de recouvrement en cours	Dossier ouvert
Danielle and Mark **120-894-C1** Old Bonaventure	2020	Navire de pêche				MPO/GCC 2021-06-03	47 073,08	2021-09-08	30 397,23 64,6%	En cours de recouvrement	Dossier ouvert

Nom du navire, nº de dossier et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Situation du recouvrement	Date de fermeture du dossier
						Demandeur et date de la demande d'indemni-sation	Montant $	Date	Montant $ %	Montant recouvré $	
Nom inconnu **120-896-C1** Cupids	2020	Bateau de plaisance	√	Carburant diesel		MPO/GCC 2021-06-15	14 826,38	2021-09-01	14 766,79 99,6%	Efforts de recouvrement en cours	Dossier ouvert
Déversement d'origine inconnue **120-907-C1** Postville	2020			Kérosène		MPO/GCC 2021-12-01	32 650,70	2022-10-14	28 484,86 87,24 %	En cours de recouvrement	Dossier ouvert
Michael Marie III **120-920-C1** Arnold's Cove	2022	Navire de pêche		Diesel		Port d'Arnold's Cove 2022-04-28	4 681,58	2022-06-23	4 681,58 100%	En cours de recouvrement	Dossier ouvert
Michael Marie III **120-920-C2** Arnold's Cove	2022	Navire de pêche	√	Diesel		MPO/GCC 2022-07-06	16 800,89	2022-08-31	16 800,89 100%		Dossier ouvert
Pa Boy **120-921-C1** Norris Point	2020	Navire de pêche	√	Essence		MPO/GCC 2022-05-02	5 867,59	2022-10-07	2 366,38 40,33 %	2 000 2023-07-31	2023-10-24
Baffin Sound **120-922-C1** St. Anthony	2021	Navire de pêche		Inconnu		Administration du port de St. Anthony 2022-05-03	151 724,10	Demande rejetée 2022-12-20			2023-03-21
Sally Kathryn **120-932-C1** Port Saunders	2020	Navire de pêche	√	Diesel		MPO/GCC 202-09-15	11 071,01	S/O (demande retirée)		S/O	2022-11-04
Hamilton Banker **120-933-C1** Colliers	2019	Navire de pêche		Inconnu		MPO/GCC 2022-10-05	2 016 227,22	En cours d'évaluation		S/O	Dossier ouvert
G.J. Emma II **120-935-C1** Flower's Cove	2020	Navire de pêche	√	Diesel		MPO/GCC 2022-10-25	11 465,98	2022-12-20	11 137,62 97,14 %	11 964,73 2023-12-14	2024-02-16

Nom du navire, nº de dossier et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Situation du recouvrement	Date de fermeture du dossier
						Demandeur et date de la demande d'indemni-sation	Montant $	Date	Montant $ %	Montant recouvré $	
Nom inconnu **120-940-C1** Valleyfield Baie de Bonavista	2021	Navire de pêche	√	Diesel		MPO/GCC 2022-11-16	29 967,86	2023-05-18	15 969,89 53 %	En cours de recouvrement	Dossier ouvert
Marc Olivier **120-956-C1** Port aux Basques	2022	Navire de pêche				MPO/GCC 2023-06-22	14 791,11	2023-10-04	12 544,68 85 %	En cours de recouvrement	Dossier ouvert
Nouvelle-Écosse											
Déversement d'origine inconnue **120-028-C1** Gabarus	1989	Navire non identifié	√	Mazout C		Pêcheur de homards 1989-07-26		1989-10-05	16 276,00 + 2 700,00 (frais juridiques)		1992-03-31
						Entreprises locales de transforma-tion des fruits de mer 1989-08-30		1989-10-06	48 000,00 + 2 000,00 (intérêts)		
						GCC 1990-07-03	16 548,98	1991-06-13	12 000,00		
Déversement d'origine inconnue **120-029-C1** Baie de Rocky	1989	Navire non identifié	√			GCC 1990-07-03	1 239,81		500,00		1992-03-31
Déversement d'origine inconnue **120-040-C1** Wedgeport	1990	Navire non identifié	√	Mélange de carburant diesel, d'huile hydraulique et de déchets de cale		GCC 1990-08-27	3 282,82	1991-06-10	2 000,00		1992-03-31

Nom du navire, nº de dossier et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Situation du recouvrement	Date de fermeture du dossier
						Demandeur et date de la demande d'indemni-sation	Montant $	Date	Montant $ %	Montant recouvré $	
Déversement d'origine inconnue **120-045-C1** North Sydney	1990	Navire non identifié	√			Ministère de la Justice (pour la GCC) 1992-05-22	21 407,83	1993-06-30	16 226,62		1994-03-31
Déversement d'origine inconnue **120-049-C1** Louisbourg	1990	Navire non identifié	√			GCC 1994-11-30	8 848,29				1995-03-31
Amy & Sisters **120-050-C1** Gabarus	1990	Navire de pêche	√	Carburant diesel		Deux pêcheurs de homards et une entreprise de transforma-tion des fruits de mers	23 413,83		23 413,83	8 000,00	1992-03-31
Déversement d'origine inconnue **120-066-C1** Lockeport	1992	Navire non identifié	√	Carburant diesel		R. Baker Fisheries Ltd 1992-04-16	63 980,35		59 350,00 (y compris les intérêts et les frais)		1993-03-31
						R. Baker Fisheries Ltd 1992-06-11	36,960.00				
Déversement d'origine inconnue **120-073-C1** Halifax	1992	Navire non identifié	√			Compagnie pétrolière Impériale Limitée 1992-11-24	8 818,39		5 870,67		1993-03-31
Déversement d'origine inconnue **120-077-C1** Lockeport	1993	Navire non identifié	√	Carburant diesel		D.&L. Williams Fisheries Ltd 1993-04-04	2 294,25	1993-11-26	2 294,25		1994-03-31

Nom du navire, nº de dossier et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Situation du recouvrement	Date de fermeture du dossier
						Demandeur et date de la demande d'indemni-sation	Montant $	Date	Montant $ %	Montant recouvré $	
***Keta V* (déversement d'origine inconnue)** **120-084-C1** Wedgeport	1993	Remorqueur et chaland de dragage	√	Carburant diesel							1996-03-31
Zim Savannah **120-096-C1** Halifax	1994	Navire porte-conteneurs, Israël	√	Mazout C		Zim Navigation (Canada) Ltd 1994-07-29	99 579,58				1998-03-31
Déversement d'origine inconnue **120-107-C1** New Haven	1995	Navire non identifié	√	Carburant diesel		Coopérative de pêcheurs basée à Neil's Harbour, N.-É. 1995-07-28	6 856,00	1997-01-28	6 675,28		1997-03-31
Chiloli **120-113-C1** Anse Capelin	1995	Navire hauturier de ravitaille-ment, Panama	√			Couronne (pour la GCC) 1995-12-12	565 965,53				1996-03-31
Déversement d'origine inconnue **120-129-C1** Dartmouth	1996	Navire non identifié	√			Raffinerie de pétrole basée à Dartmouth 1996-10-01	30 133,45	1997-01-22 1997-03-24	18 356,68 5 888,39		1997-03-31
Déversement d'origine inconnue **120-147-C1** Neils Harbour, New Haven	1995	Navire non identifié	√	Carburant diesel		Victoria Cooperative Fisheries Ltd 1995-07-28	6 856,00	1997-01-24	5 922,00		2006-03-31
Ossian **120-153-C1** Ship Harbour	1997	Embarcation de plaisance, Canada	√			Couronne (pour la GCC) 1998-10-09	13 823,11	1999-06-28	13 823,11		2000-03-31

Nom du navire, nº de dossier et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Situation du recouvrement	Date de fermeture du dossier
						Demandeur et date de la demande d'indemni-sation	Montant $	Date	Montant $ %	Montant recouvré $	
Déversement d'origine inconnue **120-168-C1** Plage Martinique, Clam Bay (et autres)	1998	Navire non identifié				Couronne (pour la GCC) 1998-11-17	36 878,96	1999-03-03	32 681,11		1999-03-31
Anne Jolene **120-287-C1** Anse Wright, bassin de Bedford, Halifax	2001	Drague à pétoncles	√			Couronne (pour la GCC) 2002-03-18	77 024,26	2002-03-25	55 899,52		2002-03-31
Lavallee II **120-303-C1** Ecum Secum	2002	Transporteur de hareng	√			GCC 2003-01-28	213 053,94	2003-02-27	212 126,10	9 165,50	2011-08-03
Miss Western Way **120-317-C1** Îles Bush, Lunenburg	2002	Navire de pêche	√			GCC 2003-01-29	9 395,61 (révisé à 9 554,73)	2003-02-24	9 011,13		2003-03-31
Forrest Glen **120-324-C1** Long Wharf, Digby	2002	Embarcation de plaisance (ancien navire de pêche)				GCC 2003-03-10	272 159,26	2003-03-21	239 902,95		2003-03-31
John Boy **120-386-C1** Lockeport	2003	Navire de pêche	√			GCC 2004-01-30	24 133,30	2004-03-09	22 018,74		2004-03-31
Ronald M **120-387-C1** Long Wharf, Digby	2004	Navire de pêche				GCC 2005-02-09	13 957,80	2005-02-16	13 957,80		2005-03-31
Alicia Dawn **120-412A-C1** Port de Caribou	2004	Navire de pêche	√			GCC 2005-02-04	2 625,42	2005-02-09	2 543,01	1 298,00	2008-03-31
Farley Mowat **120-450-C1** Halifax	2008	Navire à moteur				GCC 2009-03-23	50 260,46	2010-03-24	45 862,29		2010-03-31

Nom du navire, nº de dossier et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Situation du recouvrement	Date de fermeture du dossier
						Demandeur et date de la demande d'indemni-sation	Montant $	Date	Montant $ %	Montant recouvré $	
Sea Sprite **120-458-C1** Dartmouth	2005	Embarcation de plaisance				MPO/GCC 2005-11-10	7 481,28	2005-12-23	7 151,04		2010-03-31
Stephanie & Darrel **120-530-C1** Shelburne	2007	Navire de pêche - abandonné	√	Carburant et hydrauli-ques		MPO/GCC 2008-02-09	13,627.73	2008-05-13	13,627.73 100%	Efforts de recouvrement en cours	Dossier ouvert
Miner **(anciennement appelé *Canadian Miner*) 120-600-C1** Île Scatarie	2011	Vraquier				MPO/GCC 2012-07-12	251 629,13	2013-02-05	10 000,00 (y compris les intérêts)		2013-08-19
Cetacean Venture **120-617-C1** Freeport	2012	Navire de pêche	√			MPO/GCC 2012-05-08	3 176,96	2012-06-05	3 176,96		2012-08-08
Dawn Til Dusk **120-634-C1** Annapolis Royal	2013	Dragueur de pétoncles	√			MPO/GCC 2013-06-07	7 442,88	2013-06-27	7 158,04		2013-10-01
Norwin **120-640-C1** Digby	2011	Navire de pêche	√			MPO/GCC 2013-09-16	6 210,07				2014-03-06
Hannah Atlantic **120-652-C1** Bridgewater	2014	Chalutier				MPO/GCC 2014-07-03	19 956,15	2014-09-16	19 682,37		2015-12-16
Ryan Atlantic II (**anciennement appelé *Cape Rouge)*** **120-653-C1** Bridgewater	2014	Ancien navire de pêche	√			MPO/GCC 2014-06-26	362 575,38	2015-03-19	358 117,79 98,77%	Efforts de recouvrement en cours	Dossier ouvert
Schwalbe **120-670-C1** Lunenburg	2015	Voilier				MPO/GCC 2015-04-16	5 737,64	2015-06-24	5 294,62		2016-11-29
Cormorant **120-672-C1** Bridgewater	2015	Navire déserté (épave)	√	Huile hydrauli-que		MPO/GCC 2015-11-02	549 581,18	2016-03-29	515 267,25 93,76%	375 000,00 2022-01-06	Dossier ouvert

Nom du navire, nº de dossier et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Situation du recouvrement	Date de fermeture du dossier
						Demandeur et date de la demande d'indemni-sation	Montant $	Date	Montant $ %	Montant recouvré $	
Farley Mowat **120-679-C1** Port de Shelburne	2015	Épave abandonnée	√			MPO/GCC 2016-01-18	814 815,05	2016-06-29	813 316,15 99,82%	Efforts de recouvrement en cours	Dossier ouvert
Farley Mowat **120-679-C1-1** Port de Shelburne	2015	Épave abandonnée	√			Municipalité de Shelburne 2017-06-23	47 598,78	2017-07-18	43 641,94 91,69%	Efforts de recouvrement en cours	Dossier ouvert
Lady Young **120-688-C1** Île Deming	2016	Bateau de plaisance	√	Carburant diesel		MPO/GCC 2016-08-09	25 747,66	2016-11-23	25 598,67 99,42%		2019-04-25
Kings Endeavour **120-692-C1** Woods Harbour (quai de Falls Point)	2015	Navire de pêche abandonné				MPO/GCC 2016-08-09	5 773,41	2016-08-18	5 234,32		2016-11-23
EM-AN-L **120-699-C1** Weymouth North	2016	Navire de pêche	√			MPO/GCC 2016-12-02	4 808,25	2017-01-25	4 605,94		2017-04-03
Arca ***120-702-C1*** Sydney Mines	2017	Navire de soutage	√	Combusti-ble de soute		MPO/GCC 2017-04-04	100 649,50	2018-01-25	54 998,13	57 000,00	2018-04-12
Farley Mowat **120-718-C1** Port de Shelburne	2017	Épave abandonnée	√	Liquides huileux		MPO/GCC 2017-10-10	1 176 126,41	2019-04-15	872 107,92 74,15%		2019-05-23
Nordika Desgagnés **120-746-C1** Île Scatarie	2018	Navire de charge				MPO/GCC 2020-03-02	12 218,63	Demande d'indemnisation retirée par le demandeur			2020-07-02
Ryan Atlantic II **120-750-C1** Bridgewater	2017	Ancien navire de pêche	√	Huile à moteur		MPO/GCC 2018-05-01	17 975,67	2018-05-09	17 645,78		2018-06-21
Navire non identifié **120-824-C1** Weymouth North	2018	Navire de pêche	√			MPO/GCC 2018-10-18	33 606,49	2018-11-15	33 606,49 100%		2019-07-11

Nom du navire, nº de dossier et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Situation du recouvrement	Date de fermeture du dossier
						Demandeur et date de la demande d'indemni-sation	Montant $	Date	Montant $ %	Montant recouvré $	
Déversement d'origine inconnue **120-826-C1** Ingomar	2018		√			MPO/GCC 2018-11-15	1 406,75	2018-12-12	1 406,75		2019-03-28
Navire non identifié **120-828-C1** Sandy Cove	2018	Navire de pêche abandonné	√			MPO/GCC 2018-11-26	1 157,98	2019-02-07	1 157,98 100%		2019-05-09
Hydra Mariner **120-883-C1** Dartmouth	2021	Ancien navire de pêche	√			MPO/GCC 2023-01-05	2 543 803,16	En cours d'évaluation		S/O	Dossier ouvert
Primo **120-884-C1** Lunenburg	2021	Navire de pêche				MPO/GCC 2023-01-11	38 067,07	2023-07-05	17 577,12 46 %	En cours de recouvrement	Dossier ouvert
Miss Mall Bay **120-890-C1** Lunenburg	2019	Navire de pêche				MPO/GCC 2021-04-01	183 859,32	2021-11-05	35 824,08 19%	Démarches de recouvrement ont été faites	2022-11-08
Miss Tricia Lynn **120-893-C1** Chéticamp	2019	Navire de pêche				MPO/GCC 2021-05-18	10 815,75	2021-07-27	10 803,86 99,9%	Démarches de recouvrement ont été faites	2023-03-23
Kraken **120-946-C1** Lunenburg	2022	Bateau de plaisance				MPO/GCC 2023-01-26	25 987,07	2023-03-16	25 987,07 100 %		Dossier ouvert
Robert & Marilyn **120-957-C1** Lac Bras d'Or, Iona	2021	Navire de pêche				MPO/GCC 2023-06-22	56 268,88	2023-11-15	2 062,04 4 %	En cours de recouvrement	Dossier ouvert
Northern Tip **120-973-C1** Quai de Sydport, Sydney	2021	Navire de pêche	√	Mazout		MPO/GCC 2023-10-16	116 108,60	En cours d'évaluation			Dossier ouvert

Nom du navire, nº de dossier et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Situation du recouvrement	Date de fermeture du dossier
						Demandeur et date de la demande d'indemni-sation	Montant $	Date	Montant $ %	Montant recouvré $	
Nom inconnu **120-995-C1** Bras Nord-Ouest, Halifax	2022	Navire de pêche	√	Déversement d'huile pour moteurs		MPO/GCC 2024-03-13	15 921,55	En cours d'évaluation			Dossier ouvert
Emma Marie **120-996-C1** Île Country	2022	Navire de pêche				MPO/GCC 2024-03-15	70 613,53	En cours d'évaluation			Dossier ouvert
Nouveau-Brunswick											
Camargue **120-030-C1** Saint John	1989	Navire-citerne, France	√	Combus-tible de soute	√	Couronne (pour la GCC) 1992-04-24	1 275 048,78				1998-03-31
Carapec 1 **120-083-C1** Caraquet	1993	Navire de pêche, Canada									1996-03-31
Tito Tapias **120-089-C1** Red Head, Saint John	1994	Navire-citerne, Panama	√	Combusti-ble de soute C	√						1996-03-31
Roxanne Reanne **120-295-C1** Île Navy, St. Andrews	2001	Navire de pêche, Canada				GCC 2003-03-27	3 283,06	2003-03-31	2 390,22		2003-03-31
Santa Emma **120-459-C1** Cap Tormentine	2005	Navire de charge roulier, Panama				Couronne 2006-02-14	717 845,21	2007-10-11	768 268,67 (y compris les intérêts)		2009-03-31
Ma Belle **120-639-C1** Richibucto	2011	Navire de pêche				MPO/GCC 2013-08-13	23 739,27				2014-03-31
Rene Brazeau **120-645-C1** Saint John	2011	Chaland	√			MPO/GCC 2014-02-03	40 880,32				2014-03-12

Nom du navire, nº de dossier et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Situation du recouvrement	Date de fermeture du dossier
						Demandeur et date de la demande d'indemni-sation	Montant $	Date	Montant $ %	Montant recouvré $	
Quai de la pointe MacEachern's – navires incendiés 120-651-C1 Tabusintac	2014		√			MPO/GCC 2014-03-27	55 937,21	2015-01-15	55 200,68		2016-08-10
***L'Épaulard* 120-876-C1** Blacks Harbour	2018	Navire de pêche	√	Carburant diesel		MPO/GCC 2020-11-03	7 821,73	2021-01-26	7 674,80 98%	En cours de recouvrement	Dossier ouvert
***Jenkins Pride* 120-986-C1** Port de Beaver	2022	Navire de pêche	√	Diesel		MPO/GCC 2024-01-16	36 153,24	En cours d'évaluation			Dossier ouvert
Île du Prince-Édouard											
***Irving Whale* 120-002-C1** Golfe du Saint-Laurent, North Point	1970	Chaland	√			Couronne 1997-07-29				100 000,00	2000-03-31
Déversement d'origine inconnue 120-047-C1 Graham Pond	1990	Navire non identifié	√			GCC 1994-11-30	10 225,35				1995-03-31
Déversement d'origine inconnue 120-059-C1 Red Point	1991	Navire non identifié	√	Combus-tible de soute C		GCC 1992-07-16	4 080,32		3 396,13		1995-03-31
***Jameson Point* 120-587-C1** Summerside	2009	Remorqueur, États-Unis d'Amérique				MPO/GCC 2010-10-20	3 385,22	2011-03-17	3 385,22		2011-07-28
Québec											

Nom du navire, nº de dossier et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Situation du recouvrement	Date de fermeture du dossier
						Demandeur et date de la demande d'indemni-sation	Montant $	Date	Montant $ %	Montant recouvré $	
Carabobo **120-001-C1** Baie de Gaspé	1945	Épave	√			Couronne 2003-03-17	320 000,00				2003-03-31
St. Spyridon / Florence **120-005-C1** Fleuve Saint-Laurent	1973	Navire-citerne libérien Vraquier libérien	√	Mazout C		Un pêcheur	3,200		345.90		2005-03-31
Lady Era **120-007-C1** Port-Cartier	1977	Navire de charge, Grèce		Carburant diesel et huile lubrifiante		Couronne 1980-09-16	303 339,28		298 339,28		1998-03-31
Czantoria **120-021-C1** Saint-Romuald	1988	Navire-citerne, Libéria	√		√	Ultramar Canada Inc. 1988-05-11	2 500 000,00				1994-03-31
						Couronne 1990-05-07	338 867,84				
Duke of Connaught **120-021A-C1** Îles-de-la-Madeleine	1988	Cale sèche	√			Couronne (pour la GCC) 1998-07-13	32 056,91				1999-03-31
Lucette C **120-026-C1** Baie des Chaleurs	1989	Navire de pêche, Canada	√	Carburant diesel		Couronne (pour la GCC) 1992-04-24	136 669,32	1997-02-20	100 000,00 (y compris les intérêts et les frais)		1997-03-31
Sirius III **120-034-C1** Longue-Pointe-de-Mingan Sud	1989	Navire de pêche, Canada	√	Combus-tible noir et carburant diesel		Couronne (pour la GCC) 1992-05-12	20 010,17	1995-06-01	12 850,00		1996-03-31
Déversement d'origine inconnue **120-038-C1** Baie des Ha! Ha!	1989	Navire non identifié	√			Port de Chicoutimi 1992-06-20	9 185,31		6 500,00 (y compris les intérêts)		1993-03-31

Nom du navire, nº de dossier et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Situation du recouvrement	Date de fermeture du dossier
						Demandeur et date de la demande d'indemni-sation	Montant $	Date	Montant $ %	Montant recouvré $	
Marie Paule **120-043-C1** Grande-Rivière	1990	Navire de pêche, Canada	√	Mazout		Couronne (pour la GCC) 1992-12-02	25 692,13	1994-12-22	8 236,13		1996-03-31
Rio Orinoco **120-052-C1** Île d'Anticosti	1990	Navire-citerne, Îles Caîmans	√	Mazout							1996-03-31
Forum Glory **120-055-C1** Port-Cartier	1991	Vraquier, Grèce	√	Combus-tible de soute		Compagnie Minière Québec Cartier 1993-03-26	32 776,41	1993-04-23	44 399,98 (y compris les intérêts et les frais juridiques)	39 399,98	1996-03-31
Captain Diamantis; Jalatapi; **déversement d'origine inconnue*;*** ***Kristiania Fjord; Edel SIF*** **120-056-C1** Port-Alfred	1991-1992		√			Société d'Électrolyse et Chimie Alcan Ltée 1993-04-23	10 595,53	1993-09-30	10 595,53		1993-09-30
Ogdensburg **120-060-C1** Ste-Augustine	1991	Chaland, Canada	√			Couronne (pour la GCC) 1993-05-07	157 916,49	1996-10-03	110 000,00 (y compris les intérêts et les frais juridiques)		1997-03-31
Déversement d'origine inconnue **120-068-C1** Ste-Anne-de-la-Pérade	1992	Navire non identifié	√	Combus-tible de soute C		GCC 1993-07-30	19 170,43		19 170,43		1994-03-31
Irenes Sapphire **120-070-C1** Trois-Rivières	1992	Vraquier, Grèce	√	Mazout		Couronne (pour la GCC) 1993-12-07	16 813,40	1997-02-25	5 000,00		1997-03-31

Nom du navire, nº de dossier et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Situation du recouvrement	Date de fermeture du dossier
						Demandeur et date de la demande d'indemni-sation	Montant $	Date	Montant $ %	Montant recouvré $	
Déversement d'origine inconnue **120-074-C1** Île des Barques, Sorel	1992	Navire non identifié	√			GCC 1993-07-30	25 694,93		25 694,93		1994-03-31
Déversement d'origine inconnue **120-075-C1** Baie des Sables	1992	Navire non identifié	√	Combus-tible de soute		GCC 1993-07-30	48 109,32		48 109,32		1994-03-31
Valery IV **120-079-C1** Sabrevois	1993	Yacht, Canada	√	Huile à moteur et carburant diesel		Couronne (pour la GCC) 1995-03-31	14 641,68	1996-03-14	12 641,68		1997-03-31
Déversement d'origine inconnue (baril de pétrole) **120-086-C1** Bassin Lanctôt, Sorel	1993		√	Pétrole lourd		Couronne (pour la GCC) 1994-02-14	46 813,79				1999-03-31
Calypso IV **120-091-C1** Les Méchins	1994	Vraquier, Panama	√	Huile lubrifiante et déchets de cale	√	Couronne 1995-06-16	8 181,49	1998-07-30	8 181,49		1999-03-31
Stella **120-102-C1** Baie des Ha! Ha!	1994	Navire non identifié	√			Société d'Électroly-se et de Chimie Alcan Ltée 1995-04-05	6 579,96	1995-11-16	6 579,96		1996-03-31
Cogna **120-105-C1** Gatineau	1995	Bateau de travail	√			Couronne (pour la GCC) 1997-11-27	6 034,12	1998-01-22	4 634,12		1998-03-31
Déversement d'origine inconnue **120-106-C1** Baie des Ha! Ha!	1995	Navire non identifié	√			Société d'Électroly-se et de Chimie Alcan Ltée 1995-05-31	3 191,81				1996-03-31

Nom du navire, nº de dossier et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Situation du recouvrement	Date de fermeture du dossier
						Demandeur et date de la demande d'indemni-sation	Montant $	Date	Montant $ %	Montant recouvré $	
Déversement d'origine inconnue **120-108-C1** Montréal	1995	Navire non identifié	√			Couronne (pour la GCC) 1997-03-24	27 212,01	1997-10-16	22 663,00		1998-03-31
Déversement d'origine inconnue **120-109-C1** Sainte-Félicité	1995	Navire non identifié	√	Combus-tible de soute C		Couronne (pour la GCC) 1997-02-27	127 177,83	1998-05-25	114 456,61		1999-03-31
Haltren No. 1 **120-117-C1** Port Menier, île d'Anticosti	1995	Chaland, Canada	√	Huile légère		Couronne 1996-10-28	306 706,63	1998-10-21	200 000,00 (y compris les intérêts)		2000-03-31
APJ Shalin **120-119-C1** La Baie	1995	Vraquier, Inde	√			Alcan Aluminium Ltd 1996-10-15	14 454,91	1997-02-25	14 454,91	5 000,00	1999-03-31
Kolomna **120-124-C1** Québec	1996	Navire roulier, Russie	√			Couronne (pour la GCC) 1998-01-19	52 837,26				1999-03-31
Haralambos **120-135-C1** Port-Cartier	1996	Vraquier, Chypre	√		√	Couronne (pour la GCC) 1997-02-27	73 483,00 (réduit par la suite de 1 975,89)	1998-11-17 2000-03-28 2000-05-09	55 112,25 7 396,09 3 374,70	50 000,00	2005-03-31
Nita 1 **120-138-C1** Gros-Cacouna	1997	Navire de charge polyvalent, Panama	√		√	Couronne (pour la GCC) 1998-01-08	3 787,30				2000-03-31
Le Barachois **120-141-C1** L'Étang-du-Nord, Îles-de-la-Madeleine	1997	Navire de pêche, Canada	√	Carburant diesel		Couronne (pour la GCC)	2 386,22	1998-10-13	2 386,22	850,00	2000-03-31

Nom du navire, nº de dossier et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Situation du recouvrement	Date de fermeture du dossier
						Demandeur et date de la demande d'indemni-sation	Montant $	Date	Montant $ %	Montant recouvré $	
Déversement d'origine inconnue **120-144-C1** La Baie	1997	Navire non identifié	√			Société Alcan 1998-03-02	607,57	1999-03-18	607,57		1999-03-31
Déversement d'origine inconnue **120-145-C1** Bassin Lanctôt, Sorel	1997	Navire non identifié	√			Couronne (pour la GCC) 1998-01-08	13 581,64				1999-03-31
Déversement d'origine inconnue **120-151-C1** La Baie	1997	Navire non identifié	√	Mélange de combusti-bles de soute		Société Alcan 1997-10-19 1997-11-06	344,00 890,10	1998-05-21	1 287,72		1999-03-31
Déversement d'origine inconnue **120-155-C1** Sept-Îles	1997	Navire non identifié	√	Mélange de carburant diesel et d'huile lubrifiante		Couronne (pour la GCC) 1998-01-08	5 242,95	1998-04-17	5 242,95		1999-03-31
Rani Padmini **120-158-C1** Baie-Comeau	1997	Vraquier, Inde	√	Mazout nº6	√	Couronne (pour la GCC) 1998-05-21	337 189,41				2002-03-31
Déversement d'origine inconnue **120-173-C1** Sainte-Anne-de-Sorel	1998	Navire non identifié	√	Combus-tible de soute		Couronne 1998-10-26	7 368,68	1999-03-03	7 368,68		1999-03-31
Filomena Lembo **120-174-C1** Québec	1998	Navire non identifié	√	Huile lubrifiante ou huile hydrauli-que	√	Daishowa Inc. 1998-10-29	35 179,11	2000-01-25	20 138,70		2001-03-31
Déversement d'origine inconnue **120-177-C1** Île-des-Barques	1998	Navire non identifié	√			Couronne (pour la GCC) 1999-03-26	22 152,81	1999-11-08	16 988,27		2000-03-31

Nom du navire, nº de dossier et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Situation du recouvrement	Date de fermeture du dossier
						Demandeur et date de la demande d'indemni-sation	Montant $	Date	Montant $ %	Montant recouvré $	
Déversement d'origine inconnue **120-180-C1** Rimouski	1998	Navire non identifié	√			Couronne (pour la GCC) 1999-01-18	1 787,71	1999-03-03	1 787,71		1999-03-31
Déversement d'origine inconnue **120-184-C1** Montréal	1998	Navire non identifié	√	Hydrocar-bures légers et lourds		Couronne (pour la GCC) 1999-03-04	23 097,36	1999-11-03	20 263,15		2000-03-31
Déversement d'origine inconnue **120-186-C1** Montréal	1998	Navire porte-conteneurs	√	Mazout lourd	√	Produits Shell Canada Limitée 1999-04-06 1999-09-17	15 456,00 9 739,17				2001-03-31
Solon of Athens **120-192-C1** Sorel	1999	Vraquier, Vanuatu	√	Mélange d'hydrocar-bures légers et de carburant diesel	√	Couronne (pour la GCC) 1999-06-17	4 717,24	2000-03-16	4 717,24	4 028,24 (tout compris)	2001-03-31
Gordon C. Leitch **120-193-C1** Havre-Saint-Pierre	1999	Canada	√	Mazout lourd		Conseil des Innus d'Ekuanitshit et tous les membres de la Première Nation Ekuansitshit 2002-03-22	539 558,72		10 000,00		2006-03-31
Paterson **120-195-C1** Lac Saint-François	1999	Vraquier				Couronne (pour la GCC) 2000-04-04	10 350,57	2000-11-03	3 625,50	3 625,50	2002-03-31

Nom du navire, nº de dossier et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Situation du recouvrement	Date de fermeture du dossier
						Demandeur et date de la demande d'indemni-sation	Montant $	Date	Montant $ %	Montant recouvré $	
Déversement d'origine inconnue **120-199-C1** Paspébiac	1999	Navire non identifié	√			GCC 2000-02-14	2 398,86 (révisé à 2 366,73)	2000-11-02	2 366,73		2001-03-31
Alcor **120-210A-C1** Fleuve Saint-Laurent, pointe nord de l'île d'Orléans	1999	Vraquier, Malte									2001-03-31
Déversement d'origine inconnue **120-211-C1** Québec et Sorel	1999	Navire non identifié	√			Avocat de l'*Amarantos* 2000-07-10	23 653,68				2002-03-31
Déversement d'origine inconnue (*Anangel Splendour*) **120-222-C1-1** Port-Cartier	2000	Vraquier, Grèce	√	Mazout	√	Couronne (pour la GCC) 2001-01-31	4 076,08		3 776,05	150 000,00	2009-10-01
Déversement d'origine inconnue (*Anangel Splendour*) **120-222-C1-2** Port-Cartier						Compagnie Minière Québec Cartier 2001-04-30 2001-07-27	249 137,31 10 878,08		242 427,45		2009-10-01
Marina de Tadoussac (*L'Ance L'Eau)* **120-277-C1** Tadoussac	2001	Yacht, Canada	√	Essence		Municipalité de Tadoussac 2001-12-07	2 195,00				2002-03-31
Ocean Venture 1 **120-290-C1** Rimouski	2001	Navire de charge, Panama	√			Couronne (pour la GCC) 2001-11-28	13 237,81	2002-03-22	13 195,01	17 144,66	2003-03-31
Kung Fu **120-315-C1** Les Escoumins	2002	Bateau de plaisance	√	Carburant diesel		GCC 2003-10-01	3 899,75	2003-11-05	3 899,75		2004-03-31

Nom du navire, nº de dossier et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Situation du recouvrement	Date de fermeture du dossier
						Demandeur et date de la demande d'indemni-sation	Montant $	Date	Montant $ %	Montant recouvré $	
Déversement d'origine inconnue **120-316-C1** Rivière-au-Renard	2002	Navire non identifié	√			GCC 2003-03-21	2 914,55	2003-03-25	2 252,44		2003-03-31
Déversement d'origine inconnue **120-395-C1** Bassin Louise, Québec	2003	Navire non identifié	√			GCC 2004-02-03	1 685,83	2004-03-11	1 685,83		2004-03-31
Déversement d'origine inconnue **120-396-C1** Trois-Rivières	2003	Navire non identifié	√			GCC 2004-02-03	12 364,77	2004-03-04	12 364,77		2004-03-31
Horizon **120-409-C1** Sorel	2004	Navire porte-conteneurs, Malte				GCC 2006-06-07	9 730,44				2007-03-31
Bleuvet **120-412B-C1** Tadoussac	2004	Embarcation de plaisance	√	Carburant diesel		MPO/GCC 2006-04-21	3 335,02	2006-12-13	1 549,18		2008-03-31
Gagtugwaw **120-483-C1** Matane	2005	Navire de pêche	√			MPO/GCC 2006-03-31	8 060,43	2007-05-03	7 698,03		2009-03-31
Déversement d'origine inconnue **120-485-C1** Montréal	2005	Navire non identifié	√			La Société du Vieux-Port de Montréal Inc. 2006-02-09	6 488,90	2006-08-29	5 642,52		2007-03-31
Extasia I **120-493-C1** Ste-Anne-de-Bellevue	2005	Embarcation de plaisance	√	Carburant diesel		MPO/GCC 2006-06-30	7 597,73	2006-08-31	7 153,87	7 597,73	2009-07-13
SCL Bern **120-509-C1** Pointe-aux-Trembles	2006	Navire transporteur de marchan-dises sèches	√	Mazout lourd	√	MPO/GCC 2008-12-15	16 991,50				2010-01-12

Nom du navire, nº de dossier et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Situation du recouvrement	Date de fermeture du dossier
						Demandeur et date de la demande d'indemni-sation	Montant $	Date	Montant $ %	Montant recouvré $	
Grande Baie **120-522-C1** Port-Alfred	2007	Remorqueur	√			MPO/GCC 2009-12-29	42 949,15				2011-03-31
Le Grand Détour **120-525-C1** Île d'Orléans	2007	Embarcation de plaisance				MPO/GCC 2008-02-10	3 558,51	2008-05-14	3 558,51		2009-03-31
Richelieu **120-578-C1-1** Fleuve Saint-Laurent	2010	Vraquier, Canada	√	Carburant diesel		Propriétaire du *J W Shelley* 2010-09-28	70 656,89				2013-09-30
Richelieu **120-578-C1-2** Fleuve Saint-Laurent						Boralex Inc. 2010-11-15	40 438,90				2012-11-13
Déversement d'origine inconnue **120-579-C1-1** Valleyfield	2010	Navire non identifié	√			Transport Nanuk Inc. 2011-03-25	13 707,47	2011-07-20	13 707,47		2011-09-01
Déversement d'origine inconnue **120-579-C1-2** Valleyfield						MPO/GCC 2011-06-08	24 034,57	2011-07-12	24 034,57		2011-07-26
Centurion **120-615-C1** Sorel	2012	Vraquier	√	Mélange d'hydrocar-bures		MPO/GCC 2012-09-11	26 703,53				2013-11-19
Centurion **120-615-C1-1** Sorel						Société d'interven-tion maritime de l'Est du Canada 2013-03-05	111 055,48				2014-01-15
Déversement d'origine inconnue **120-616-C1** Bonaventure, Gaspésie	2011	Navire non identifié				MPO/GCC 2012-04-24	1 907,86	2012-05-09	1 907,86		2012-08-08

Nom du navire, nº de dossier et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Situation du recouvrement	Date de fermeture du dossier
						Demandeur et date de la demande d'indemni-sation	Montant $	Date	Montant $ %	Montant recouvré $	
Déversement d'origine inconnue **120-620-C1** Marina d'Oka	2011	Navire non identifié	√			MPO/GCC 2012-05-08	7 753,29	2012-05-30	7 753,29		2012-08-08
Déversement d'origine inconnue – *Federal Progress* **120-633-C1** Montréal	2013	Navire non identifié	√			Administra-tion portuaire de Montréal 2013-11-01	5 969,53	2014-02-20	5 969,53		2014-03-31
Tundra **120-636-C1** Sorel	2012	Vraquier, Chypre				MPO/GCC 2013-08-02	10 738,01	2014-01-08	3 119,50	3 240,15	2014-06-17
Kathryn Spirit **120-642-C1** Lac Saint-Louis Beauharnois	2013	Vraquier				MPO/GCC 2021-05-04	25 731 208,24				Dossier ouvert
Déversement d'origine inconnue **120-650-C1** Baie St-François, Salaberry-de-Valleyfield	2013	Navire non identifié	√			Ville de Salaberry-de-Valleyfield 2014-03-24	104 150,88	2014-10-01	45 000,00 (y compris les intérêts)		2014-12-02
Chaulk Determination **120-667-C1** Trois-Rivières	2014	Remorqueur	√	Carburant diesel		MPO/GCC 2016-12-09	4 585 963,68	2018-07-18	4 200 576, 18 (y compris les intérêts)		2019-03-26
Bayliner 2655 **120-675-C1** Rivière des Prairies (Rapide du Cheval Blanc)	2013	Bateau de plaisance	√	Carburant et huile à moteur		MPO/GCC 2015-06-16	14 286,40	2015-08-27	14 286,40		2018-10-19
Tandem I **120-676-C1** Montréal	2013	Traversier	√			MPO/GCC 2015-06-16	2 502,48	2015-06-24	2 502,48		2017-03-31

Nom du navire, nº de dossier et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Situation du recouvrement	Date de fermeture du dossier
						Demandeur et date de la demande d'indemni-sation	Montant $	Date	Montant $ %	Montant recouvré $	
Grand Charlevoix **120-677-C1** Cap du Basque	2013	Bateau d'excursion				MPO/GCC 2015-06-16	6 508,81	2015-07-14	6 508,81		2017-03-31
Déversement d'origine inconnue **120-678-C1** Sainte-Anne-de-Bellevue	2013	Navire non identifié	√			MPO/GCC 2015-06-16	14 498,41	2015-07-30	14 498,41		2016-08-10
Chaulk Determination **120-700-C1** Trois-Rivières	2015	Remorqueur	√	Carburant diesel		Adminis-tration portuaire de Trois-Rivières 2015-10-20	71 909,71	2017-02-02	70 632,58	45 184,44	2017-09-05
Déversement d'origine inconnue **120-719-C1** Québec	2017		√			Adminis-tration portuaire de Québec 2017-06-16	43 806,19	2017-09-15	43 806,19		2018-10-18
Déversement d'origine inconnue **120-719-C1-1** Québec	2017		√			MPO/GCC 2019-02-12	11 139,48				2019-07-17
Déversement d'origine inconnue **120-720-C1** Québec	2016	Vraquier	√			Administratio n portuaire de Québec 2017-06-16	12 298,09	2017-09-14	12 298,09		2017-12-12
Kavo Manali **120-734-C1** Port de Québec	2017	Vraquier	√	Huile lubrifiante	√	MPO/GCC 2019-04-09	14 231,04	2019-05-23	13 293,87 93,41%	14 047,82	2019-07-18
BBC Maple Lea **120-735-C1** Lac St-Louis	2015	Navire de charge	√	Combusti-ble de soute		MPO/GCC 2017-12-15	1 329,54	2017-12-19	1 329,54	1 416,47	2018-05-17

Nom du navire, nº de dossier et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Situation du recouvrement	Date de fermeture du dossier
						Demandeur et date de la demande d'indemni-sation	Montant $	Date	Montant $ %	Montant recouvré $	
MSC Monica **120-741-C1** Deschaillons-sur-Saint-Laurent	2016	Navire porte-conteneurs	√	Combusti-ble de soute lourd et carburant diesel		MPO/GCC 2018-01-22	13 121,81	2018-07-04	13 121,81	14 192,33	2018-11-29
Alouette Spirit et Wilf Seymour **120-783-C1** Lac Saint-Pierre	2017	Chaland et remorqueur	√			MPO/GCC 2019-05-13	14 395,08	2019-08-06	44,38 0,30%		2020-01-29
Sea Gypsy **120-793-C1** Québec	2017	Bateau de plaisance (voilier)	√	Diesel		MPO/GCC 2019-03-27	7 278,30	2019-05-21	7 278,30 100%		2020-01-17
GRT Synergie **120-865-C1** Baie des Chaleurs Carleton-sur-Mer	2018	Navire de pêche	√	Carburant diesel		MPO/GCC 2020-05-12	10 449,01	2020-11-12	1 297,67 12,42%	1 713,15 2022-08-18	2022-08-22
Le Sept-Ilien **120-866-C1** Gros-Morne, Gaspésie	2018	Navire de pêche				MPO/GCC 2020-06-22	3 087,54	2020-10-19	1 996,69 64,70%	2 481,59 2022-06-16	2022-06-07
Ocean Uannaq **120-889-C1** Nouveau pont Champlain, Montréal	2016	Remorqueur	√			MPO/GCC 2021-03-31	5 074,17	La demande a été rejetée			2022-01-31
Réjane **120-891-C1** Rapides du Cheval Blanc, Rivière-des-Prairies	2020	Remorqueur				MPO/GCC 2021-04-13	3 428,93	2021-08-08	3 441,79 100%	Efforts de recouvrement en cours	Dossier ouvert
Federal Leda **120-905-C1** Beauharnois	2019	Vraquier				MPO/GCC 2021-11-20	2 956,29	2022-05-26	951,39 (32,18 %)	951,39 2022-09-29	2022-10-11

Nom du navire, nº de dossier et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Situation du recouvrement	Date de fermeture du dossier
						Demandeur et date de la demande d'indemni-sation	Montant $	Date	Montant $ %	Montant recouvré $	
MSC Fabienne **120-919-C1** Varennes	2020	Porte-conteneurs				MPO/GCC 2022-06-15	24 916,71	S/O (demande retirée)		S/O	2022-11-10
L'inséparable II **120-926-C1** Rivière St-Maurice	2021	Bateau de plaisance				MPO/GCC 2022-07-18	15 947,60	2022-09-09	15 947,60 100 %		Dossier ouvert
Éclipse des Mers **120-958-C1** Golfe du Saint-Laurent Île d'Anticosti	2021	Navire de pêche				MPO/GCC 2023-06-23	1 592,75	2023-11-28	1 592,75 100 %	En cours de recouvrement	Dossier ouvert
Norman McLeod **120-964-C1** Lanoraie	2018	Pétrolier				MPO/GCC 2023-08-08	8 157,21	2023-11-28	7 124,36 87 %	En cours de recouvrement	Dossier ouvert
Umiavut **120-965-C1** Lac Saint-Pierre	2018	Navire de charge				MPO/GCC 2023-08-10	31 072,39	2024-03-11	17 395,61 56 %		Dossier ouvert
Le Plaisancier **120-966-C1** Marina Réal Bouvier, Longueuil	2022	Navire à passagers	√	Diesel		MPO/GCC 2023-08-11	2 980	2023-10-16	2 980 100 %		Dossier ouvert
Déversement d'origine inconnue 120-968-C1 Port de Québec	2021		√	Mazout		MPO/GCC 2023-08-23	4 720,60	2024-03-08	4 720,60 100 %	En cours de recouvrement	Dossier ouvert
Celebrity 180 **et** ***Baja*** **120-971-C1** Quai Paquet Lévis	2018	Bateau de plaisance				MPO/GCC 2023-09-12	3 113,40	Demande rejetée 2024-01-31			Dossier ouvert
Wilf Seymour **120-975-C1** Canal de Beauharnois	2018	Remorqueur				MPO/GCC 2023-11-10	3 893,03	2024-02-07	3 893,03 100 %	En cours de recouvrement	Dossier ouvert

Nom du navire, nº de dossier et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Situation du recouvrement	Date de fermeture du dossier
						Demandeur et date de la demande d'indemni-sation	Montant $	Date	Montant $ %	Montant recouvré $	
Canary **120-976-C1** Rivière Madeleine	2022	Vraquier				MPO/GCC 2023-11-16	2 921,47	2024-01-11	2 921,47 100 %		Dossier ouvert
Patagonman **120-979-C1** Écluse de Sainte-Catherine	2022	Vraquier				MPO/GCC 2023-12-08	3 387,66	2024-02-26	3 387,66 100 %		Dossier ouvert
BBC Kwiatkowski **120-982-C1** Pointe-aux-Trembles	2022	Navire de charge				MPO/GCC 2023-12-14	30 322,98	2024-02-23	30 322,98 100 %		Dossier ouvert
Ale **120-983-C1** Les Méchins	2022	Vraquier				MPO/GCC 2023-12-15	6 557,09	2024-02-23	6 557,09 100 %		Dossier ouvert
Gaia **120-987-C1** Sainte-Anne-des-Monts	2023	Bateau de plaisance				MPO/GCC 2024-01-23	3 003,13	2024-03-21	3 003,13 100 %		Dossier ouvert
Nom inconnu **120-991-C1** Trois-Rivières	2023	Bateau de plaisance		Essence		MPO/GCC 2024-02-02	4 907,93	2024-03-27	4 907,93 100 %		Dossier ouvert
Ontario											
Déversement d'origine inconnue **120-017-C1** Michipicoten	1984	Navire non identifié	√			Couronne 1986-07-22	12 354,99		12 354,99		1990-03-31
Eastern Shell **120-057-C1** Parry Sound	1991	Navire-citerne, Canada	√	Essence et carburant diesel		Couronne (pour la GCC) 1994-01-14	356 143,48	1999-05-06	235 000,00 (y compris les intérêts et les frais)		2000-03-31

Nom du navire, nº de dossier et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Situation du recouvrement	Date de fermeture du dossier
						Demandeur et date de la demande d'indemni-sation	Montant $	Date	Montant $ %	Montant recouvré $	
Déversement d'origine inconnue **120-081-C1** Île Wolfe	1993	Navire non identifié	√	Combus-tible de soute C		GCC 1994-10-20	9 436,52		7 071,57		1995-03-31
Princess No. 1 **120-092-C1** Amherstburg	1994	Remorqueur, Canada	√	Carburant diesel		Couronne (pour la GCC) 1994-12-30	250 742,38	1996-11-26	105 000,00 (y compris les intérêts)	50 000,00	2006-03-31
Simcoe Islander **120-112-C1** Île Wolfe	1995	Traversier à câble	√	Carburant diesel, huile hydrauli-que et lubrifiants		Couronne (pour la GCC) 1996-10-03	12 751,08				1998-03-31
James Norris **120-118-C1** Port Colborne	1995	Vraquier autodéchar-geur, Canada				Couronne (pour la GCC) 1997-04-02	16 561,52				1998-03-31
Yacht à moteur 42E 6903 **120-133-C1** Rivière St. Clair	1996	Yacht à moteur, Canada	√	Carburant diesel et hydrocar-bures résiduaires		Couronne (pour la GCC) 1997-10-10	2 560,28	1998-01-26	2 560,28		2001-03-31
Déversement d'origine inconnue **120-134-C1** Goderich	1996	Navire non identifié	√	Carburant diesel		Couronne (pour la GCC) 1997-10-10	2 553,87	1998-03-20	2 553,87		1998-03-31
Jade Star **120-136-C1** Nanticoke	1996	Navire-citerne, Canada	√	Combus-tible de soute C		Couronne (pour la GCC) 1997-12-17	2 174,25				1999-03-31

Nom du navire, nº de dossier et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Situation du recouvrement	Date de fermeture du dossier
						Demandeur et date de la demande d'indemni-sation	Montant $	Date	Montant $ %	Montant recouvré $	
Rhea **120-157-C1** Oshawa	1997	Habitation flottante	√	Huile de chauffage, carburant diesel et huile lubrifiante		Commission portuaire d'Oshawa 1998-08-26	99 054,21	1999-04-21	60 211,24 (y compris les intérêts)		2001-03-31
Enerchem Refiner **120-169-C1** Fleuve Saint-Laurent, Cornwall	1998	Navire-citerne, Canada				Couronne (pour la GCC) 1999-03-31	10 826,05				2001-03-31
Déversement d'origine inconnue **120-175-C1** Île Fighting, rivière Détroit	1998	Navire non identifié	√			Couronne (pour la GCC) 1999-06-01	112 504,65				2003-03-31
Algontario **120-194-C1** Chenal Neebish, Sault Ste. Marie	1999	Vraquier				Couronne (pour la GCC) 2000-04-04	20 154,12	2002-01-04 2002-11-22	13 767,49 1 792,00	18 842,05	2003-03-31
Miles and Sea **120-304-C1** Lions Head	2002	Navire de pêche	√			GCC 2003-03-27	33 113,06	2003-10-24	30 973,67		2004-03-31
Déversement d'origine inconnue **120-429-C1** Wheatley	2004	Navire non identifié	√			GCC 2005-01-31	7 944,19	2005-02-16	7 502,88		2005-03-31
Déversement d'origine inconnue **120-536-C1** Hamilton	2008	Navire non identifié	√			Administra-tion portuaire de Hamilton 2008-06-06	23 640,50	2008-09-23	19 903,81		2009-03-31
Déversement d'origine inconnue **120-538-C1-1** Thunder Bay	2008	Navire non identifié	√			Lakehead Marine & Industrial Inc. 2008-08-15	32 291,12	2009-03-11	27 328,40		2010-03-31

Nom du navire, nº de dossier et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Situation du recouvrement	Date de fermeture du dossier
						Demandeur et date de la demande d'indemni-sation	Montant $	Date	Montant $ %	Montant recouvré $	
Déversement d'origine inconnue **120-538-C1-2** Thunder Bay	2008	Navire non identifié	√			Seaway Marine Transport 2008-10-22	31 968,52	2009-03-11	29 362,94		2010-03-31
Big Bobber **120-543-C1** Hamilton	2008	Embarcation de plaisance	√			Administra-tion portuaire de Hamilton 2008-10-09	2 730,00		2 730,00		2009-11-25
Déversement d'origine inconnue **120-554-C1** Hamilton	2009	Navire non identifié	√			Administra-tion portuaire de Hamilton 2010-04-12	10 959,95	2010-06-23	10 959,95		2010-09-30
Déversement d'origine inconnue **120-563-C1** Parry Sound	2009	Navire non identifié	√	Carburant diesel		Ville de Parry Sound 2009-09-03	6 987,04	2009-12-02	6 987,04		2010-02-02
Portofino 46 **120-656-C1** Port Dalhousie	2012	Yacht de croisière sportif	√	Carburant diesel et huile lubrifiante		Ville de St. Catharines 2014-05-08	37 574,59	2014-10-09	10 827,67		2014-12-02
Warren L. II **120-722-C1** Chenal Killarney	2015	Remorqueur et chaland	√	Mazout		Municipalité de Killarney 2017-08-21	270 286,31	2018-07-04	209 575,43 77,54%	198 450,00	2019-10-29
Warren L. II **120-722-C1-1** Chenal Killarney						MPO/GCC 2017-12-04	30 999,97	2018-03-21	28 059,11 90,51%	26 550,00	2019-10-29
Michipicoten **120-723-C1** Thunder Bay - Lake Superior - Superior Terminals	2015	Navire à moteur (abandonné)	√			MPO/GCC 2017-08-29	4 845,89	2017-10-25	4 745,46	4 745,46	2018-04-12

Nom du navire, nº de dossier et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Situation du recouvrement	Date de fermeture du dossier
						Demandeur et date de la demande d'indemni-sation	Montant $	Date	Montant $ %	Montant recouvré $	
Pitts Carillon **120-740-C1** Baie de Picton, comté de Prince Edward	2017	Chaland	√	Huile résiduelle		Comté de Prince Edward 2018-05-08	597 396,70	2019-07-26	380 714,53 63,73%	260 353,60	2020-06-26
Pitts Carillon **120-740-C1-1** Baie de Picton, comté de Prince Edward	2017	Chaland	√	Huile résiduelle		MPO/GCC 2018-11-22	77 347,18	2019-03-05	32 694,66 42,27%	23 146,41	2020-06-26
Dispatch II **120-781-C1** Sault Ste-Marie	2017	Remorqueur	√	Mélange d'huile, de diesel et d'eau		MPO/GCC 2018-07-19	49 123,47	2018-08-28	48 716,67 99,1%	12 500,00	2020-03-12
Margarethe **120-840-C1** Wolfe Island	2018	Bateau de plaisance				Dedicated Environmental Svcs. Inc. 2019-05-22	4 854,41	2019-10-17	2 550,80 52,5%		2021-01-28
The Left Hand **120-899-C1** Parc Humber	2021	Bateau de plaisance				Tow Marine Assistance Ltd. 2021-09-07	15 000,00	(demande retirée)			2022-03-31
Nom inconnu **120-902-C1** Parc Bluffer's Toronto	2021	Bateau de plaisance				MPO/GCC 2021-10-13	9 282,18	2022-02-16	2 294,64 23%	Démarches de recouvrement faites	2023-09-12
SEA-Q-TI **120-904-C1** Parc Humber Bay Toronto	2021	Bateau de plaisance				MPO/GCC 2021-11-08	35 614,93	2022-10-11	19 994,18 56,14%	Efforts de recouvrement en cours	Dossier ouvert
Tecumseh **120-910-C1** Rivière Détroit	2019	Vraquier				MPO/GCC 2021-12-14	9 752,43	2022-04-26	4 803,52 49,25 %	4 803,52 2022-08-11	2023-01-18

Nom du navire, nº de dossier et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Situation du recouvrement	Date de fermeture du dossier
						Demandeur et date de la demande d'indemni-sation	Montant $	Date	Montant $ %	Montant recouvré $	
Wendy K **120-931-C1** Rivière Sainte Claire, Mooretown	2020	Bateau de plaisance	√	Diesel		MPO/GCC 2022-09-02	280 143,90	2023-07-12	254 024,16 91 %	En cours de recouvrement	Dossier ouvert
Nom inconnu **120-951-C1** Terrain de camping et marina Shiloh Park, Wallaceburg	2021	Bateau de plaisance	√	Essence		MPO/GCC 2023-05-02	8 350,13	2023-08-10	6 983,10 84 %	En cours de recouvrement	Dossier ouvert
Lakefront Property **120-970-C1** Marina Bridgeview Rivière Sainte-Claire, Sarnia	2022	Bateau de plaisance	√	Essence		MPO/GCC 2023-08-31	41 477,27	2024-02-27	41 477,27 100 %	En cours de recouvrement	Dossier ouvert
Serendipity Princess **120-984-C1** Port de Toronto	2022	Navire à passagers				MPO/GCC 2023-12-21	15 923,94	Demande retirée 2024-01-17			2024-01-18
Omni Coastal **120-988-C1** Parc Tommy Thompson, Toronto	2023	Remorqueur				MPO/GCC 2024-01-29	12 401,99	Demande retirée 2024-02-09			2024-02-16
Night Runner **120-990-C1** Club nautique du lac Huron, Sarnia	2023	Bateau de plaisance		Déversement de carburant et d'huile pour moteurs		MPO/GCC 2024-02-01	3 277 96	2024-03-27	3 277 96 100 %		Dossier ouvert
Dulce Vida **120-994-C1** Marina de Cobourg	2023	Bateau de plaisance	√	Diesel		MPO/GCC 2024-02-26	4 199,47	En cours d'évaluation			Dossier ouvert
Manitoba											

Nom du navire, nº de dossier et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Situation du recouvrement	Date de fermeture du dossier
						Demandeur et date de la demande d'indemni-sation	Montant $	Date	Montant $ %	Montant recouvré $	
Lord Selkirk II **120-655-C1** Rivière Rouge, Selkirk	2014	Navire de croisière abandonné				MPO/GCC 2016-01-27	80 054,52		78 793,14		2016-10-11
Colombie-Britannique											
Déversement d'origine inconnue **120-037-C1** Havre de Sooke	1989	Navire non identifié	√	Combus-tible de soute C		GCC 1991-03-18	84 551,90	1992-02-07	55 370,20		1992-03-31
Tenyo Maru **120-058-C1** Détroit Juan de Fuca	1991	Navire-usine de pêche, Japon	√	Mazout moyen et carburant diesel	√	Couronne 1991-08-07	5 328 185,36				1995-03-31
Federal Ottawa **120-064-C1** Vancouver	1992	Vraquier, Luxembourg	√	Mazout		Société du port de Vancouver 1994-12-20	4 358,80		2 911,50		1996-03-31
Norpak 1 **120-069-C1** Baie English, Vancouver	1992	Navire de pêche, Canada	√	Carburant diesel		Couronne (pour la GCC) 1993-08-20	38 237,53				1995-03-31
Leader **120-093-C1** Vancouver	1994	Navire de charge, Grèce	√	Mazout	√						1997-03-31
Sky Princess **120-094-C1** Vancouver	1994	Navire de croisière, Royaume-Uni	√	Combus-tible de soute	√	Société du port de Vancouver 1996-04-22	46 045,83	1997-03-11	23 022,15		1998-03-31

Nom du navire, nº de dossier et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Situation du recouvrement	Date de fermeture du dossier
						Demandeur et date de la demande d'indemni-sation	Montant $	Date	Montant $ %	Montant recouvré $	
Marwood **120-099-C1** Ucluelet	1994	Chalutier, Canada	√	Carburant diesel, huile lubrifiante et huile hydrauli-que	√	Couronne (pour la GCC) 1995-02-21	178 951,65				1999-03-31
Déversement d'origine inconnue **120-121-C1** Vancouver	1996	Navire non identifié	√			Couronne (pour la GCC) 1996-03-15	23 259,38	1996-03-21	20 925,19		1996-03-31
Kathy K **120-125-C1** Kitimat	1996	Bateau de travail (ancien remorqueur), Canada	√	Carburant diesel et huile lubrifiante		Couronne (pour la GCC) 1997-04-02	73 495,30	1998-04-22	42 000,00	188,51	1999-03-31
Ethel K **120-149-C1** North Vancouver	1997	Navire de pêche à filets maillants, Canada	√			Couronne (pour la GCC) 1998-07-17	5 509,61 (révisé à 2 704,38)	1998-11-12	2 704,38		1999-03-31
Déversement d'origine inconnue **120-170-C1** Parc Stanley, Vancouver	1998	Navire non identifié	√			Couronne (pour la GCC) 1999-03-31	23 662,82	1999-09-16	20 318,62		2001-03-31
Miss Babs **120-181-C1** Baie Miller	1998	Navire de pêche, Canada	√			MPO/GCC 1999-10-08	31 542,17	1999-11-22	23 836,70		2001-03-31
Marina Reed Point **120-208-C1** Port Moody	1999					Couronne (pour la GCC)	39 366,81	2001-03-30	36 247,58	24 261,69	2003-03-31

Nom du navire, nº de dossier et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Situation du recouvrement	Date de fermeture du dossier
						Demandeur et date de la demande d'indemni-sation	Montant $	Date	Montant $ %	Montant recouvré $	
Déversement d'origine inconnue **120-227-C1** Terminal Seaboard, North Vancouver	2000	Navire non identifié	√			Administra-tion portuaire de Vancouver 2001-01-23	20 375,80	2001-10-04	17 953,31		2002-03-31
Navire sans nom **120-230-C1** Fanny Bay	2000	Embarcation de plaisance en planches de bois	√	Carburant diesel		Couronne 2001-07-09	2 882,15	2001-08-23	2 569,59		2002-03-31
Skaubryn **120-233-C1-01** Terminal Seaboard, North Vancouver	2000	Navire de pêche en bois Canada	√			Administra-tion portuaire de Vancouver 2001-03-14	13 007,72	2002-08-20	10 809,93	76 031,82	2004-03-31
Skaubryn **120-233-C1-02** Terminal Seaboard, North Vancouver						GCC 2002-07-02	74 525,79	2003-02-27	55 804,25		2004-03-31
Skaubryn **120-233-C1-03** Vancouver						Propriétaire du *Prosperity* 2000-09-13	54 794,29	2001-02-14	27 172,88 + 1 239,34 en intérêts		2004-03-31
Skaubryn **120-233-C1-04** Vancouver						Western Canada Marine Response Organization 2000-12-27	2 542,35	2001-02-27	1 333,93		2004-03-31
Skaubryn **120-233-C1-05** Vancouver						Propriétaire de l'*Island Provider* 2002-07-30	4 415,89	2002-11-29	3 486,83		2004-03-31

Nom du navire, nº de dossier et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Situation du recouvrement	Date de fermeture du dossier
						Demandeur et date de la demande d'indemni-sation	Montant $	Date	Montant $ %	Montant recouvré $	
Skaubryn **120-233-C1-06** Vancouver						Un employé d'Ocean Fisheries of Vancouver 2002-11-27	331,22	2002-11-28	331,22		2004-03-31
Skaubryn **120-233-C1-07** Vancouver						Propriétaire du *Georgie Girl* 2001-01-09	217,86	2001-04-10	217,86		2004-03-31
Skaubryn **120-233-C1-08** Vancouver						Propriétaire du *Leedon* 2001-01-11	298,65	2001-04	298,65		2004-03-31
Skaubryn **120-233-C1-09** Vancouver						Propriétaire du *Silver Bullit* 2003-02-19	8 585,16				2004-03-31
Skaubryn **120-233-C1-10** Vancouver						Propriétaire d'un bateau à moteur de 17 pieds 2000-12-04	500,00				2003-03-31
Rivers Inlet **120-234-C1** Deep Bay	1999	Navire de pêche, Canada	√			Couronne (pour la GCC) 2000-06-15	15 777,43	2000-12-12	10 819,91		2002-03-31
Texada **120-242-C1** Passage Dolomite	2000	Navire de pêche, Canada	√								2001-03-31
Sandy S **120-260-C1** Prince Rupert	2001	Navire de pêche, Canada	√	Carburant diesel		GCC 2002-08-23	9 433,02	2002-11-18	9 331,69		2003-03-31

Nom du navire, nº de dossier et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Situation du recouvrement	Date de fermeture du dossier
						Demandeur et date de la demande d'indemni-sation	Montant $	Date	Montant $ %	Montant recouvré $	
Destiny 1 **120-266-C1** Île Granville, Vancouver	2001	Navire à passagers d'affrètement Canada				GCC 2002-12-20					2003-03-31
Egret Plume II **120-269-C1** Ladysmith	2001	Yacht, Canada				GCC 2002-05-10	5 075,02	2002-05-27	4 904,36		2003-03-31
Twinkle **120-280-C1** Campbell River	2001	Navire de pêche, Canada				GCC 2002-06-04	9 966,35	2002-09-25	9 904,39		2003-03-31
Linbe **120-286-C1** Port Alberni	2001	Navire de pêche, Canada	√	Carburant diesel		GCC 2002-12-13	9 024,72	2003-01-17	9 024,72		2003-03-31
BCP Carrier #17 **120-289-C1** Ladysmith	2001	Chaland, Canada				GCC 2002-11-07	101 531,26	2003-02-27	101 367,75		2003-03-31
Rivtow Lion **120-291-C1** Passage Sansum	2001	Remorqueur, Canada	√			GCC 2002-10-10	105 543,95	2003-03-31	92 541,54		2003-03-31
First Lady **120-333-C1** Boat Harbour	2002	Bateau de plaisance	√			GCC 2004-01-07	2 539,15	2004-03-17	2 390,51		2004-03-31
Silver Eagle **120-339-C1** Bras de mer Cumshewa	2003	Navire de pêche	√			Couronne (pour la GCC) 2003-11-27	103 458,84				2005-03-31
Northern Light V **120-340-C1** Détroit de Baynes	2003	Navire câblier converti				GCC 2004-01-16	257 387,65	2004-03-09	257 387,65		2006-03-31
Jolie Vie **120-343-C1** Baie Bedwell	2002	Yacht de croisière				Sécurité maritime de Transports Canada 2003-02-20	5 551,22	2003-07-09	3 479,53	500,00	2005-03-31

Nom du navire, nº de dossier et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Situation du recouvrement	Date de fermeture du dossier
						Demandeur et date de la demande d'indemni-sation	Montant $	Date	Montant $ %	Montant recouvré $	
Sandpiper **120-365-C1-1** Steveston	2003	Ancien dragueur	√			Administra-tion portuaire de Steveston 2003-07-09	1 587,53	2003-07-16	1 517,93		2006-03-31
Sandpiper **120-365-C1-2** Steveston	2003	Ancien dragueur	√			GCC 2004-01-29	20 151,97	2004-03-04	20 151,97		2006-03-31
Pender Lady **120-371-C1** Havre Naden, îles de la Reine-Charlotte	2003	Ancien traversier (converti en camp de pêche)	√			GCC 2004-02-11	2 101 017,72	2004-03-31	1 659 663, 06 (y compris les intérêts)	30 000,00	2009-03-31
Gillking **120-376-C1** Bamfield	2003	Remorqueur	√	Carburant diesel		GCC 2004-01-27	144 344,47	2004-03-09	132 406,27		2004-03-31
Mary Todd **120-380-C1** Tsehum	2003	Navire de pêche	√			GCC 2004-06-28	18 336,77	2004-07-15	18 336,77		2007-03-31
Black Dragon (Heung Ryong) **120-382-C1-1** Baie Barkley (baie Mayne)	2003	Ancien navire de pêche	√	Carburant diesel		GCC 2004-02-03	728 797,28	2004-03-30	568 749,63		2008-03-31
Black Dragon (Heung Ryong) **120-382-C1-2** Baie Barkley (baie Mayne)						Première Nation Toquaht 2005-01-05					2008-03-31
Black Dragon (Heung Ryong) **120-382-C1-3** Baie Barkley (baie Mayne)						Réserve de parc national du Canada Pacific Rim 2005-04-01	9 541,76				2008-03-31

Nom du navire, nº de dossier et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Situation du recouvrement	Date de fermeture du dossier
						Demandeur et date de la demande d'indemni-sation	Montant $	Date	Montant $ %	Montant recouvré $	
Kaien **120-393-C1** Pointe Slack, Ladysmith	2004	Ancien navire-usine de pêche	√			GCC 2004-02-13	12 067,88	2004-03-16	12 067,88		2004-10-31
Beaufort Spirit **120-393A-C1** Lantzville, Nanoose Bay	2003	Remorqueur	√			GCC 2004-07-11	132 775,12	2004-12-10	109 220,00		2006-03-31
Anscomb **120-394-C1** Crique Woodberry, lac Kootenay	2004	Traversier	√			GCC 2004-03-11	29 753,68	2004-03-24	24 316,40	6 500,00	2010-03-10
Anscomb **120-394-C1-1** Crique Woodberry, lac Kootenay						Ministère provincial de protection des eaux, de l'air et des terres 2004-03-25	23 024,54	2004-04-26	22 524,54		2010-03-10
Anna M **120-398-C1** Passage Venn, Prince Rupert	2004	Navire de pêche				GCC 2004-11-23	67 496,15	2005-01-31	58 243,47		2006-03-31
Sea Shepherd II **120-400-C1** Passage Robbers, île Tzartus	2004	Navire à moteur				GCC 2004-11-22	515 333,70	2005-03-03 2008-09-30	331 892,31 100 000,00 (y compris les intérêts)		2010-03-31
P.H. Phippen **120-415-C1** Quai des pêcheurs, Port Hardy	2004	Ancien remorqueur (converti en habitation flottante)	√	Carburant diesel		GCC 2005-01-31	2 113,91	2005-02-07	2 141,95 (y compris les intérêts)		2008-03-31
Amanda **120-425-C1** Île Portland	2004	Bateau de pêche à la traîne				GCC 2005-02-18	11 382,06	2005-03-03	10 980,16		2005-03-31

Nom du navire, nº de dossier et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Situation du recouvrement	Date de fermeture du dossier
						Demandeur et date de la demande d'indemni-sation	Montant $	Date	Montant $ %	Montant recouvré $	
Mary Mackin **120-426-C1** Baie Patricia	2005	Remorqueur	√			Transports Canada 2005-08-02	223 543,88	2009-01-21	20 000,00		2009-03-31
Tor **120-427-C1** Port pour petits bateaux, Mission	2005	Navire de pêche converti	√	Carburant diesel		MPO/GCC 2005-07-27	22 196,25	2005-10-06	21 436,76		2008-03-31
Sonny Boy **120-428-C1** Quai des pêcheurs, Port Hardy	2004	Navire de pêche				GCC 2005-01-31	7 902,37	2005-02-10	7 902,37		2005-03-31
Navire abandonné **120-436-C1** Baie English, Vancouver	2004	Navire abandonné	√			GCC 2005-02-04	7 493,10	2005-02-11	7 236,73		2007-03-31
Malaspina Castle **120-462-C1** Port Mellon	2005	Navire à moteur	√			Propriétaires du *Malaspina Castle* 2005-07-28	75 468,52				2008-03-31
Elvera II **120-466-C1** Marina de North Saanich, Sidney	2005	Navire de pêche				MPO/GCC 2005-11-10	4 319,93		2 821,93		2008-03-31
Rover No. 1 **120-467-C1** Baie Genoa	2005	Ancien remorqueur				MPO/GCC 2006-03-28	72 155,93	2006-12-18	64 740,15		2008-03-31
Sonny Boy **120-474-C1** Port Hardy	2005	Navire de pêche				MPO/GCC 2005-12-06	3 278,06	2006-01-05	3 155,86		2008-03-31
Déversement d'origine inconnue (*Northwind*) 120-480-C1 Victoria	2004	Navire à moteur				Administra-tion portuaire du Grand Victoria 2005-12-14	16 012,02	2006-04-18	10 443,50	5 500,00	2007-02-22

Nom du navire, nº de dossier et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Situation du recouvrement	Date de fermeture du dossier
						Demandeur et date de la demande d'indemni-sation	Montant $	Date	Montant $ %	Montant recouvré $	
Dominion I **120-481-C1** Victoria	2005	Ancien navire-usine de pêche	√			Administra-tion portuaire du Grand Victoria 2005-12-14	8 521,16	2006-04-18	6 847,42	4 000,00	2007-05-14
Joan W1 **120-482-C1** Marina de Lynnwood, North Vancouver	2005	Navire de pêche				MPO/GCC 2005-11-30	29 821,43	2006-02-07	28 510,38		2008-03-31
Skipjack **120-484-C1** Opitsat	2005	Navire de pêche	√	Carburant diesel		GCC 2006-02-20	15 269,18	2006-03-23	11 140,14		2008-03-31
Navire abandonné **120-486A-C1** Brentwood Bay	2006	Navire abandonné				GCC 2006-04-21	7 150,60	2006-08-02	6 614,88		2007-03-31
Queen of the North **120-487-C1** Île Gil, chenal Grenville	2006	Traversier	√								2008-03-31
André **120-494-C1** Bras de mer Burrard, Vancouver	2006	Vraquier	√	Mazout C	√						2008-03-31
Blue Dawn **120-495-C1** Ladysmith	2006	Ancien navire de pêche	√			MPO/GCC 2006-07-18	121 856,95	2006-12-18	119 482,80		2009-03-31
Wishing Star **120-496-C1** Passage Hudson Bay	2006	Navire de pêche	√	Carburant diesel		MPO/GCC 2007-02-14	112 945,77	2007-11-08	112 945,77		2011-11-30
Westwood Annette **120-497-C1** Squamish	2006	Vraquier	√	Combus-tible de soute C	√	Services des loisirs de plein air de Squamish 2007-04-25	11 510,35				2009-03-31

Nom du navire, nº de dossier et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Situation du recouvrement	Date de fermeture du dossier
						Demandeur et date de la demande d'indemni-sation	Montant $	Date	Montant $ %	Montant recouvré $	
Ocean Tribute **120-507-C1** Ladysmith	2006	Ancien navire de pêche (converti en restaurant)	√			MPO/GCC 2006-12-13	26 407,23	2007-05-03	25 041,42		2009-03-31
Saxony **120-508-C1** Baie Mannion, île Bowen	2006	Embarcation de plaisance	√			MPO/GCC 2008-02-09	6 802,99	2009-01-29	6 089,06		2009-09-03
Gayle Ann II **120-511-C1** Powell River	2006	Navire de pêche	√			GCC 2007-02-14	9 934,75	2007-05-10	9 876,01		2008-03-31
Robertson II **120-515-C1** Récif Minx, île Saturna	2007	Voilier	√	Carburant diesel		GCC 2008-02-09	20 748,53	2010-07-21	19 084,85		2010-07-28
Crown Forest 84-12 **120-517-C1-1** Secteur de la Réserve écologique de Robson Bight, île de Vancouver	2007	Chaland	√			Province de la Colombie-Britannique 2009-08-13	2 707 477,14	2010-07-23	191 254,12		2011-03-31
Crown Forest 84-12 **120-517-C1-2** Secteur de la Réserve écologique de Robson Bight, île de Vancouver	2007	Chaland	√			GCC 2009-08-19	92 836,24	2010-07-23	9 780,84		2011-03-31
Delta I **120-529-C1** Baie Toquart	2008	Chaland				GCC 2009-03-23	142 604,26	2011-03-07	100 000,00 (y compris les intérêts)	25 000,00	2012-03-31
La Lumiere **(anciennement appelé *Seaspan Chinook*) 120-531-C1** Baie Howe	2008	Remorqueur	√	Carburant diesel		MPO/GCC 2010-05-07	127 149,07	2011-02-01	85 641,19	60 000,00	2013-05-17

Nom du navire, nº de dossier et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Situation du recouvrement	Date de fermeture du dossier
						Demandeur et date de la demande d'indemni-sation	Montant $	Date	Montant $ %	Montant recouvré $	
Winamac **120-540-C1** Powell River	2007	Ancien remorqueur	√			MPO/GCC 2008-09-10	6 971,58	2008-11-03	6 971,58		2010-03-24
Steveston II **120-546-C1** Ladner	2008	Ancien navire de pêche	√	Carburant diesel et fluide hydrauli-que		MPO/GCC 2009-06-16	68 929,72	2010-05-26	68 929,72		2011-03-31
Columbia **120-547-C1** Steveston	2008	Navire de pêche	√			Administra-tion portuaire de Steveston 2008-12-08	81 470,88	2009-07-09	68 760,33		2010-03-31
Barbydine **120-549-C1** Port Edward	2011	Ancien navire de pêche	√			MPO/GCC 2011-11-09	27 714,52	2011-11-26	27 714,52	27 714,52	2012-08-08
Gala Babe II **120-551-C1** Ladner	2008	Navire de pêche	√	Carburant diesel		MPO/GCC 2009-08-20	21 314,03	2010-01-07	21 314,03		2010-04-11
Island Ranger **120-553-C1** Tofino	2008	Remorqueur	√			MPO/GCC 2009-06-16	54 337,20				2014-03-31
Ganges I **120-555-C1** Ucluelet	2008	Embarcation de plaisance	√	Carburant diesel		MPO/GCC 2009-03-23	47 895,49	2011-03-07	28 740,00 (y compris les intérêts)	5 000,00	2011-08-16
May's Landing **120-556-C1** Baie Toquart	2008	Chaland				MPO/GCC 2009-03-20	3 209,82	2009-07-07	3 209,82		2010-03-31
Patricia Louise **120-557-C1** Campbell River	2008	Navire de pêche	√	Carburant diesel		MPO/GCC 2009-03-23	36 696,95	2010-02-02	35 364,76		2010-07-19
Saxon Viking **120-558-C1** Ucluelet	2008	Navire de pêche				MPO/GCC 2009-03-20	9 999,32	2009-07-07	9 999,32		2011-03-31

Nom du navire, nº de dossier et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Situation du recouvrement	Date de fermeture du dossier
						Demandeur et date de la demande d'indemni-sation	Montant $	Date	Montant $ %	Montant recouvré $	
Hey Dad **120-560-C1** Havre de Gowlland	2009	Ancien navire de pêche	√			MPO/GCC 2009-12-15	32 960,91	2011-02-01	32 069,53		2011-12-20
Oceanic **120-561-C1** Bras de mer Burrard	2009	Navire de croisière	√			Western Canada Marine Response Corporation 2012-04-17	223 056,46				2014-03-27
Oceanic **120-561-C1-1** Bras de mer Burrard						Gary Squires 2010-07-06	1 623,95	2011-01-20	1 623,95		2011-03-31
Oceanic **120-561-C1-2** Bras de mer Burrard						Norman Ellis 2010-07-10	626,15	2011-01-20	626,15		2011-03-31
Oceanic **120-561-C1-3** Bras de mer Burrard						John Olson 2010-11-16	852,78	2011-01-20	852,78		2011-03-31
Sea Wing II **120-565-C1** Îles Chatham	2009	Navire de pêche déserté				MPO/GCC 2009-12-15	35 552,69	2011-02-01	30 268,68		2012-04-10
Meota **120-566-C1** Havre de Tsehum	2009	Navire déserté	√			MPO/GCC 2009-12-15	27 564,01	2011-02-01	25 290,45		2012-04-10
Just Magic **120-567-C1** Bras de mer Tod	2009	Ancien navire de pêche				MPO/GCC 2009-12-15	13 659,53	2011-02-01	12 266,64		2012-05-09
Camino Real **120-568-C1** Union Bay	2009	Ancien navire de pêche	√	Carburant diesel		MPO/GCC 2009-12-15	23 264,74	2010-12-17	19 440,49		2012-02-07
Norqueen **120-569-C1** Comox	2009	Ancien navire de pêche	√			MPO/GCC 2010-04-06	96 716,06	2011-01-04	92 378,57		2011-03-31

Nom du navire, nº de dossier et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Situation du recouvrement	Date de fermeture du dossier
						Demandeur et date de la demande d'indemni-sation	Montant $	Date	Montant $ %	Montant recouvré $	
Sion **120-570-C1** Ganges	2009	Ancien navire de pêche	√			MPO/GCC 2010-04-06	23 456,08	2010-12-22	20 167,12		2011-03-31
Westville **120-571-C1** Port Alice	2009	Navire de pêche	√	Carburant diesel		MPO/GCC 2010-04-06	21 714,28	2010-12-21	21 453,29		2011-03-31
Beverly K **120-572-C1** Havre de Tsehum	2009	Navire de pêche				MPO/GCC 2010-03-31	9 010,66	2010-10-06	9 010,66		2011-12-14
Rain Dancer **120-573-C1** Bella Coola	2009	Embarcation de plaisance	√			MPO/GCC 2010-04-06	60 988,93	2010-11-30	60 988,93		2011-03-31
Saida **120-574-C1** Ladysmith	2009	Ancien navire-usine de pêche	√			GCC 2010-03-31	94 567,57	2011-02-01	85 390,81		2012-01-30
Jessie Island XI **120-576-C1** Ladysmith	2010	Ancien navire de pêche				MPO/GCC 2010-03-11	34 281,31	2010-10-06	34 281,31	7 000,00	2014-11-04
Centre de villégiature Rivers Inlet **120-577-C1** Rivers Inlet	2008		√			Burrard Clean Operations 2010-04-21	9 660,76				2011-03-31
Corregidor **120-582-C1** Baie Bedwell	2010	Navire de pêche				MPO/GCC 2010-10-18	26 893,95	2010-12-15	25 518,99		2012-07-11
Bruce Dawn **120-583-C1** Deep Bay	2010	Ancien navire de pêche	√			MPO/GCC 2010-10-20	12 375,87	2010-12-15	10 473,07		2011-06-01
Seaspan Barge 156 **120-584-C1** Powell River	2010	Chaland				MPO/GCC 2010-10-20	9 848,58	2010-12-01	9 848,58	9 848,58	2012-10-24
Lions Gate **120-585-C1** Tofino	2010	Navire de pêche	√			MPO/GCC 2010-10-20	8 455,79	2011-02-24	7 982,14		2011-07-28

Nom du navire, nº de dossier et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Situation du recouvrement	Date de fermeture du dossier
						Demandeur et date de la demande d'indemni-sation	Montant $	Date	Montant $ %	Montant recouvré $	
Zodiac **120-586-C1** Port Alberni	2010	Ancien navire de pêche				MPO/GCC 2010-10-20	3 915,96	2010-11-10	3 915,96		2011-07-28
Rosemary G **120-589-C1** Ladysmith	2010	Navire de pêche	√	Huile combus-tible pour diesel		MPO/GCC 2011-03-18	13 168,47	2011-05-03	13 168,47		2012-08-28
Irene W **120-590-C1** Deep Bay	2011	Navire de pêche	√	Carburant diesel et huile hydrauli-que		MPO/GCC 2011-03-18	17 369,80	2011-08-09	16 754,40		2012-02-29
Resilience **120-591-C1** Brentwood Bay	2010	Navire de pêche	√			MPO/GCC 2011-03-18	26 514,74	2011-08-09	26 261,20		2012-01-04
Burnaby M **120-594-C1** Havre Lyall, île Saturna	2010	Ancien navire de pêche	√	Carburant diesel		MPO/GCC 2011-06-08	9 772,45	2011-08-09	9 413,70		2011-11-09
Bates Pass **120-595-C1** Heriot Bay, île Quadra	2010	Ancien navire de pêche	√			MPO/GCC 2011-06-08	54 215,63	2011-07-19	54 215,63		2012-08-07
Tempest **120-596-C1** Chenal Grenville	2010	Navire de pêche				MPO/GCC 2011-06-08	1 996,15	2011-06-23	1 996,15		2011-09-20
Alibi Ike **120-597-C1** Brentwood Bay	2011	Ancien navire de pêche	√			MPO/GCC 2011-06-08	3 700,15	2011-06-30	3 700,15		2011-09-20
Incendie dans le port de Ladysmith **120-598-C1** Ladysmith	2011		√	Essence / hydrocar-bures		MPO/GCC 2011-06-08	2 115,85	2012-04-17	320,59		2013-01-23
Arbutus Isle **120-599-C1** Ladysmith	2011	Navire de pêche	√			MPO/GCC 2011-06-08	6 484,25	2011-06-30	6 484,25		2012-01-03

Nom du navire, nº de dossier et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Situation du recouvrement	Date de fermeture du dossier
						Demandeur et date de la demande d'indemni-sation	Montant $	Date	Montant $ %	Montant recouvré $	
Dominion I **120-605-C1** Cowichan Bay	2010	Ancien navire-usine de pêche				MPO/GCC 2011-11-09	15 951,45	2012-02-14	15 916,30		2014-09-23
Gulf Stream II **120-606-C1** Fleuve Fraser	2011	Navire à passagers				MPO/GCC 2011-11-14	5 646,91	2012-01-04	252,47		2012-02-01
Dana **120-607-C1** Baie Ferguson	2011	Ancien navire de pêche				MPO/GCC 2011-11-14	755,53	2011-11-24	740,35		2012-01-03
Mistann **120-608-C1** Prince Rupert	2011	Navire de pêche	√	Carburant diesel		MPO/GCC 2012-04-26	113 787,48	2012-09-12	100 462,51 88,29%	18 080,42 2017-05-05	Dossier ouvert
Lady Patricia **120-609-C1** Péninsule Saanich	2011	Yacht de croisière	√	Essence et huile lubri-fiante		MPO/GCC 2012-06-05	5 656,31	2012-08-29	4 856,35		2012-10-09
Kelly Maree **120-610-C1** Fleuve Fraser, Maple Ridge	2011	Navire de pêche				MPO/GCC 2012-04-24	26 604,41		26 548,10		2012-08-23
Dominion I **120-613-C1** Cowichan Bay	2012	Ancien navire-usine de pêche				MPO/GCC 2014-03-10	220 937,25	2015-03-19	65 000,00 (y compris les intérêts)		2016-11-29
Finella **120-614-C1-1** Deep Bay	2011	Navire de pêche	√	Carburant diesel, huile visqueuse pour moteur et engrenages		Administra-tion portuaire de Deep Bay 2012-03-22	9 969,09	2012-05-08	9 969,09		2012-12-19
Finella **120-614-C1-2** Deep Bay						MPO/GCC 2012-10-19	3 686,76	2012-11-15	3 675,26		2013-01-24

Nom du navire, nº de dossier et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Situation du recouvrement	Date de fermeture du dossier
						Demandeur et date de la demande d'indemni-sation	Montant $	Date	Montant $ %	Montant recouvré $	
Emerald Tide **120-618-C1** Port McNeill	2012	Embarcation de plaisance				MPO/GCC 2013-01-28	123 073,89	2013-03-07	122 195,62		2013-10-07
Viki Lyne II (ex Admiral Hardy & Aberdeen) **120-619-C1** Ladysmith	2012	Navire à moteur (abandonné)				MPO/GCC 2017-06-15	1 267 926,71	2018-05-02	100 373,14	20 000,00	2019-03-28
Lady Mary III **120-623-C1** Île Penelakut	2012	Ancien navire de pêche				MPO/GCC 2013-05-13	31 548,55	2013-09-04	31 548,55		2013-12-10
Silver Harvester **120-625-C1** Esquimalt	2010	Navire de pêche	√			Administra-tion portuaire d'Esquimalt 2012-11-23	17 956,53				2013-01-24
Golden Dragon I **120-626-C1** Quai Fairview, Prince Rupert	2012	Navire de pêche	√	Carburant diesel		MPO/GCC 2013-01-28	3 697,35	2013-03-07	3 559,53		2015-03-30
Pine Isle **120-628-C1** Baie Silva, île Gabriola	2013	Ancien navire de pêche	√	Mélange de carburant diesel et d'huile lubrifiante		MPO/GCC 2014-04-23	20 672,23	2014-06-26	20 336,73		2014-08-05
Mikon **120-629-C1** Port Browning, île Pender	2013	Ancien navire de pêche	√	Carburant diesel et huile hydrauli-que		MPO/GCC 2014-12-16	41 451,84	2015-03-25	40 351,84		2016-09-28

Nom du navire, nº de dossier et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Situation du recouvrement	Date de fermeture du dossier
						Demandeur et date de la demande d'indemni-sation	Montant $	Date	Montant $ %	Montant recouvré $	
Colleen K **120-631-C1** Port Simpson, Prince Rupert	2012	Remorqueur	√			MPO/GCC 2013-03-20	84 522,02	2013-10-09	84 522,02		2014-03-31
Bromada **120-641-C1** Ladysmith	2013	Navire de pêche	√	Mélange de carburant diesel, d'huile lubrifiante et de fluide hydrauli-que		MPO/GCC 2015-02-04	34 586,25	2015-04-09	32 386,25		2016-09-30
Porcher G **120-644-C1** Campbell River	2014	Ancien navire de pêche	√			MPO/GCC 2015-03-06	30 585,25	2015-05-06	30 585,25		2016-08-10
Elf **120-646-C1** Havre de Squamish, Point Atkinson	2014	Remorqueur déserté	√	Carburant diesel, huile hydrauli-que et huile lubrifiante		MPO/GCC 2014-08-12	82 512,70	2014-12-18	82 512,70 100%	1 189,70	2021-01-01
Elf **120-646-C1-1** Havre de Squamish, Point Atkinson	2014	Remorqueur déserté	√	Carburant diesel, huile hydrauli-que et huile lubrifiante		District de Squamish 2014-11-03	3 463,67	2015-01-20	3 463,67		2015-02-24
Baltic II **120-647-C1** Deep Bay	2014	Navire de pêche (abandonné)	√			MPO/GCC 2015-03-13	9 712,57	2015-06-11	9 712,57		2017-03-31
Heather Princess **120-654-C1** Prince Rupert	2013	Navire de pêche				MPO/GCC 2014-04-23	6 578,87	2014-05-20	6 578,87		2014-08-05

Nom du navire, nº de dossier et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Situation du recouvrement	Date de fermeture du dossier
						Demandeur et date de la demande d'indemni-sation	Montant $	Date	Montant $ %	Montant recouvré $	
Maryjack **120-657-C1** Baie Sibell	2014	Ancien navire de pêche en bois - abandonné	√	Hydrocar-bures		MPO/GCC 2015-07-10	94 689,51	2015-11-13	86 228,70		2017-07-05
Windago **120-659-C1** Kitsilano (Kits) Beach	2014	Voilier	√			MPO/GCC 2016-02-17	41,506.93	2016-06-01	41,506.93		2017-06-07
Silver King **120-660-C1** Deep Bay	2014	Remorqueur (épave)				MPO/GCC 2017-10-31	338,379.18	2018-04-11	107,941.32 31,90%		2019-05-23
Crown Forest 84-6 **120-663-C1** Zeballos	2014	Chaland	√			MPO/GCC 2016-09-19	67,348.81	2016-11-25	67,348.81		2019-02-28
Bertha G **120-664-C1** Île Dunsmuir, Ladysmith	2012	Ancien navire de pêche	√			MPO/GCC 2014-10-14	63 789,60	2015-01-29	63 789,60		2016-11-29
Spudnik **120-665-C1** Détroit de Howe Squamish	2014	Navire déserté	√			MPO/GCC 2016-04-28	149 043,60	2016-07-26	131,064.45 87,94%	Efforts de recouvrement en cours	Dossier ouvert
Chilcotin Princess **120-669-C1** Prince Rupert	2015	Navire à moteur	√			MPO/GCC 2016-09-19	137 680,88	2016-11-02	137,680.88 100%	162 734,74	2019-09-17
Marathassa **120-673-C1** Baie English, Vancouver	2015	Vraquier Corée	√	Mazout IFO 380	√	MPO/GCC 2017-04-03	2 431 746,57	2018-03-29	1 855 627, 75		2019-02-15

Nom du navire, nº de dossier et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Situation du recouvrement	Date de fermeture du dossier
						Demandeur et date de la demande d'indemni-sation	Montant $	Date	Montant $ %	Montant recouvré $	
Marathassa **120-673-C1-1** Baie English, Vancouver	2015	Vraquier Corée	√	Mazout IFO 380	√	Adminis-tration portuaire Vancouver Fraser 2017-04-05	198 947,22	2018-02-14	158 800,49	172 935,87	2018-04-12
Marathassa **120-673-C1-2** Baie English, Vancouver	2015	Vraquier Corée	√	Mazout IFO 380	√	Ville de Vancouver 2017-04-10	569 053,13	2019-03-20	235 748,23 41,43%	236 070,59	2021-03-31
Gale Force **120-680-C1** Comox	2013	Ancien navire de pêche	√			MPO/GCC 2015-08-14	54 169,48	2015-10-13	51 382,12		2016-08-12
Déversement d'origine inconnue **120-682-C1** False Creek	2015	Navire non identifié	√	Carburant diesel		Wild Whales Vancouver 2015-10-06	1 019,02	2015-11-04	959,02		2015-12-17
Chalands King Arthur & SL 104 **120-689-C1** Chenal Mamquam Blind	2016	Chalands				MPO/GCC 2018-04-04	819 134,67	2018-10-31	814 012,78 99,37%	Efforts de recouvrement en cours	Dossier ouvert
Pacific Grizzly **120-691-C1** Bella Coola	2015	Navire de pêche	√	Carburant diesel et huile lubrifiante		MPO/GCC 2016-06-10	23 110,35	2016-07-07	23 110,35	12 500,00	2017-02-08
Western Chief **120-693-C1** False Creek	2015	Navire de pêche	√	Carburant diesel		MPO/GCC 2016-07-18	45 521,92	2016-08-18	45 521,92	43 000,00	2017-03-28
Nathan E. Stewart **120-697-C1** **120-697-L-S** Chenal Seaforth, Bella Bella	2016	Remorqueur	√	Carburant diesel et huile lubrifiante	√	Conseil tribal de la Nation Heiltsuk 2019-10-11	Pas encore établi.	S/O	S/O		Dossier ouvert

Nom du navire, nº de dossier et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Situation du recouvrement	Date de fermeture du dossier
						Demandeur et date de la demande d'indemni-sation	Montant $	Date	Montant $ %	Montant recouvré $	
Sea-Que **120-701-C1** Sidney	2016	Bateau à moteur				MPO/GCC 2018-08-02	18 730,67	2018-09-21	18 730,67 100%	Efforts de recouvrement en cours	Dossier ouvert
Elva M II **120-704-C1** Port de Steveston Richmond	2016	Navire de pêche	√			Administration portuaire de Steveston 2017-02-09	7 649,63	2017-02-22	7 649,63 100%	3 266,46 2019-07-01	Dossier ouvert
Elva M II **120-704-C1-1** Steveston Harbour, Richmond	2016	Navire de pêche	√			MPO/GCC 2017-02-28	46 351,57	2017-03-31	46 351,57 100%		Dossier ouvert
Pursepa **120-707-C1** Campbell River	2015	Navire à moteur	√			MPO/GCC 2017-02-28	24 504,93	2017-03-31	24 473,92		2017-08-01
Déversement d'origine inconnue **120-709-C1** Vernon	2016	Embarcation de plaisance	√			Ville de Vernon, C.-B. 2017-04-03	2 011,56	2017-06-19	1 586,62		2017-08-02
Command Performance **120-710-C1** Ahousat	2016	Navire de pêche	√			MPO/GCC 2017-03-21	116 433,70	2017-06-07	114 047,53 97,95%	127 033,56	2020-01-29
South Wind **120-714-C1** Baie Porpoise, Sechelt	2015	Navire à moteur	√	Carburant		MPO/GCC 2017-03-30	14 300,21	2017-05-05	14 300,21		2017-08-30
Kokanee **120-715-C1** Port Hardy	2016	Navire de pêche	√	Hydrocar-bures / carburant diesel		MPO/GCC 2017-04-20	4 109,75	2017-06-07	2 501,35		2017-08-30
Viking I **120-716-C1** Nanaimo	2016	Navire de pêche	√	Hydrocar-bures et carburant		Adminis-tration portuaire de Nanaimo 2017-05-03	31 458,19	2017-08-30	29 432,92 93,56%	Efforts de rcouvrement en cours	Dossier ouvert

Nom du navire, nº de dossier et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Situation du recouvrement	Date de fermeture du dossier
						Demandeur et date de la demande d'indemni-sation	Montant $	Date	Montant $ %	Montant recouvré $	
Viking I **120-716-C1-1** Nanaimo	2016	Navire de pêche	√	Hydrocar-bures et carburant		MPO/GCC 2018-02-20	128 246,91	2018-04-24	128 246,91 100%	Efforts de rcouvrement en cours	Dossier ouvert
Feelin' Free **120-717-C1** Port Neville	2017	Navire de pêche	√	Carburant diesel et huile lubrifiante		MPO/GCC 2019-01-24	37 731,13	2019-05-01	21 224,15 56,25%	22 796,85	2019-08-12
Miss Universe **120-721-C1** Quais flottants pour navires de pêche à filets maillants, Administration portuaire de Port Edward	2016	Navire de pêche	√			Administration portuaire de Port Edward 2017-07-12	19 911,85	2017-08-31	18 711,85 93,97%		2019-10-24
Navire non identifié **120-729-C1** Wellington Point, Rivière Ladner	2017	Remorqueur en bois	√			MPO/GCC 2017-11-21	7 650,03	2017-11-30	7 650,03		2018-04-12
Dawn Marie **120-730-C1** Île Mayne	2016	Navire de pêche	√	Carburant diesel		MPO/GCC 2017-11-21	11 372,23	2017-12-07	11 372,23 100%	9 000,00	2019-09-09
Sea C Strider **120-731-C1** Gorge	2015	Navire de pêche (abandonné)	√			MPO/GCC 2017-11-21	35 972,56	2017-12-07	35 972,56		2018-12-13
Tempest **120-736-C1** Anse Ford, Île Hornby	2016	Embarcation de plaisance (abandonné)	√			MPO/GCC 2018-01-02	15 136,08	2018-02-01	14 252,58		2018-12-13
Seamee II **120-737-C1** Faux Chenal de Cattermole, Squamish	2017	Enlèvement d'épave				MPO/GCC 2018-01-02	10 184,69	2018-01-25	10 184,69		2019-01-17
Laurier II **120-742-C1** Deep Bay	2014	Navire à moteur				MPO/GCC 2018-01-22	384 365,01	2019-02-07	265 768,99 69,14%	Démarches de recouvrement ont été faites	2023-03-14

Nom du navire, nº de dossier et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Situation du recouvrement	Date de fermeture du dossier
						Demandeur et date de la demande d'indemni-sation	Montant $	Date	Montant $ %	Montant recouvré $	
Central Isle **120-744-C1** French Creek	2016	Ancien navire de pêche				MPO/GCC 2018-02-20	25 035,02	2018-04-04	24 108,07 96,30%	Efforts de recouvrement en cours	Dossier ouvert
Ocean Eagle & ZB 335 ***120-745-C1*** Détroit de Johnstone	2016	Remorqueur				MPO/GCC 2018-03-13	156 632,65	2018-06-19	61 597,45 39,33%		2019-07-17
Norob **120-754-C1** Degnan Bay	2016	Navire de pêche	√			MPO/GCC 2018-05-01	12 930,15	2018-05-09	12 930,15 100%		2019-05-09
Alaskan **120-796-C1** Île Jenkins	2016	Ancien navire de pêche abandonné	√			MPO/GCC 2018-06-11	37 723,18	2018-07-04	37 723,18 100%		2019-05-09
Anapaya **120-797-C1** Ladysmith	2017	Voilier en bois abandonné	√	Carburant diesel et huile lubrifiante		MPO/GCC 2019-09-10	311 073,37	2019-12-05	296 024,24 95,16%	Aucun recouvrement	2021-09-09
Big Kahuna **120-799-C1** Port Hardy	2017	Voilier abandonné				MPO/GCC 2019-09-30	9 016,06	2019-12-24	6 811,45 75,55%	Aucun recouvrement	2021-09-09
Blue Pacific No.1 **120-800-C1** Île Salt Spring	2016	Ancien navire de pêche	√	Mazout		MPO/GCC 2018-10-09	132 339,05	2019-01-23	114 129,56 86,24%	En cours de recouvrement	Dossier ouvert
Drifter **120-801-C1** Gold River	2016	Navire de pêche abandonné				MPO/GCC 2018-08-23	24 076,66	2018-11-02	3 349,04		2019-03-14
Navire non identifié (voilier en ferro-ciment) **120-802-C1** Île Chatham	2016	Voilier (ferro-ciment)	√	Carburant diesel		MPO/GCC 2018-12-03	53 954,45	2019-04-25	10 563,98 19,58%		2019-08-01

Nom du navire, nº de dossier et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Situation du recouvrement	Date de fermeture du dossier
						Demandeur et date de la demande d'indemni-sation	Montant $	Date	Montant $ %	Montant recouvré $	
Hi Rose **120-803-C1** Ladysmith	2017	Bateau de plaisance	√	Carburant diesel et hydrocar-bures		MPO/GCC 2019-04-23	17 584,55	2019-05-24	16 243,83 92,37%		2019-10-24
Jasper **120-804-C1** Deep Bay	2017	Navire de pêche				MPO/GCC 2019-04-23	36 490,94	2019-05-31	33 657,50 92,23%		2019-11-25
Lady M. II **120-805-C1** Ladysmith	2017	Navire en bois abandonné	√	Carburant diesel		MPO/GCC 2019-02-07	32 388,76	2019-04-25	31 590,05 97,53%		2020-03-19
Melampus **120-807-C1** Goat Island, Baie Ganges	2017	Bateau de plaisance				MPO/GCC 2019-08-15	15 106,38	2019-12-24	6 522,62 43,18%		2020-09-10
Nika **120-808-C1** Campbell River	2017	Ancien navire de pêche	√	Carburant diesel		MPO/GCC 2019-03-26	23 646,38	2019-05-01	22 720,29 96%	Efforts de recouvrement en cours	Dossier ouvert
Salerosa **120-809-C1** Oak Bay	2017	Voilier (ferro-ciment)	√	Carburant diesel		MPO/GCC 2019-02-01	62 673,20	2019-04-11	8 254,51 13,17%	Efforts de recouvrement en cours	Dossier ouvert
SC 170 **120-811-C1** Port McNeil	2017	Navire de pêche	√			MPO/GCC 2019-06-04	11 606,93	2019-07-11	8 528,54 73,48%	9 573,20 2021-07-15	2021-08-26
Shimoiget **120-812-C1** Cowichan Bay	2017	Navire déserté				MPO/GCC 2019-09-24	43 078,26	2020-01-30	5 730,96 13,30%		2021-01-28
Pacific Fibre Barge No. 1 **120-813-C1** Port Mellon	2018	Chaland	√	Carburant diesel		MPO/GCC 2019-12-02	121 187,55	La demande d'indemnisation a été rejetée			2021-05-20

Nom du navire, nº de dossier et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Situation du recouvrement	Date de fermeture du dossier
						Demandeur et date de la demande d'indemni-sation	Montant $	Date	Montant $ %	Montant recouvré $	
Nom inconnu (chalutier bleu) **120-814-C1** Campbell River	2017	Chalutier (converti)				MPO/GCC 2019-09-30	26 640,92	2020-04-27	23 505,95 88,23%	Efforts de recouvrement en cours	Dossier ouvert
Tymac No. 20 **120-815-C1** Havre de Tsehum Sidney	2017	Remorqueur abandonné	√	Carburant diesel		MPO/GCC 2019-07-09	36 177,31	2019-08-29	26 786,87 74,04%	Efforts de recouvrement en cours	Dossier ouvert
White Orca **120-816-C1** Ladysmith	2017	Bateau de plaisance abandonné	√			MPO/GCC 2019-09-24	63 404,86	2019-12-20	49 005,97 77,29%	Efforts de recouvrement en cours	Dossier ouvert
Malecite **120-819-C1** Pointe Kits, Baie English	2017	Bateau de plaisance abandonné	√	Mazout		MPO/GCC 2018-06-11	48 230,18	2018-07-11	48 230,18 100%		2019-08-01
West Island 395 **120-822-C1** Haida Gwaii	2018	Chaland (gîte)	√			Haida Tourism Limited Partnership (Haico) 2019-01-14	1 857 314,06	La demande d'indemnisation a été rejetée			Dossier ouvert
West Island 395 **120-822-C1-1** Haida Gwaii	2018	Chaland (gîte)	√		√	Ministère de l'Environne-ment et de la Stratégie sur les changements climatiques de la Colombie-Britannique 2020-07-29	114 463,99	2021-03-31	72 996,90 64%	Efforts de recouvrement en cours	Dossier ouvert

Nom du navire, nº de dossier et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Situation du recouvrement	Date de fermeture du dossier
						Demandeur et date de la demande d'indemni-sation	Montant $	Date	Montant $ %	Montant recouvré $	
West Island 395 **120-822-C1-2** Haida Gwaii	2018	Chaland (gîte)	√			MPO/GCC 2020-09-01	64 697,02	2021-02-25	36 521,88 56%	Efforts de recouvrement en cours	Dossier ouvert
Persephone II **120-830-C1** Deep Bay	2017	Ancien navire de pêche en bois				MPO/GCC 2018-12-03	11 345,17	2019-02-07	11,345.17 100%		2019-11-25
Incident de Darrell Bay **120-833-C1** Darrell Bay, Squamish	2018	Anciens navires de pêche, bateaux de plaisance, ancien remorqueur (tous abandonnés)	√	Carburant diesel		MPO/GCC 2020-12-17	202 213,22	2021-05-10	43 721,14 21,6%	Efforts de recouvrement en cours	Dossier ouvert
Atrevida No. 1 **120-835-C1** Maple Bay près de Arbutus Point	2018	Bateau de plaisance, ancien traversier	√	Carburant diesel		MPO/GCC 2020-12-23	223 719,10	La demande d'indemnisation a été rejetée			2021-05-20
Sundowner **120-842-C1** Bella Coola	2017	Bateau de plaisance	√	Carburant diesel		MPO/GCC 2019-06-04	27 846,02	2019-07-25	27 761,32 99,69%	29 778,54	2019-11-07
Widow maker **120-847-C1** Ganges Bay	2017	Ancien navire de pêche	√	Carburant diesel		MPO/GCC 2019-09-12	8 959,25	2019-11-28	5 761,16 64,3%		2020-01-16
Navire non identifié (cotre gréé à voile noir) **120-853-C1** Comox	2018	Bateau de plaisance				MPO/GCC 2019-12-17	30 993,43	2020-07-31	3 164,17 10,21%	2 000,00 2021-07-06	2021-07-29

Nom du navire, nº de dossier et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Situation du recouvrement	Date de fermeture du dossier
						Demandeur et date de la demande d'indemni-sation	Montant $	Date	Montant $ %	Montant recouvré $	
Nom inconnu (navire de pêche récréative) 120-854-C1 Cowichan Bay	2018	Bateau de plaisance	√	Carburant diesel		MPO/GCC 2019-12-27	29 705,45	2020-06-16	19 482,51 65,59%		2020-09-10
***Tinker II* 120-855-C1** Campbell River	2018	Bateau de plaisance				MPO/GCC 2020-01-07	8,979.14	2020-04-08	3 892,56 43,35%	Aucun recouvrement	2021-09-09
***Zodiac Light* 120-857-C1** Kitamaat Village	2018	Navire de pêche	√	Carburant diesel		MPO/GCC 2020-01-15	176 462,73	2020-06-01	133 879,10 75,87%	Efforts de recouvrement en cours	Dossier ouvert
***Zodiac Light* 120-857-C2** Kitamaat Village	2018	Navire de pêche	√	Carburant diesel		Conseil de la Nation Haisla 2020-02-12	14 028,00	2020-03-26	14 028,00 100%	Efforts de recouvrement en cours	Dossier ouvert
***Severn Mist* 120-858-C1** Baie Alert	2018	Navire de pêche abandonné	√	Carburant diesel		MPO/GCC 2020-02-05	28 226,69	2020-05-26	703,28 2,49%		2020-10-08
***Delphinus* 120-859-C1** Île Gowlland	2018	Voilier abandonné				MPO/GCC 2020-02-05	25 579,91	2020-07-31	4 378,08 17,12%		2021-11-18
***Vahine Moana* 120-860-C1** Fernwood Point	2018	Voilier (bateau de plaisance)				MPO/GCC 2020-03-19	14 473,00	2020-05-05	2 823,73 19,51%		2020-12-03
***Theresa N* 120-867-C1** Bamfield	2018	Navire de pêche	√	Carburant diesel		MPO/GCC 2020-07-24	28 637,28	2020-10-22	28 656,55 100%	Efforts de recouvrement en cours	Dossier ouvert
***Numas Isle* 120-868-C1** Campbell River	2018	Ancien navire de pêche abandonné (habitation flottante)				MPO/GCC 2020-09-01	30 169,92	2020-11-27	23 285,10 77,18%		2021-02-11

Nom du navire, nº de dossier et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Situation du recouvrement	Date de fermeture du dossier
						Demandeur et date de la demande d'indemni-sation	Montant $	Date	Montant $ %	Montant recouvré $	
Miss Terri **120-869-C1** Campbell River	2018	Navire de pêche abandonné				MPO/GCC 2020-09-04	88 576,24	La demande d'indemnisation a été rejetée 2021-05-17			2023-03-31
Reliant **120-870-C1** Gibsons	2020	Remorqueur				Reliant Marine Services Ltd 2020-09-09	90 000,00	La demande d'indemnisation a été rejetée			2021-02-02
Maverick IV **120-871-C1** Cowichan Bay	2018	Bateau de plaisance abandonné				MPO/GCC 2020-09-24	52 522,44	2020-12-17	18 905,55 36%	Efforts de recouvrement en cours	Dossier ouvert
Atanook **120-872-C1** Port de Ganges	2018	Voilier abandonné (bateau de plaisance)				MPO/GCC 2020-10-05	19 017,43	2020-12-24	4 905,93 25,80%	Efforts de recouvrement en cours	Dossier ouvert
Halary No. 1 **120-873-C1** Campbell River	2018	Ancien navire de pêche abandonné	√	Mazout		MPO/GCC 2020-10-09	25 413,14	2021-01-28	17 021,27 67%	Efforts de recouvrement en cours	2021-10-21
San Jolyne III **120-874-C1** Dusenbury Island, Pender Harbour	2018	Navire de pêche abandonné	√	Mazout		MPO/GCC 2020-10-16	181 475,67	2021-08-18	127 118,46 70%	Efforts de recouvrement en cours	Dossier ouvert
Alhena **120-875-C1** Alert Bay	2018	Navire de pêche				MPO/GCC 2020-10-30	12 654,91	2021-01-06	5 440,03 42,99%	Démarches de recouvrement ont été faites.	2022-06-13

Nom du navire, nº de dossier et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Situation du recouvrement	Date de fermeture du dossier
						Demandeur et date de la demande d'indemni-sation	Montant $	Date	Montant $ %	Montant recouvré $	
Nom inconnu (habitation flottante) **120-878-C1** Sicamous Narrows	2020	Habitation flottante (bateau de plaisance)	√	Carburant diesel		MPO/GCC 2020-12-02	6 941,10	2021-02-01	4 402,99 63% Avis de trop-payé 2021-06-17		Dossier ouvert
Aura Lee **120-880-C1** Cowichan Bay	2018	Ancien navire de pêche abandonné	√	Carburant diesel		MPO/GCC 2020-12-08	42 176,45	2021-03-31	33 908,13 80%	Efforts de recouvrement en cours	2021-11-18
Friday While **120-881-C1** Port de Tsehumr	2019	Bateau de plaisance	√	Carburant diesel		MPO/GCC 2020-12-31	27 442,55	2021-03-03	10 531,22 38%	Démarches de recouvrement ont été faites	2022-04-08
Rolano **120-882-C1** Île Cortes	2019	Navire à passagers abandonné				MPO/GCC 2021-02-02	248 265,04	2021-09-28	71 058,05 28%	85 043,15 2024-01-23	2024-02-16
Nom inconnu (chaland ponté) **120-885-C1** Port Mellon	2019	Chaland ponté abandonné				MPO/GCC 2021-02-26	396 954,40	2021-10-20	57 102,91 14%	Efforts de recouvrement en cours	Dossier ouvert
Seal Rock **120-887-C1** Lyall Harbour, Saturna Island	2019	Bateau de plaisance abandonné				MPO/GCC 2021-03-15	51 805,59	2021-06-25	13 390,66 26%	Efforts de recouvrement en cours	Dossier ouvert
Zac **120-892-C1** Port Alberni	2019	Navire de pêche				MPO/GCC 2021-04-22	43 758,69	2021-08-08	40 277,24 92%	Démarches de recouvrement ont été faites	2023-03-21
Western Chief **120-895-C1** Baie Miner's, île Mayne	2019	Senneur (navire de pêche)				MPO/GCC 2021-06-14	22 528,61	2021-10-28	16 498,07 73%	1 000 2023-05-16	Dossier ouvert

Nom du navire, nº de dossier et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Situation du recouvrement	Date de fermeture du dossier
						Demandeur et date de la demande d'indemni-sation	Montant $	Date	Montant $ %	Montant recouvré $	
Western Breeze **120-897-C1** Port de Steveston	2019	Ancien navire de pêche	√	Carburant diesel		MPO/GCC 2021-07-06	147 492,93	2022-08-11	92 091,89 62,44 %	76 964,32 $ 2023-05-10	2023-06-09
Salish Guardian **120-898-C1** Île Goat, Ganges	2019	Bateau de plaisance				MPO/GCC 2021-07-20	98 810,32	2021-11-29	38 662,05 39%	Efforts de recouvrement en cours	Dossier ouvert
Red Fir #9 **120-900-C1** Base de Kitsilano Baie English	2019	Bateau de plaisance, ancien remorqueur diesel				MPO/GCC 2021-10-06	37 526,55	2022-01-31	15 058,53 40%	Démarches de recouvrement ont été faites	2023-06-21
Scotia River **120-903-C1** Lax Kw'Alaams	2019	Remorqueur	√	Carburant diesel et liquide hydraulique		MPO/GCC 2021-11-03	101 618,52	2022-04-05	88 693,78 87,28 %	Démarches de recouvrement ont été faites	2023-03-14
Go-Getter **120-906-C1** Port Hardy	2019	Navire de pêche	√	Carburant de diesel		MPO/GCC 2021-11-24	12 623,68	2022-02-18	2 123,68 17%	Démarches de recouvrement ont été faites	2023-08-08
Autumn Winds **120-909-C1** Passage Discovery	2021	Navire de pêche commerciale				Nanwakolas Council Society 2021-12-09	9 266,96	2022-02-04	9 266,96 100%		Dossier ouvert
Trailer Princess **120-918-C1** Baie Duncan Campbell River	2022	Chaland	√			MPO/GCC 2024-02-09	5 462 522,84	En cours d'évaluation			Dossier ouvert
Callie Belle **120-923-C1** Baie Oak	2020	Bateau de plaisance	√	Diesel		MPO/GCC 2022-07-11	42 247,10	2023-03-03	11 945,61 28 %	Démarches de recouvrement ont été faites	2023-09-08
Big T **120-924-C1** Victoria	2020	Ancien navire de pêche				MPO/GCC 2022-07-11	29 006,18	2023-02-21	22 868,59 79 %	En cours de recouvrement	Dossier ouvert

Nom du navire, nº de dossier et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Situation du recouvrement	Date de fermeture du dossier
						Demandeur et date de la demande d'indemni-sation	Montant $	Date	Montant $ %	Montant recouvré $	
Santa Rita **120-925-C1** Marina de Goldstream	2022	Remorqueur	√	Diesel		Première Nation Pauquachin 2022-07-12	3 224,76	2022-08-26	3 224,76 100 %	En cours de recouvrement	Dossier ouvert
Noelani **120-927-C1** Sand Heads Fleuve Fraser	2020	Bateau de plaisance	√	Diesel		MPO/GCC 2022-07-29	44 871,15	2023-02-10	18 901,64 42 %	En cours de recouvrement	Dossier ouvert
Mini Fusion **120-929-C1** Baie Doctor, Baie Desolation	2020	Navire de charge	√			MPO/GCC 2022-10-24	1 083 551,42	2023-07-27	88 878,11 8 %	En cours de recouvrement	Dossier ouvert
Moonlight **120-930-C1** Port Hardy	2022	Navire de pêche	√	Diesel		MPO/GCC 2022-08-18	7 906,29	2022-10-12	7 906,29 100%		Dossier ouvert
Lurch **120-934-C1** Deep Bay, Vancouver	2020	Navire de pêche	√	Diesel		MPO/GCC 2022-10-24	84 205,61	2023-04-13	55 087,42 65 %	En cours de recouvrement	Dossier ouvert
Marquita **120-936-C1** Île Gabriola	2022	Inconnu				MPO/GCC 2022-10-25	18 188,00	2022-12-14	18 188,00 100%		Dossier ouvert
Scotch Cap **120-937-C1** Port Edward	2020	Navire de pêche				MPO/GCC 2022-10-31	229 645,64	En cours d'évaluation			Dossier ouvert
Hatta III **120-938-C1** Port Renfrew	2022	Navire de pêche	√	Diesel		MPO/GCC 2022-11-04	8 753,49	2022-12-22	8 753,49 100 %		Dossier ouvert
Schiedyk **120-939-C1** Chenal Zuciarte Détroit Nootka	1968	Navire de charge	√	Mazout de type C		Nootka Sound Shellfish Ltd 2022-11-03	47 875,00	Demande rejetée 2022-12-21			2023-03-22

Nom du navire, nº de dossier et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Situation du recouvrement	Date de fermeture du dossier
						Demandeur et date de la demande d'indemni-sation	Montant $	Date	Montant $ %	Montant recouvré $	
Ocean Tribune **120-941-C1** Steveston	2020	Navire de pêche	√	Diesel		MPO/GCC 2022-11-23	130 411,28	2023-11-14	83 475,93 64 %	En cours de recouvrement	Dossier ouvert
Lahaina Lady **120-942-C1** Campbell River	2022	Bateau de plaisance	√	Diesel		MPO/GCC 2022-12-13	15 979,65	2023-02-09	15 979,65 100%		Dossier ouvert
Nom inconnu **120-943-C1** Tofino	2022	Navire de pêche				MPO/GCC 2023-01-12	19 152,02	2023-03-13	19 152,02 100 %		Dossier ouvert
Jolly Roger **120-944-C1** Havre d'Ahousat, Île Flores	2021	Navire de pêche	√	Inconnu		MPO/GCC 2023-01-17	88 472,09	2023-07-05	18 845,22 21 %	En cours de recouvrement	Dossier ouvert
Princeton 1 **120-947-C1** Alert Bay	2021	Bateau de plaisance	√	Diesel		MPO/GCC 2023-02-02	262 683,11	2023-12-13	158 197,04 60 %	En cours de recouvrement	Dossier ouvert
Tracy Isle **120-948-C1** Baie Kitimat	2021	Ancien navire de pêche	√	Carburant		MPO/GCC 2023-02-16	118 155,63	2023-10-05	99 459,13 84 %	En cours de recouvrement	Dossier ouvert
Nom inconnu **120-949-C1** Baie Mark	2022	Voilier				Division de la marine de la Première Nation Snuneymuxw 2023-03-08	3 494,92	2023-05-19	3 058,08 87 %		2023-09-12
Rnooknoo **120-954-C1** Anse Cooper Bassin de Sooke	2021	Ancien navire militaire	√	Diesel		MPO/GCC 2023-06-13	260 696,94	2024-03-27	31 221,45 12 %		Dossier ouvert
Orca G **120-955-C1** Port de Ladysmith	2021	Navire de pêche		Diesel		MPO/GCC 2023-06-21	89 037,95	2024-03-21	18 691,87 21 %		Dossier ouvert

Nom du navire, nº de dossier et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Situation du recouvrement	Date de fermeture du dossier
						Demandeur et date de la demande d'indemni-sation	Montant $	Date	Montant $ %	Montant recouvré $	
Nom inconnu **120-959-C1** Port de Ladysmith	2021	Bateau de plaisance				MPO/GCC 2023-06-28	61 856,62	2024-03-12	10 064,20 16 %		Dossier ouvert
Michelle Marie **120-961-C1** Prince Rupert	2022	Navire de pêche				MPO/GCC 2023-07-19	33 122,43	2023-09-14	33 122,43 100 %		Dossier ouvert
Content **120-963-C1** Zeballos	2023	Navire de pêche				MPO/GCC 2023-08-04	6 510,54	2023-10-03	6 510,54 100 %		Dossier ouvert
Watts-T-Use **120-967-C1** Plage Britannia	2021	Autre		Diesel		MPO/GCC 2023-08-22	883 997,70	En cours d'évaluation			Dossier ouvert
Maggie Mae **120-969-C1** Marina de Discovery Harbour Campbell River	2022	Bateau de plaisance	√	Diesel		MPO/GCC 2023-08-25	104 739,19	En cours d'évaluation			Dossier ouvert
Stormlander **120-974-C1** Chenal Hecate, Passage Tahsis	2021	Navire de pêche	√	Mazout		MPO/GCC 2023-11-09	284 064,47	En cours d'évaluation			Dossier ouvert
Astronaut **120-977-C1** Port de Rushbrook Prince Rupert	2022	Navire de pêche	√	Diesel		Administration portuaire de Port Edward 2023-11-27	45 794,20	En cours d'évaluation			Dossier ouvert
Nom inconnu **120-978-C1** Chenal Bedford	2022	Bateau de plaisance		Mazout		MPO/GCC 2023-12-06	92 854,64	En cours d'évaluation			Dossier ouvert

Nom du navire, nº de dossier et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Situation du recouvrement	Date de fermeture du dossier
						Demandeur et date de la demande d'indemni-sation	Montant $	Date	Montant $ %	Montant recouvré $	
Chinootka **120-980-C1** Tahsis Chaland Déversement de diesel	2021	Chaland	√	Diesel		MPO/GCC 2023-12-14	1 102 254,90	En cours d'évaluation			Dossier ouvert
Beldis **120-981-C1** Garden Bay, port de Pender	2022	Bateau de plaisance	√	Mazout		MPO/GCC 2023-12-14	89 679,37	En cours d'évaluation			Dossier ouvert
Silver Grizzly **120-985-C1** Bella Coola	2022	Navire de pêche	√	Diesel		MPO/GCC 2023-12-21	246 061,73	En cours d'évaluation			Dossier ouvert
Iron Horse **120-992-C1** Port de Campbell River	2023	Remorqueur converti	√	Huile pour moteurs		Administration portuaire de Campbell River 2024-02-23	861,60	En cours d'évaluation			Dossier ouvert
Déversement d'origine inconnue **120-993-C1** Port de Campbell River Inconnu Déversement de carburant	2023	Inconnu	√	Carburant		Administration portuaire de Campbell River 2024-02-23	3 260,20	En cours d'évaluation			Dossier ouvert
Nunavut											
Déversement d'origine inconnue **120-206-C1** Baie d'Ungava	1999	Navire non identifié	√			Affaires indiennes et du Nord Canada 2000-02-21	15 214,92	2000-03-28	6 410,00		2000-03-31

Nom du navire, nº de dossier et lieu de l'incident	Année de l'incident	Type de navire et pavillon	Déversement	Type d'hydrocarbures	Garantie	Demande(s) d'indemnisation déposée(s)		Offre		Situation du recouvrement	Date de fermeture du dossier
						Demandeur et date de la demande d'indemni-sation	Montant $	Date	Montant $ %	Montant recouvré $	
Clipper Adventurer **120-580-C1** Golfe Coronation	2010	Navire à passagers	√		√	MPO/GCC 2011-10-17	468,801.72				2018-12-13
Nanny **120-581-C1** Gjoa Haven	2010	Navire-citerne, Canada				MPO/GCC 2012-06-19	441 842,17	2012-12-12	85 000,00 (y compris les intérêts)	70 000,00	2013-10-02
Golfe du Saint-Laurent											
Flare **120-165-C1** Golfe du Saint-Laurent	1998	Vraquier, Chypre	√								2001-03-31
États-Unis d'Amérique											
Nestucca **120-022-C1** Grays Harbour, WA, États-Unis	1988	Chaland	√	Mazout #6		Pêcheurs					1993-03-31
Sunny Blossom **120-198-C1** Près de Kingston, Ont. dans les eaux américaines	1999	Pétrolier Bahamas				Couronne (au nom de la GCC) 2000-04-20	9 526,57				2002-03-31