

# Résumés des incidents

Rapport annuel  
de 2023-2024



**À propos de l'image de la page couverture : *Hydra Mariner*, Garde côtière canadienne (GCC)**

En janvier 2021, le navire *Hydra Mariner*, ancien bateau de pêche délabré, s'est détaché de son amarrage à Dartmouth (Nouvelle-Écosse), et s'est échoué sur l'île Navy. Le propriétaire n'a pas été en mesure de répondre à l'incident. La GCC est donc intervenue pour procéder à une évaluation du navire. Elle a engagé des entrepreneurs pour enlever les hydrocarbures, puis déconstruire le navire. En janvier 2023, la GCC nous a présenté une réclamation de plus de 2,5 millions de dollars. L'opération d'intervention a été compliquée par la présence de pièces d'artillerie non explosées sur l'île Navy. L'évaluation de la réclamation était en cours à la fin de l'exercice financier. Cependant, en décembre 2023, nous avons intenté une poursuite anticipée devant la Cour fédérale contre le propriétaire du *Hydra Mariner*.

**Publié par l'administrateur d'Indemnisation Navire et Rail Canada – Fonds Navire**

180, rue Kent, pièce 830  
Ottawa (Ontario) K1A 0N5  
Canada

Tél. : (613) 991-1726  
Télec.: (613) 990-5423  
<http://www.sr-nr.gc.ca>

# Table des matières

<b>PROCESSUS DES PETITES DEMANDES D'INDEMNISATION</b> .....	<b>1</b>
<b>TERRE-NEUVE-ET-LABRADOR</b> .....	<b>1</b>
<i>Michael Marie III</i> (2022) .....	1
<b>NOUVELLE-ÉCOSSE</b> .....	<b>3</b>
<i>Kraken</i> (2022).....	3
<b>QUÉBEC</b> .....	<b>4</b>
<i>Ale</i> (2022).....	4
<i>BBC Kwiatkowski</i> (2022).....	5
<i>Canary</i> (2022).....	6
<i>Gaia</i> (2023) .....	7
<i>Le Plaisancier</i> (2022) (GCC) .....	8
<i>L'Inséparable II</i> (2021).....	9
<i>Patagonman</i> (2022) (GCC) .....	10
Nom inconnu (Trois-Rivières) (2023).....	11
<b>ONTARIO</b> .....	<b>13</b>
<i>Dulce Vida</i> (2023).....	13
<i>Night Runner</i> (2023) .....	14
<i>Omni Coastal</i> (2023).....	15
<i>Serendipity Princess</i> (2022) .....	16
<b>COLOMBIE-BRITANNIQUE</b> .....	<b>17</b>
<i>Autumn Winds</i> (2021).....	17
<i>Content</i> (2023) .....	19
<i>Hatta III</i> (2022) .....	20
<i>Iron Horse</i> (2023).....	21
<i>Lahaina Lady</i> (2022).....	22
<i>Marquita</i> (2022) .....	23
<i>Michelle Marie</i> (2022) .....	24
<i>Moonlight</i> (2022) .....	25
<i>Déversement d'origine inconnue (jetée B, Campbell River)</i> (2023) .....	26
Nom inconnu (habitation flottante) (2020) .....	27
Nom inconnu (Tofino, navire de pêche ayant une timonerie orange) (2022) .....	29
<b>PROCESSUS DES DEMANDES D'INDEMNISATION GÉNÉRALES ET RAPPORTS D'INCIDENTS</b> .....	<b>30</b>
<b>TERRE-NEUVE-ET-LABRADOR</b> .....	<b>30</b>
<i>Alaskaborg</i> (2022) .....	30
<i>Baffin Sound</i> (2015) .....	31
<i>BBC Oregon</i> (2019) .....	33
<i>Captain Earl W. Winsor</i> (2024).....	34
<i>Comanche</i> (2022).....	35

# Table des matières

<i>Danielle and Mark</i> (2020).....	36
<i>Executioner</i> (2021).....	38
<i>Françoise</i> (2017).....	39
<i>G.J. Emma II</i> (2020).....	43
<i>Hamilton Banker</i> (2020).....	45
<i>Jana Desgagnés</i> (2019).....	46
<i>Jennifer Holly</i> (2019).....	48
<i>Lucas &amp; Rebecca</i> (2017).....	50
<i>Marc Olivier</i> (2022).....	53
<i>Michael Marie III</i> (2022).....	55
<i>MSC Kim</i> (2022).....	56
Déversement d'origine inconnue (Postville) (2020).....	57
<i>Pa Boy</i> (2020).....	59
<i>Sikuk</i> (2017).....	61
<i>Sweven</i> (2019).....	65
Nom inconnu (Valleyfield, baie Bonavista) (2021).....	67
Nom inconnu (bateau de plaisance naufragé) (2020).....	69
<b>NOUVELLE-ÉCOSSE.....</b>	<b>71</b>
<i>Cormorant</i> (2015).....	71
<i>Cormorant</i> (2019).....	74
<i>Emma Marie</i> (2022).....	76
<i>Farley Mowat</i> (2015) (Municipalité de Shelburne).....	77
<i>Farley Mowat</i> (2015) (GCC).....	79
<i>Hydra Mariner</i> (2021).....	82
<i>Northern Tip</i> (2021).....	84
<i>Primo</i> (2021).....	85
<i>Robert &amp; Marilyn</i> (2021).....	87
<i>Ryan Atlantic II</i> (anciennement appelé <i>Cape Rouge</i> ) (2014).....	89
<i>Stephanie &amp; Darrel</i> (2007).....	91
Nom inconnu (navire de pêche, bras nord-ouest, Halifax) (2022).....	92
<b>NOUVEAU-BRUNSWICK.....</b>	<b>93</b>
<i>L'Épaulard</i> (2018).....	93
<i>Jenkins Pride</i> (2022).....	95
<i>SBI Carioca</i> (2017).....	96
<b>QUÉBEC.....</b>	<b>97</b>
<i>Celebrity 180 et Baja</i> (2018).....	97
<i>Éclipse des Mers</i> (2021).....	98
<i>Kathryn Spirit</i> (2014).....	99
Déversement d'origine inconnue (port de Québec) (2021).....	101
<i>Norman McLeod</i> (2018).....	102
<i>Réjane</i> (2020).....	104
<i>Umiavut</i> (2018).....	106
<i>Wilf Seymour</i> (2018).....	107
<b>ONTARIO.....</b>	<b>109</b>
<i>Lakefront Property</i> (2022).....	109
<i>SEA-Q-TI</i> (2021).....	111
Nom inconnu (bateau de plaisance à Toronto) (2021).....	113

# Table des matières

Nom inconnu (lac Manitouwabing, bateau de plaisance) (2023) .....	114
Nom inconnu (habitation flottante, Shiloh Park) (2021) .....	115
Wendy K (2020) .....	117
<b>COLOMBIE-BRITANNIQUE .....</b>	<b>119</b>
<i>Alaska Plaza et Sea Lander</i> (2020).....	119
<i>Aleutian Isle</i> (2022).....	120
<i>Astronaut</i> (2022) .....	121
<i>Atanook</i> (2018) .....	122
<i>Chalands King Arthur et SL 104</i> (2016).....	124
<i>Beldis</i> (2022) .....	126
<i>Bert</i> (2023).....	127
<i>Big T</i> (2020) .....	128
<i>Blue Pacific No. 1</i> (2016) .....	130
<i>Callie Belle</i> (2020).....	133
<i>Central Isle</i> (2016).....	135
<i>Chinooka</i> (2021) .....	137
<i>Incident de Darrell Bay</i> (2018).....	139
<i>Elva M II</i> (Administration portuaire de Steveston) (2016).....	141
<i>Elva M II</i> (GCC) (2016) .....	143
<i>Europe</i> (2023).....	145
<i>Foss 153</i> (2020) .....	146
<i>Go-Getter</i> (2019) .....	147
<i>Island Bay</i> (2022).....	149
<i>Jolly Roger</i> (2021) .....	150
<i>Knot</i> (2021).....	152
<i>Lady Candy</i> (2022) .....	153
<i>Lurch</i> (2020) .....	154
<i>Maggie Mae</i> (2022).....	156
<i>Maipo River</i> (2023) .....	157
<i>Maverick IV</i> (2018).....	158
<i>Mini Fusion</i> (2020).....	161
<i>Mistann</i> (2011).....	163
<i>Nathan E. Stewart</i> (2016).....	165
<i>Nika</i> (2017).....	166
<i>Noelani</i> (2020) .....	169
<i>Ocean Tribune</i> (2020).....	171
<i>Orca G</i> (2021).....	173
<i>Pacific Poet</i> (2021) .....	175
<i>Princeton No. 1</i> (2021).....	176
<i>Red Fir No. 9</i> (2019).....	178
<i>Rnooknoo</i> (2021).....	180
<i>Rolano</i> (2019).....	182
<i>Salerosa</i> (2017) .....	184
<i>Salish Guardian</i> (2019) .....	186
<i>San Jolyne III</i> (2018) .....	188
<i>Santa Rita</i> (2022) .....	190
<i>Scotch Cap</i> (2021).....	191
<i>Sea Lion VI</i> (2021) .....	193
<i>Sea-Que</i> (2016).....	194
<i>Seal Rock</i> (2019) .....	196
<i>Silver Grizzly</i> (2022) .....	198

# Table des matières

<i>Spudnik</i> (2014).....	200
<i>Spudnik</i> (2019).....	202
<i>Stormlander</i> (2021).....	203
<i>Theresa N</i> (2018).....	204
<i>Trailer Princess</i> (2022).....	206
<i>Tracy Isle</i> (2021).....	207
<i>Tymac No. 20</i> (2017).....	209
Nom inconnu (yacht de croisière à passerelle supérieure, port de Ladysmith) (2021).....	212
Nom inconnu (baie Mark, voilier) (2022).....	214
Nom inconnu (chaland) (2020).....	215
Nom Inconnu (chalutier bleu) (2017).....	216
Nom inconnu (Port Alberni, bateau de plaisance naufragé) (2023).....	218
Nom inconnu (chaland ponté) (2019).....	219
Nom inconnu (remorqueur de billes) (2021).....	221
Nom inconnu (voilier, chenal Bedford) (2022).....	222
<i>Viking I</i> (2016).....	223
<i>Viking I</i> (2016).....	225
<i>Watts-T-Use</i> (2021).....	227
<i>Western Breeze</i> (2019).....	228
<i>Western Carrier</i> (2023).....	230
<i>Western Chief</i> (2019).....	231
<i>West Island 395</i> (2018).....	233
<i>West Island 395</i> (2018).....	236
<i>West Island 395</i> (2018).....	239
<i>White Orca</i> (2017).....	242
<i>Zidell Marine 277 et Jake Shearer</i> (2017).....	244
<i>Zodiac Light</i> (2018).....	245
<i>Zodiac Light</i> (2018).....	247
<b>NUNAVUT.....</b>	<b>249</b>
<i>Akademik Ioffe</i> (2018).....	249
<b>INDEX DES INCIDENTS DE 2023-2024.....</b>	<b>250</b>
Processus des petites demandes d'indemnisation.....	250
Processus des demandes d'indemnisation générales et rapports d'incidents.....	255



# Processus des petites demandes d'indemnisation

## Terre-Neuve-et-Labrador

### *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 1<sup>er</sup> 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

# Nouvelle-Écosse

## 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.

# Québec

## 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.

## **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.

## **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.

## **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.

## **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.

## **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.

## **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*.

### **Paielement**

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.

## **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 1<sup>er</sup> 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

## *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.

## **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 1<sup>er</sup> 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.

## **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 1<sup>er</sup> février 2024 au montant réclamé, et la réclamation a été retirée peu après.

### **Situation**

Le dossier a été fermé le 16 février 2024.

## **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 que le paiement avait été reçu de l'assureur du propriétaire du *Serendipity Princess*.

### **Situation**

Le dossier a été fermé le 18 janvier 2024.

# Colombie-Britannique

## Autumn Winds (2021)

Lieu : Passage Discovery, 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*.

### Paielement

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.

## **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.

## **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.

## **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*.

### **Paielement**

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)

## **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.

## **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.

## **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.

## **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.

## **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)

## **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 récapitulatif de 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.

## **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 événements 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.

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

## Terre-Neuve-et-Labrador

### Alaskaborg (2022)

Lieu : Côte sud (Terre-Neuve-et-Labrador)

Numéro de dossier : 120-915-I-G

#### **Incident**

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

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

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

#### **Demande d'indemnisation**

Au 31 mars 2024, aucune demande d'indemnisation n'avait été présentée à l'administrateur.

## *Baffin Sound (2015)*

Lieu : St. Anthony (Terre-Neuve-et-Labrador)

Numéro de dossier : 120-685-C1

### **Incident**

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

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

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

### **Demande d'indemnisation**

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

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

### **Évaluation et offre**

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

## **BBC Oregon (2019)**

Lieu : Bay Bulls (Terre-Neuve-et-Labrador)

Numéro de dossier : 120-844-I-G

### **Incident**

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

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

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

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

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

### **Demande d'indemnisation**

Au 31 mars 2024, aucune demande d'indemnisation n'avait été présentée à l'administrateur.

### **Situation**

Le dossier demeure ouvert.

## **Captain Earl W. Winsor (2024)**

Lieu : Springdale (Terre-Neuve-et-Labrador)

Numéro de dossier : 120-989-I-G

### **Incident**

Le ou vers le 31 janvier 2024, un traversier, le *Captain Ear W. Winsor*, est devenu instable, donnait de la gîte et menaçait de couler. Le navire, d'une jauge brute d'environ 1 772, ne rejetait pas d'hydrocarbures. Bien qu'il ait une jauge brute de plus de 1 000, il semble que le navire n'ait pas été assuré conformément aux exigences de la *Convention sur les hydrocarbures de soute*. L'immatriculation du navire est également périmée.

La Garde côtière canadienne (GCC) a commencé à prendre des mesures d'intervention en réponse à l'incident. Les détails de cette intervention ne sont pas connus.

### **Réclamation**

L'administrateur n'avait pas reçu de réclamation au 31 mars 2024.

### **Situation**

Le dossier demeure ouvert.

## **Comanche (2022)**

Lieu : Baie de Placentia (Terre-Neuve-et-Labrador)

Numéro de dossier : 120-917-I-G

### **Incident**

La Garde côtière canadienne (GCC) est intervenue en réponse à un incident impliquant un vraquier appelé *Comanche* à un certain moment entre le 10 et le 13 mars 2022. D'après l'information que possède l'administrateur, des mesures ont été prises en prévision d'un rejet potentiel d'hydrocarbures par le navire.

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

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

### **Demande d'indemnisation**

Au 31 mars 2024, aucune demande d'indemnisation n'avait été présentée à l'administrateur.

### **Situation**

Le dossier demeure ouvert.

## **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 1<sup>er</sup> 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 conseiller 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 1<sup>er</sup> 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.

## **Executioner (2021)**

Lieu : St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador)

Numéro de dossier : 120-908-I-G

### **Incident**

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

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

Le navire est immatriculé. L'assureur a fourni les renseignements concernant l'assurance. D'autres mesures seront prises si une demande d'indemnisation est soumise.

### **Demande d'indemnisation**

Au 31 mars 2024, aucune demande d'indemnisation n'avait été présentée à l'administrateur.

### **Situation**

Le dossier demeure ouvert.

## *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 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'infilte 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 Clarendville. 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.

## **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.

## **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.

## **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.

## **Jennifer Holly (2019)**

Lieu : Main Brook (Terre-Neuve-et-Labrador)

Numéro de dossier : 120-849-C1

### **Incident**

Le 1<sup>er</sup> 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.

## **Lucas & Rebecca (2017)**

Lieu : Baie des Îles (Terre-Neuve-et-Labrador)

Numéro de dossier : 120-727-C1

### **Incident**

Le 1<sup>er</sup> 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.

## **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.

## **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

## **MSC Kim (2022)**

Lieu : Port au Port (Terre-Neuve-et-Labrador)

Numéro de dossier : 120-916-I-G

### **Incident**

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

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

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

### **Demande d'indemnisation**

Au 31 mars 2024, aucune demande d'indemnisation n'avait été présentée à l'administrateur.

### **Situation**

Le dossier demeure ouvert.

## **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 1<sup>er</sup> 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.

## **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.

## *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 1<sup>er</sup> 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.

## **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 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.

## **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.

## **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 1<sup>er</sup> 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.

# Nouvelle-Écosse

## Cormorant (2015)

Lieu : Rivière La Have, 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 1<sup>er</sup> 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)

## **Cormorant (2019)**

Lieu : Rivière LaHave, Bridgewater (Nouvelle-Écosse)

Numéro de dossier : 120-850-I-G

### **Incident**

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

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

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

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

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

Le 7 juillet 2021, le Gouvernement du Canada annonçait que le *Cormorant* avait été déconstruit.

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

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

### **Demande d'indemnisation**

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

## **Situation**

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

## **Dossiers connexes**

120-652-C1 – *Hannah Atlantic* (2014), (même lieu d'incident)

120-653-C1 – *Ryan Atlantic II* (anciennement appelé *Cape Rouge*) (2014), (même lieu d'incident)

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

## **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 jerrycans 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.

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

Lieu : Port de Shelburne (Nouvelle-Écosse)

Numéro de cas : 120-679-C1-1

### **Incident**

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

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

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

### **Demande d'indemnisation**

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

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

- les frais des services de sécurité exigés par la GCC durant son opération de renflouement du navire;
- la perte de droits d'amarrage pendant la période du 25 juin au 9 août 2015 (42 jours) durant l'opération de renflouement du *Farley Mowat* par la GCC;
- les frais d'enlèvement des débris que le propriétaire du navire a laissés sur le quai lorsqu'il a commencé à déconstruire le navire;
- les frais de pompage de l'eau mélangée aux hydrocarbures à intervalles réguliers pour éviter de causer d'autre pollution.

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

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

### **Évaluation et offre**

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

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

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

### **Mesures de recouvrement**

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

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

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

### **Situation**

Le dossier demeure ouvert.

### **Dossiers connexes**

*Farley Mowat* (2015) (GCC), numéro de cas 120-679-C1 (même incident, différent demandeur)

*Farley Mowat* (2017), numéro de cas 120-718-C1 (même incident, différent demandeur)

*Ryan Atlantic II* (2017), numéro de cas 120-653-C1 (même propriétaire)

*Hannah Atlantic* (2014), numéro de cas 120-652-C1 (même propriétaire)

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

Lieu : Port de Shelburne (Nouvelle-Écosse)

Numéro de dossier : 120-679-C1

### Incident

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

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

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

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

Les entrepreneurs ont poursuivi les opérations de récupération chaque jour du 28 juin au 2 août, date à laquelle l'épave a été remise à flot le long du quai. Un entrepreneur a fabriqué des pieux en acier qui ont été plantés dans le fond marin du port à côté du quai en prévision du renflouement du navire. Ces pieux ont servi à soutenir le navire pour le stabiliser durant l'opération de renflouement. De plus, des pompes submersibles ont été utilisées pour vider le

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

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

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

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

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

### **Demande d'indemnisation**

Le 18 janvier 2016, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 814 815,05 \$ pour les frais engagés en réponse à l'incident, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

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

### **Évaluation et offre**

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

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

## **Mesures de recouvrement**

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

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

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

## **Situation**

Le dossier demeure ouvert.

## **Dossiers connexes**

*Farley Mowat* (2015) (Municipalité de Shelburne), numéro de cas 120-679-C1-1 (même incident, différent demandeur).

*Farley Mowat* (2017), numéro de cas 120-718-C1 (même navire, même lieu, même demandeur, différent incident).

*Ryan Atlantic II* (2017), numéro de cas 120-653-C1 (même propriétaire).

*Hannah Atlantic* (2014), numéro de cas 120-652-C1 (même propriétaire).

## **Hydra Mariner (2021)**

Lieu : 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.

## **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.

## **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 1<sup>er</sup> 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.

## **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 souillées 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.

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

Lieu : Bridgewater (Nouvelle-Écosse)

Numéro de cas : 120-653-C1

### **Incident**

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

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

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

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

### **Demande d'indemnisation**

Le 26 juin 2014, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 362 575,38 \$ pour les frais engagés en réponse à l'incident, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

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

### **Évaluation et offre**

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

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

### **Mesures de recouvrement**

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

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

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

### **Situation**

Le dossier demeure ouvert.

### **Dossiers connexes**

*Hannah Atlantic* (2014), numéro de cas : 120-652-C1 (même propriétaire et même lieu)

*Farley Mowat* (2015), numéro de cas : 120-679-C1 et 679-C1-1 (même propriétaire)

*Cormorant* (2015), numéro de cas : 120-672-C1 (même lieu)

## *Stephanie & Darrel (2007)*

Lieu : Shelburne (Nouvelle-Écosse)

Numéro de dossier : 120-530-C1

### **Incident**

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

Le 1<sup>er</sup> 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.

## **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.

# Nouveau-Brunswick

## *L'Épaulard (2018)*

Lieu : Blacks Harbour (Nouveau-Brunswick)

Numéro de dossier : 120-876-C1

### Incident

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

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

### Demande d'indemnisation

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

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

### Évaluation et offre

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

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

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

## **Mesures de recouvrement**

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

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

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

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 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.

## **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.

## **SBI Carioca (2017)**

Lieu : Port de Belledune (Nouveau-Brunswick)

Numéro de dossier : 120-724-R

### **Incident**

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

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

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

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

### **Demande d'indemnisation**

Au 31 mars 2024, aucune demande d'indemnisation n'avait été présentée à l'administrateur.

### **Situation**

Le dossier demeure ouvert.

# Québec

## *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.

## **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.

## **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 (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.

## **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.

## **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.

## **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.

## **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)

# Ontario

## 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 1<sup>er</sup> mars 2024.

### **Situation**

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

## **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.

## **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.

## **Nom inconnu (lac Manitouwabing, bateau de plaisance) (2023)**

Lieu : Lac Manitouwabing (Ontario)

Numéro de dossier : 120-952-I-G

### **Incident**

Le 19 mai 2023, un déversement d'hydrocarbures a eu lieu à la suite d'un incident impliquant un bateau unique, un bateau de plaisance qui se trouvait sur le lac Manitouwabing, en Ontario. Environ deux à trois litres de polluants ont été rejetés dans l'environnement marin.

Les échanges entre la Caisse et le canton de McKellar ont apporté des précisions sur le processus de réclamation. Toutefois, aucune réclamation n'a encore été présentée.

### **Réclamation**

Au 31 mars 2024, aucune réclamation n'avait été reçue pour cet incident.

### **Situation**

Le dossier demeure ouvert.

## **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.

## **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 1<sup>er</sup> 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.

# Colombie-Britannique

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

Lieu : Port McNeill (Colombie-Britannique)

Numéro de cas : 120-888-I-G

### **Incident**

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

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

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

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

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

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

### **Demande d'indemnisation**

Au 31 mars 2024, aucune demande d'indemnisation n'avait été présentée à l'administrateur.

### **Situation**

Le dossier demeure ouvert.

## **Aleutian Isle (2022)**

Lieu : Île San Juan, Washington, États-Unis  
Près du Détroit de Haro (Colombie-Britannique)  
Numéro de dossier : 120-928-R

### **Incident**

Le 13 août 2022, l'*Aleutian Isle*, un navire de pêche de 58 pieds immatriculé aux États-Unis, a coulé dans les eaux américaines juste au large de la pointe Sunset de l'île San Juan, dans l'État de Washington. Le naufrage a causé une irisation d'hydrocarbures à la surface de l'eau, formée surtout de carburant diesel, qui a pénétré ou a menacé de pénétrer dans les eaux canadiennes, car le navire a coulé à seulement quelques kilomètres de la frontière maritime.

Les autorités gouvernementales et les Premières Nations des États-Unis et du Canada se sont mobilisées à la suite du naufrage. Elles ont déployé un barrage flottant et ont surveillé le déversement et l'opération d'intervention. Des craintes ont été soulevées à propos des effets possibles sur les mammifères marins dans le secteur.

À l'origine, l'*Aleutian Isle* a coulé à une profondeur d'environ 100 pieds. En raison de la pente très escarpée du fond marin à cet endroit, il a ensuite glissé et a sombré à une profondeur d'environ 200 pieds. Cela a compliqué les opérations d'intervention. Le 17 septembre 2022, le navire a été renfloué et placé sur un chaland. Il a finalement été retiré de l'endroit dans les jours suivants.

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

Le bureau de l'administrateur a communiqué avec la Garde côtière canadienne (GCC) afin de connaître l'ampleur de sa participation aux opérations d'intervention, mais aucune réponse détaillée n'a été reçue. Il a été décidé d'ouvrir un dossier sur cet incident en prévision d'éventuelles réclamations.

### **Réclamation**

Au 31 mars 2024, aucune réclamation n'a été présentée à l'administrateur.

### **Situation**

Le dossier demeure ouvert.

## **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.

## **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 minimale 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.

## **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)

## **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.

## **Bert (2023)**

Lieu : Fleuve Fraser (Colombie-Britannique)

Numéro de dossier : 120-972-I-G

### **Incident**

Le ou vers le 28 juillet 2023, le *Bert*, un chaland-citerne, ayant une jauge brute de 1 378, s'est échoué du côté du delta du fleuve Fraser. D'après les indications, le chaland avait une capacité de 228 000 litres au moment de l'incident. On ne sait pas si le navire rejetait des polluants ni dans quelle mesure. Le navire est la propriété de la Storm Away Towing Itée, une société de Campbell River, qui était en contact avec la Garde côtière canadienne (GCC). La situation de l'assurance du navire au moment de l'incident n'est pas clairement déterminée.

Aucune nouvelle n'a été reçue au 31 mars 2024.

### **Réclamation**

L'administrateur n'avait pas reçu de réclamation.

### **Situation**

Le dossier est encore ouvert au 31 mars 2024.

## **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.

## **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.

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

Le 19 mars 2019, l'administrateur a délivré à une entreprise de télécommunications une 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 1<sup>er</sup> 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 démuné. 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.

## **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.

## **Central Isle (2016)**

Lieu : French Creek (Colombie-Britannique)

Numéro de dossier : 120-744-C1

### **Incident**

Le 1<sup>er</sup> 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.

## **Chinooka (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.

## **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 minimale 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).

## **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).

## **Europe (2023)**

Lieu : Baie English (Colombie-Britannique)

Numéro de dossier : 120-945-I-G

### **Incident**

Le 23 janvier 2023, l'administrateur a ouvert un dossier après avoir appris qu'un navire porte-conteneurs de taille post-Panamax avait causé un déversement de 60 à 100 litres d'hydrocarbures dans la baie English, en Colombie-Britannique.

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

À la suite de l'incident, l'administrateur a fait enquête sur la propriété et l'assurance du navire. Il a été déterminé que le navire appartenait à une compagnie de Grèce et qu'il était assuré par un membre d'un groupe d'assureurs avec lequel l'administrateur avait conclu un protocole d'entente. Étant donné l'existence du protocole d'entente et l'assurance sur le navire, il a été déterminé qu'aucune autre mesure n'était nécessaire.

### **Réclamation**

Au 31 mars 2024, aucune réclamation n'a été présentée à l'administrateur.

### **Situation**

Le dossier demeure ouvert.

## **Foss 153 (2020)**

Lieu : Baie Dinan, Haida Gwaii (Colombie-Britannique)

Numéro de dossier : 120-862-I-G

### **Incident**

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

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

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

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

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

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

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

### **Demande d'indemnisation**

Au 31 mars 2024, aucune demande n'avait été présentée à l'administrateur.

### **Situation**

Le dossier a été fermé le 6 juin 2023.

## **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 été fermé le 8 août 2023.

## **Island Bay (2022)**

Lieu : Baie Carpenter, Haida Gwaii (Colombie-Britannique)

Numéro de dossier : 120-953-I-G

### **Incident**

Le 10 septembre 2022, l'*Island Bay* a coulé dans la baie Carpenter à Haida Gwaii, en Colombie-Britannique. Peu de détails sont connus sur l'incident et l'intervention. La Garde côtière canadienne (GCC) serait intervenue et aurait engagé des frais modérés.

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

Le bureau de l'administrateur a communiqué régulièrement avec la GCC pour se tenir au courant de toute évolution ou de réclamations à venir.

### **Réclamation**

L'administrateur n'avait pas reçu de réclamation au 31 mars 2024.

### **Situation**

Le dossier est 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.

## **Knot (2021)**

Lieu : Bras Todd (Colombie-Britannique)

Numéro de dossier : 120-901-I-G

### **Incident**

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

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

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

### **Demande d'indemnisation**

Au 31 mars 2024, aucune demande d'indemnisation n'avait été présentée à l'administrateur.

### **Situation**

Le dossier demeure ouvert.

## **Lady Candy (2022)**

Lieu : Bella Coola (Colombie-Britannique)

Numéro de dossier : 120-914-I-G

### **Incident**

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

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

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

### **Demande d'indemnisation**

Au 31 mars 2024, aucune demande d'indemnisation n'a été présentée à l'administrateur.

### **Situation**

Le dossier demeure ouvert.

## **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 événements 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 1<sup>er</sup> 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.

## **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.

## **Maipo River (2023)**

Lieu : Port de Nanaimo (Colombie-Britannique)

Numéro de dossier : 120-962-I-G

### **Incident**

Le ou vers le 26 juillet 2023, un navire de charge de 180 mètres battant pavillon de Hong Kong, d'une jauge brute d'environ 21 000, a rejeté du combustible de soute et du mazout lourd. Le rejet s'est produit lors d'un transfert de carburant tandis que le navire était à quai au terminal des navires de croisière de Nanaimo. La Garde côtière canadienne (GCC) et la West Coast Marine Response Corp. sont intervenues dans l'incident. Elles ont notamment placé un barrage flottant autour du navire et ont déployé des navires écrémeurs.

### **Réclamation**

L'administrateur n'avait pas reçu de réclamation au 31 mars 2024.

### **Situation**

Le dossier demeure ouvert.

## **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 propriétaire 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 rétroactivement. 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.

## **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.

## *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 événements étaient obturés. Entre-temps, des polluants s'échappaient encore du navire et il était difficile de déterminer la quantité de polluants qu'il y avait encore à bord. Par la suite, il a été décidé de renflouer le navire pour enlever le reste des hydrocarbures. Les travaux ont été compliqués par de fortes rafales de vent, de puissants courants de marée et la circulation maritime du club nautique local. Tard dans la journée du 17 octobre, le navire a enfin été renfloué, vidé d'eau et remorqué jusqu'au chantier naval de l'entrepreneur pour être inspecté plus à fond. Des réparations ont été faites aux moteurs du navire.

Le 9 décembre 2011, la GCC a envoyé au propriétaire du navire un avis d'intention de vendre le navire. Cependant, l'avis a été retourné à la GCC parce qu'il n'a pu être livré. En janvier 2012, le *Mistann* a été vendu par la GCC au prix de 1 200 \$.

### Demande d'indemnisation

Le 26 avril 2012, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans (MPO/GCC), une demande d'indemnisation au montant de 113 787,48 \$, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

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

### Évaluation et offre

La demande d'indemnisation a fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation. Une partie des frais réclamés pour les services contractuels ont été refusés, car les opérations de sauvetage du navire effectuées durant la fin de semaine, qui ont entraîné des frais supplémentaires, n'ont pas été jugées nécessaires. Les frais de réparation des moteurs du navire n'ont pas été considérés raisonnables non plus. Par ailleurs, le taux de calcul des frais administratifs a été ajusté.

Le 12 septembre 2012, l'administrateur a offert au MPO/GCC le montant établi de 100 462,51 \$, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. Le MPO/GCC a accepté l'offre, et la somme de 103 428,74 \$, y compris les intérêts, lui a été versée le ou vers le 27 septembre 2012.

## **Mesures de recouvrement**

Le ou vers le 16 octobre 2012, l'avocat-conseil de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse) a envoyé au propriétaire inscrit du *Mistann* une lettre lui demandant de payer le montant que la Caisse avait versé à la GCC. La lettre a été retournée avec la mention « déménagé / inconnu ». L'administrateur a engagé une entreprise professionnelle de localisation pour trouver le propriétaire inscrit du navire et faire une recherche de ses actifs saisissables.

Le 20 septembre 2013, l'avocat-conseil de la Caisse a signifié une demande au propriétaire du navire à Port Edward, près de Prince Rupert. Aucune défense n'a été déposée. Le 29 janvier 2014, un jugement par défaut a été rendu contre le défendeur par le protonotaire de la Cour fédérale à Vancouver.

En 2016, l'administrateur a appris que le propriétaire du *Mistann* possédait aussi deux autres navires. Par la suite, une action en justice a été intentée pour saisir ces navires. En février 2017, trois navires, des groupes électrogènes et un véhicule appartenant au propriétaire du *Mistann* ont été saisis et vendus. La vente de ces actifs a permis à l'administrateur de recouvrer la somme de 18 080,42 \$, après le paiement des coûts.

En juillet 2018, d'autres recherches ont été faites, mais aucun autre actif saisissable ni aucune autre source de revenu n'a été trouvé.

## **Situation**

Le dossier demeure ouvert.

## **Nathan E. Stewart (2016)**

Lieu : Bella Bella (Colombie-Britannique)

Numéro de dossier : 120-697-C1

### **Incident**

Le 13 octobre 2016, le remorqueur *Nathan E. Stewart* s'est échoué, a coulé et a déversé du carburant diesel à l'entrée du passage Seaforth, près de Bella Bella, en Colombie-Britannique. Au moment de l'échouement, le *Nathan E. Stewart* poussait le chaland-citerne DBL 55, formant un ensemble remorqueur-chaland articulé. Le remorqueur contenait environ 59 924 gallons de carburant diesel et 2 700 gallons d'huile lorsque l'incident s'est produit. Des opérations de pompage direct ont été effectuées pour retirer les hydrocarbures du remorqueur. De plus, un barrage flottant a été déployé autour du remorqueur coulé, et du matériel absorbant a été employé pour récupérer les hydrocarbures à l'intérieur du barrage flottant. Les opérations de récupération des hydrocarbures ont été compliquées par des conditions météorologiques défavorables.

Le chaland, qui n'avait aucune cargaison à son bord au moment de l'incident, a été détaché du remorqueur et déplacé à un point de mouillage sûr. Le chaland n'a causé aucune pollution par les hydrocarbures.

Un poste unifié de commandement et de gestion de l'incident a été établi dans les locaux du Conseil tribal de la Nation Heiltsuk afin de faciliter l'intervention. L'incident s'est produit sur le territoire traditionnel de la Nation Heiltsuk, dont les membres ont été parmi les premiers à intervenir.

En décembre 2017, le Bureau de la sécurité des transports du Canada a publié un rapport dans lequel il a conclu que l'échouement avait probablement été causé par le fait que le second officier s'est endormi pendant qu'il était à la passerelle, et que les procédures de sécurité de la compagnie en matière de tenue de quart n'ont pas été appliquées correctement.

### **Demande d'indemnisation**

Le 11 octobre 2019, l'administrateur a reçu des avocats du Conseil tribal de la Nation Heiltsuk une demande d'indemnisation complexe, présentée en vertu de l'article 107 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, pour dédommager la Nation Heiltsuk ou, à titre subsidiaire, pour dédommager collectivement les membres individuels de la Nation Heiltsuk.

Les avocats du Conseil tribal de la Nation Heiltsuk ont aussi demandé à l'administrateur d'attendre avant de rendre une décision sur la demande d'indemnisation, car il se pouvait que des éléments de preuve non encore disponibles soient révélés à la suite de procédures judiciaires distinctes qui étaient encore en instance.

### **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)

## **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 1<sup>er</sup> 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 continu de coopération du propriétaire, les frais d'entreposage du bateau sur des blocs après le 6 juillet 2017 ont été réduits.

Le 1<sup>er</sup> 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.

## *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 1<sup>er</sup> 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.

## *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.

## **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

## **Pacific Poet (2021)**

Lieu : Marina d'Oak Bay (Colombie-Britannique)

Numéro de dossier : 120-911-I-G

### **Incident**

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

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

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

### **Demande d'indemnisation**

Au 31 mars 2024, aucune demande d'indemnisation n'avait été présentée à l'administrateur.

### **Situation**

Le dossier demeure ouvert.

## *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 événements 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 I*.

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 I* 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 I*.

### **Situation**

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

## **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.

## **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 1<sup>er</sup> 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)

## **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 dégageant de responsabilité.

L'action a été abandonnée le 19 décembre 2023.

### **Situation**

Le dossier a été fermé le 16 février 2024.

## **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 1<sup>er</sup> février 2019, l'administrateur a reçu de la GCC, au nom du ministre des Pêches et des Océans, une demande d'indemnisation au montant total de 62 673,20 \$ pour les frais engagés en réponse à l'incident causé par le *Salerosa*.

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

### **Évaluation et offre**

L'administrateur a fait enquête et a évalué la demande d'indemnisation. Le 19 février 2019, des renseignements et des documents additionnels ont été demandés à la GCC. Aucune réponse n'a été reçue.

D'après les documents à l'appui de la demande d'indemnisation de la GCC, l'administrateur n'était pas convaincu que le *Salerosa* posait encore une menace de pollution par les hydrocarbures une fois que l'opération de renflouement du navire a été menée, après avoir été

retardée. Par conséquent, une grande partie des frais relatifs aux services contractuels ont été rejetés.

Le 11 avril 2019, l'administrateur a fait une offre d'indemnité à la GCC au montant de 8 254,51 \$, plus les intérêts courus de 619,95 \$.

La GCC a accepté l'offre le 24 avril 2019, et la somme de 8 874,46 \$, y compris les intérêts, lui a été versée par prélèvement sur la Caisse trois jours plus tard.

### **Mesures de recouvrement**

Le 21 mai 2019, l'avocat interne de l'administrateur a envoyé une mise en demeure au propriétaire inscrit du *Salerosa* à l'adresse fournie par la GCC. Aucune réponse n'a été reçue.

L'équipe juridique interne de l'administrateur a mené une enquête plus approfondie, mais elle n'a découvert aucun indice utile pouvant aider à trouver l'adresse ou les coordonnées du propriétaire du navire.

Le 28 janvier 2020, l'administrateur a délivré à une entreprise locale de services publics une assignation en vertu de la *Loi sur les enquêtes*, dans le but de trouver le propriétaire du *Salerosa*. Une réponse à l'assignation a été reçue le 11 février 2020.

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

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

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

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

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

### **Situation**

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

## **Salish Guardian (2019)**

Lieu : Île Goat, port de Ganges (Colombie-Britannique)

Numéro de dossier : 120-898-C1

### **Incident**

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

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

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

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

### **Demande d'indemnisation**

Le 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.

## **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.

## **Santa Rita (2022)**

Lieu : Marina de Goldstream, Langford (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.

## **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.

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

Lieu : Maple Bay (Colombie-Britannique)

Numéro de dossier : 120-912-I-G

### **Incident**

Le *Sea Lion VI* était un remorqueur en bois délabré de 116 ans, mouillé à Maple Bay. Le ou vers le 24 décembre 2021, le remorqueur est devenu un navire préoccupant et un danger pour l'environnement lorsqu'il a commencé à gîter de cinq degrés et quand l'eau de pluie a commencé à l'infiltrer. Son état général était inquiétant. Il présentait un risque élevé de couler et de pouvoir rejeter des polluants dans l'environnement marin. Le ou vers le 1<sup>er</sup> janvier 2022, la Garde côtière canadienne (GCC) a pris des mesures d'intervention.

Finalement, le navire a été démantelé et éliminé.

### **Réclamation**

Au 31 mars 2024, aucune réclamation n'avait été reçue pour cet incident.

### **Situation**

Le dossier demeure ouvert.

## 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 1<sup>er</sup> 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.

## **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.

## **Silver Grizzly (2022)**

Lieu : Bella Coola (Colombie-Britannique)

Numéro de dossier : 120-985-C1

### **Incident**

Le 1<sup>er</sup> 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.

## *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)

## **Spudnik (2019)**

Lieu : Détroit de Howe, (Colombie-Britannique)

Numéro de dossier : 120-856-I-G

### **Incident**

Le 12 novembre 2014, le *Spudnik*, un ancien navire de débarquement des forces navales des États-Unis, d'une jauge brute de 487, a rompu ses amarres et est parti à la dérive dans le détroit de Howe, en Colombie-Britannique. Selon les estimations, il y avait 5 000 litres de carburant diesel dans les réservoirs du navire et 1 500 litres d'huile lubrifiante et d'eau huileuse dans la salle des machines. Le propriétaire du navire ne pouvait prendre aucune mesure d'intervention adéquate. La Garde côtière canadienne (GCC) a donc assumé le rôle de commandant sur place.

Des remorqueurs ont été engagés pour tirer le *Spudnik* jusqu'à une installation située sur le fleuve Fraser, afin d'enlever les polluants du navire. L'opération d'enlèvement des hydrocarbures a débuté le 20 novembre 2014 et a pris fin le 4 décembre. Au total, 120 000 litres d'hydrocarbures et d'eau ont été retirés du navire. Une fois les hydrocarbures enlevés, tous les réservoirs à double fond ont été ouverts et inspectés. L'inspection a révélé que les cales de la salle des machines avaient été nettoyées au point où, si le navire coulait à nouveau, il n'y aurait aucun rejet d'hydrocarbures récupérables provenant des cales. De plus, des matelas absorbants ont été placés dans chacun des réservoirs.

Le 6 janvier 2020, la GCC a annoncé qu'elle prenait des mesures pour enlever le *Spudnik* des eaux du fleuve Fraser. La GCC a expliqué qu'elle prenait ces mesures pour prévenir les dommages à long terme sur l'environnement et assurer la sécurité du public, et parce qu'on a découvert des hydrocarbures à bord du navire qui n'avaient pas été enlevés durant l'opération de 2014. Il se pouvait que les mesures à prendre comprennent la déconstruction du navire.

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

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

### **Demande d'indemnisation**

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

### **Situation**

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

### **Dossiers connexes**

120-665-C1 – *Spudnik* (même navire, demande d'indemnisation pour les mesures prises en 2014)

120-689-C1 – *King Arthur and SL104* (même propriétaire)

120-833-C1 – Incident de Darrell Bay (même propriétaire)

120-885-C1 – Nom inconnu (chaland ponté) (même propriétaire)

## **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 événements 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.

## **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.

## **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 continue 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 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.

## **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 événements 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 événements 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.

## **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 1<sup>er</sup> 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.

## **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 1<sup>er</sup> 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

## **Nom inconnu (baie Mark, voilier) (2022)**

Lieu : Baie Mark (Colombie-Britannique)

Numéro de dossier : 120-949-C1

### **Incident**

Le 1<sup>er</sup> 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.

## **Nom inconnu (chaland) (2020)**

Lieu : Port de French Creek, Parksville (Colombie-Britannique)

Numéro de dossier : 120-879-I-G

### **Incident**

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

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

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

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

### **Demande d'indemnisation**

Au 31 mars 2024, aucune demande d'indemnisation n'avait été présentée à l'administrateur.

### **Situation**

Le dossier demeure ouvert.

## **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.

## **Nom inconnu (Port Alberni, bateau de plaisance naufragé) (2023)**

Lieu : Port Alberni, Colombie-Britannique

Numéro de dossier : 120-997-I-G

### **Incident**

En mai 2023, un navire converti en bateau de plaisance a coulé. Le navire a été renfloué et a coulé à nouveau. Il semblait que le navire endommageait de l'équipement appartenant à l'administration portuaire et qu'il déversait aussi des hydrocarbures.

L'administration portuaire a avisé qu'elle avait l'intention de prendre des mesures mais ne pouvait confirmer si une réclamation serait soumise.

### **Réclamation**

Au 31 mars 2024, l'administrateur n'avait reçu aucune réclamation.

### **Situation**

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

## **Nom inconnu (chaland ponté) (2019)**

Lieu : Port Mellon (Colombie-Britannique)

Numéro de dossier : 120-885-C1

### **Incident**

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

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

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

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

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

### **Demande d'indemnisation**

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

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

### **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)

## **Nom inconnu (remorqueur de billes) (2021)**

Lieu : Chenal Trevor (Colombie-Britannique)

Numéro de dossier : 120-913-I-G

### **Incident**

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

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

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

### **Demande d'indemnisation**

Au 31 mars 2024, aucune demande d'indemnisation n'avait été présentée à l'administrateur.

### **Situation**

Le dossier demeure ouvert.

## **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 événements 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.

## **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 événements 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 1<sup>er</sup> 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 événements 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 1<sup>er</sup> 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)

## **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 1<sup>er</sup> 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.

## **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 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. 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.

## **Western Carrier (2023)**

Lieu : Chancellor Channel, Colombie-Britannique

Numéro de dossier : 120-950-I-G

### **Incident**

Le ou vers le 20 avril 2023, un camion-citerne est tombé du chaland *Western Carrier* dans le Chancellor Channel, près de Campbell River. Le camion avait à son bord 17 000 litres de carburant diesel, lorsqu'il est tombé du chaland. Cet incident fut causé par une tempête. Il y a eu un petit rejet d'hydrocarbures dans l'eau, venant du camion. Les travaux d'intervention ont mené avec succès à retirer le camion de l'eau.

En date du 31 mars 2024, aucune mise à jour n'a été reçue.

### **Réclamation**

Au 31 mars 2024, l'administrateur n'a reçue aucune réclamation.

### **Situation**

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

## **Western Chief (2019)**

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

### **Incident**

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

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

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

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

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

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

## **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.

## **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 alléger 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-C1-2

### **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 alléger 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 1<sup>er</sup> 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)

## **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 alléger 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)

## **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.

## **Zidell Marine 277 et Jake Shearer (2017)**

Lieu : Île Goose (Colombie-Britannique)

Numéro de dossier : 120-732-R

### **Incident**

Le 26 novembre 2017, le *Jake Shearer* (497 TJB) et le *Zidell Marine 277* (moins de 6 000 TJB), un remorqueur et un chaland formant un ensemble articulé, qui étaient immatriculés aux États-Unis, se sont détachés l'un de l'autre à cause d'une défaillance mécanique de leur dispositif de raccordement, pendant qu'ils naviguaient dans le détroit de la Reine-Charlotte, au sud-ouest de Bella Bella, en Colombie-Britannique. Le *Zidell Marine 277* est parti à la dérive par mauvais temps et risquait de s'échouer sur les écueils ou le récif. Le chaland avait à son bord 468 000 litres d'essence et 3,5 millions de litres de carburant diesel. Les membres de l'équipage du remorqueur ont réussi à monter à bord du chaland et à jeter son ancre près de l'île Goose.

Une équipe d'intervention environnementale de la Garde côtière canadienne (GCC) s'est rendue sur les lieux. Le lendemain, un autre remorqueur, le *Gulf Cajun*, a pu se raccorder au chaland et poursuivre le voyage de Seattle (Washington) jusqu'en Alaska.

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

Lorsqu'il a été avisé de l'incident, l'administrateur a chargé son avocat-conseil interne de s'informer à propos des demandeurs potentiels et des montants possibles de leurs demandes d'indemnisation. L'administrateur a aussi chargé un avocat externe d'obtenir une garantie financière des propriétaires et des assureurs des navires, en vertu de l'article 102 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Le 24 mai 2018, une lettre d'engagement au montant de 338 000 \$ a été reçue du club de protection et d'indemnisation.

### **Demande d'indemnisation**

Au 31 mars 2024, aucune demande n'avait été présentée à l'administrateur.

### **Situation**

Le dossier demeure ouvert.

## **Zodiac Light (2018)**

Lieu : Village de Kitamaat (Colombie-Britannique)

Numéro de dossier : 120-857-C1

### **Incident**

Le 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 1<sup>er</sup> 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)

# Nunavut

## *Akademik Ioffe (2018)*

Lieu : Kugaaruk (Nunavut)

Numéro de dossier : 120-820-R

### **Incident**

Le 24 août 2018, l'*Akademik Ioffe*, un navire de croisière d'une jauge brute de 6 450 battant pavillon russe, s'est échoué près de Kugaaruk, au Nunavut. Deux brise-glaces de la Garde côtière canadienne (GCC) se sont dirigés vers l'endroit pour prêter assistance. Le 25 août 2018, tous les passagers ont été transférés en toute sécurité à bord de l'*Akademik Sergey Vavilov*, le navire-jumeau de l'*Akademik Ioffe* qui suivait ce dernier. Un porte-parole du service de recherche et sauvetage de la région de Trenton a indiqué que le navire prenait l'eau, mais qu'il était en état stable et qu'il ne présentait aucun danger immédiat. Le 25 août 2018, le navire a été remis à flot et escorté jusqu'à un chantier naval pour des réparations temporaires.

Une action fût intentée par One Ocean Expéditions Inc., le sous-affrèteur de l'*Akademik Ioffe*, le 8 août 2019 contre le propriétaire du navire et huit navires-jumeaux. L'Administrateur n'était pas parti à cette action.

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

En septembre 2018, le bureau de l'administrateur a communiqué avec la GCC afin d'obtenir une estimation du coût des opérations d'intervention. Après avoir reçu l'information de la GCC, l'administrateur a chargé son avocat-conseil de communiquer avec l'assureur de l'affrèteur afin d'obtenir une garantie financière. Le 13 décembre 2018, une lettre d'engagement au montant de 470 000 \$ a été reçue de l'assureur.

### **Demande d'indemnisation**

Au 31 mars 2024, aucune demande n'avait été présentée à l'administrateur.

### **Situation**

Le dossier demeure ouvert.

## Index des incidents de 2023-2024

### Processus des petites demandes d'indemnisation

Incident	Réclamation	Décision	Date de l'avis de paiement	Date de l'avis de trop payé	Situation
Nom du navire Date de l'incident Lieu de l'incident Type de navire Détails de l'incident	Montant réclamé Date de la demande Nom du demandeur	Montant offert (%) par rapport au montant réclamé			
<b>Terre-Neuve et Labrador</b>					
<b>Michael Marie III</b> 2022-04-09 Arnold's Cove Navire de pêche Déversement de diesel	16 800,89 \$ 2022-07-06 MPO/GCC	16 800,89 \$ (100 %)	2022-08-31	-	Ouvert
<b>Nouvelle-Écosse</b>					
<b>Kraken</b> 2022-01-28 Lunenburg Bateau de plaisance Pas de déversement 	25 987,07 \$ 2023-01-26 MPO/GCC	25 987,07 \$ (100 %)	2023-03-16	-	Ouvert
<b>Québec</b>					
<b>Ale</b> 2022-12-17 Les Méchins Vraquier Pas de déversement	6 557,09 \$ 2023-12-15 MPO/GCC	6 557,09 \$ (100 %)	2024-02-23	-	Ouvert
<b>BBC Kwiatkowski</b> 2022-12-19 Pointe-aux-Trembles Navire de charge Pas de déversement	30 322,98 \$ 2023-12-14 MPO/GCC	30 322,98 \$ (100 %)	2024-02-23	-	Ouvert
<b>Canary</b> 2022-11-23 Rivière Madeleine Vraquier Pas de déversement	2 921,47 \$ 2023-11-16 MPO/GCC	2 921,47 \$ (100 %)	2024-01-11	-	Ouvert

Note : L'icône  désigne une épave ou un navire abandonné ou délabré.

## Index des incidents

Incident	Réclamation	Décision	Date de l'avis de paiement	Date de l'avis de trop payé	Situation
Nom du navire Date de l'incident Lieu de l'incident Type de navire Détails de l'incident	Montant réclamé Date de la demande Nom du demandeur	Montant offert (%) par rapport au montant réclamé			
<b>Gaia</b> 2023-08-07 Sainte-Anne-des-Monts Bateau de plaisance Pas de déversement	3 003,13 \$ 2024-01-23 MPO/GCC	3 003,13 \$ (100 %)	2024-03-21	-	Ouvert
<b>Le Plaisancier</b> 2022-08-25 Marina Réal Bouvier, Longueuil Navire à passagers Déversement de diesel	2 980 \$ 2023-08-11 MPO/GCC	2 980 \$ (100 %)	2023-10-16	-	Ouvert
<b>L'Inséparable II</b> 2021-11-05 Rivière Saint-Maurice Bateau de plaisance Pas de déversement 	15 947,60 \$ 2022-07-18 MPO/GCC	15 947,60 \$ (100 %)	2022-09-09	-	Ouvert
<b>Patagonman</b> 2022-12-11 Écluse de Sainte-Catherine Vraquier Pas de déversement	3 387,66 \$ 2023-12-08 MPO/GCC	3 387,66 \$ (100 %)	2024-02-06	-	Ouvert
<b>Nom inconnu</b> 2023-07-31 Trois-Rivières Bateau de plaisance Déversement d'essence	4 907,93 \$ 2024-02-02 MPO/GCC	4 907,93 \$ (100 %)	2024-03-27	-	Ouvert
<b>Ontario</b>					
<b>Dulce Vida</b> 2023-07-24 Marina de Cobourg Bateau de plaisance	4 199,47 \$ 2024-02-26 MPO/GCC	En cours d'évaluation		-	Ouvert

Note : L'icône  désigne une épave ou un navire abandonné ou délabré.

## Index des incidents

Incident	Réclamation	Décision	Date de l'avis de paiement	Date de l'avis de trop payé	Situation
Nom du navire Date de l'incident Lieu de l'incident Type de navire Détails de l'incident	Montant réclamé Date de la demande Nom du demandeur	Montant offert (%) par rapport au montant réclamé			
Déversement de diesel					
<b>Night Runner</b> 2023-07-23 Club nautique du lac Huron, Sarnia Bateau de plaisance Déversement de carburant et d'huile pour moteurs 	3 277 96 \$ 2024-02-01 MPO/GCC	3 277 96 \$ (100 %)	2024-03-27	-	Ouvert
<b>Omni Coastal</b> 2023-04-17 Parc Tommy Thompson, Toronto Remorqueur Pas de déversement	12 401,99 \$ 2024-01-29 MPO/GCC	Demande retirée 2024-02-09	-	-	Fermé
<b>Serendipity Princess</b> 2022-12-25 Port de Toronto Navire à passagers Pas de déversement	15 923,94 \$ 2023-12-21 MPO/GCC	Demande retirée 2024-01-17	-	-	Fermé
<b>Colombie-Britannique</b>					
<b>Autumn Winds</b> 2021-07-15 Passage de Discovery Navire de pêche commerciale Pas de déversement	9 266,96 \$ 2021-12-09 Nanwakolas Council Society	9 266,96 \$ (100 %)	2022-02-04	-	Ouvert
<b>Content</b> 2023-04-15 Zeballos Navire de pêche Pas de déversement	6 510,54 \$ 2023-08-04 MPO/GCC	6 510,54 \$ (100 %)	2023-10-03	-	Ouvert
<b>Hatta III</b> 2022-06-17	8 753,49 \$ 2022-11-04	8 753,49 \$ (100 %)	2022-12-22	-	Ouvert

Note : L'icône  désigne une épave ou un navire abandonné ou délabré.

## Index des incidents

Incident	Réclamation	Décision	Date de l'avis de paiement	Date de l'avis de trop payé	Situation
Nom du navire Date de l'incident Lieu de l'incident Type de navire Détails de l'incident	Montant réclamé Date de la demande Nom du demandeur	Montant offert (%) par rapport au montant réclamé			
Port Renfrew Navire de pêche Déversement de diesel 	MPO/GCC				
<b>Iron Horse</b> 2023-12-14 Port de Campbell River Remorqueur converti Déversement d'huile pour moteurs	861,60 \$ 2024-02-23 Administration portuaire de Campbell River	En cours d'évaluation	-		Ouvert
<b>Lahaina Lady</b> 2022-01-08 Campbell River Bateau de plaisance Déversement de diesel 	15 979,65 \$ 2022-12-13 MPO/GCC	15 979,65 \$ (100 %)	2023-02-09	-	Ouvert
<b>Marquita</b> 2022-06-18 Baie Degnen Île Gabriola Inconnu Pas de déversement 	18 188,00 \$ 2022-10-25 MPO/GCC	18 188,00 \$ (100 %)	2022-12-14	-	Ouvert
<b>Michelle Marie</b> 2022-08-05 Prince Rupert Navire de pêche Pas de déversement	33 122,43 \$ 2023-07-19 MPO/GCC	33 122,43 \$ (100 %)	2023-09-14	-	Ouvert
<b>Moonlight</b> 2022-01-06 Port Hardy Navire de pêche Déversement de diesel	7 906,29 \$ 2022-08-18 MPO/GCC	7 906,29 \$ (100 %)	2022-10-12	-	Ouvert

Note : L'icône  désigne une épave ou un navire abandonné ou délabré.

## Index des incidents

Incident	Réclamation	Décision	Date de l'avis de paiement	Date de l'avis de trop payé	Situation
Nom du navire Date de l'incident Lieu de l'incident Type de navire Détails de l'incident	Montant réclamé Date de la demande Nom du demandeur	Montant offert (%) par rapport au montant réclamé			
					
<b>Déversement d'origine inconnue</b> 2023-12-22 Port de Campbell River Inconnu Déversement de carburant	3 260,20 \$ 2024-02-23 Administration portuaire de Campbell River	En cours d'évaluation	-		Ouvert
<b>Nom inconnu</b> 2020-01-03 Passage de Sicamous Habitation flottante Bateau de plaisance Déversement de diesel	6 941,10 \$ 2020-12-02 MPO/GCC	4 402,99 \$ (63 %)	2021-02-01	2021-06-17	Ouvert
<b>Nom inconnu</b> 2022-10-19 Tofino Navire de pêche Pas de déversement	19 152,02 \$ 2023-01-12 MPO/GCC	19 152,02 \$ (100 %)	2023-03-13	-	Ouvert
					

Note : L'icône  désigne une épave ou un navire abandonné ou délabré.

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

Incident	Réclamation	Décision	Recouvrement	Situation
Nom du navire Date de l'incident Lieu de l'incident Type de navire Détails de l'incident	Montant réclamé Date de la demande Nom du demandeur	Montant offert (%) par rapport au montant réclamé Date de la décision	Montant recouvré Date du recouvrement	
<b>Terre-Neuve-et-Labrador</b>				
<b>Alaskaborg</b> 2022-02-10 Au large de la côte sud Navire de charge Déversement de mazout lourd	-	-	-	Ouvert
<b>Baffin Sound</b> 2015-06-23 St. Anthony Navire de pêche Pas de déversement 	22 185,86 \$ 2015-12-09 MPO/GCC	22 185,86 \$ (100 %) 2016-02-25	En cours de recouvrement	Ouvert
<b>BBC Oregon</b> 2019-06-30 Bay Bulls Navire de charge Pas de déversement	-	-	-	Ouvert
<b>Captain Earl W. Winsor</b> 2024-01-31 Springdale Navire à passagers Pas de déversement	-	-	-	Ouvert
<b>Comanche</b> 2022-03-10 Baie Placentia Vraquier Pas de déversement	-	-	-	Ouvert
<b>Danielle and Mark</b> 2020-02-10 Old Bonaventure Navire de pêche Pas de déversement 	47 073,08 \$ 2021-06-03 MPO/GCC	30 397,23 \$ (64,6 %) 2021-09-08	En cours de recouvrement	Ouvert
<b>Executioner</b> 2021-12-09	-	-	-	Ouvert

Note : L'icône  désigne une épave ou un navire abandonné ou délabré.

## Index des incidents

Incident	Réclamation	Décision	Recouvrement	Situation
Nom du navire Date de l'incident Lieu de l'incident Type de navire Détails de l'incident	Montant réclamé Date de la demande Nom du demandeur	Montant offert (%) par rapport au montant réclamé Date de la décision	Montant recouvré Date du recouvrement	
St. John's Navire de pêche Pas de déversement				
<b>Françoise</b> 2017-09-21 Clarenville Navire de pêche Pas de déversement 	446 196,96 \$ 2019-09-12 MPO/GCC	73 908,57 \$ (16,56 %) 2020-06-10	55 431,43 \$ 2024-03-05	Fermé
<b>G. J. Emma II</b> 2020-11-23 Flower's Cove Navire de pêche Déversement de diesel	11 465,98 \$ 2022-10-25 MPO/GCC	11 137,62 \$ (97,14 %) 2022-12-20	11 964,73 \$ 2023-12-14	Fermé
<b>Hamilton Banker</b> 2019-11-20 Colliers Navire de pêche Inconnu 	2 016 227,22 \$ 2022-10-05 MPO/GCC	En cours d'évaluation	-	Ouvert
<b>Jana Desgagnes</b> 2019-03-21 Port aux Basques Pétrolier Pas de déversement	89 286,59 \$ 2023-02-28 MPO/GCC	30 751,98 \$ (34 %) 2024-01-12	-	Ouvert
<b>Jennifer Holly</b> 2019-04-01 Main Brook Navire de pêche Déversement de carburant, d'huile de base et d'huile hydraulique 	76 171,64 \$ 2019-10-28 MPO/GCC	72 939,19 \$ (95,76 %) 2020-03-06	300,00 \$ 2/29/2024	Ouvert
<b>Lucas &amp; Rebecca</b> 2017-07-01 Baie des Îles Navire de pêche Pas de déversement	17 744,64 \$ 2017-11-03 MPO/GCC	17 744,64 \$ (100 %) 2017-12-13	En cours de recouvrement	Ouvert

Note : L'icône  désigne une épave ou un navire abandonné ou délabré.

## Index des incidents

Incident	Réclamation	Décision	Recouvrement	Situation
Nom du navire Date de l'incident Lieu de l'incident Type de navire Détails de l'incident	Montant réclamé Date de la demande Nom du demandeur	Montant offert (%) par rapport au montant réclamé Date de la décision	Montant recouvré Date du recouvrement	
<b>Marc Olivier</b> 2022-05-07 Port aux Basques Navire de pêche Pas de déversement	14 791,11 \$ 2023-06-22 MPO/GCC	12 544,68 \$ (85 %) 2023-10-04	En cours de recouvrement	Ouvert
<b>Michael Marie III</b> 2022-04-09 Arnold's Cove Navire de pêche Déversement de diesel	4 681,58 \$ 2022-04-28 Administration portuaire d'Arnold's Cove	4 681,58 \$ (100 %) 2022-06-23	En cours de recouvrement	Ouvert
<b>MSC Kim</b> 2022-03-09 Port au Port Navire de charge Pas de déversement	-	-	-	Ouvert
<b>Déversement d'origine inconnue</b> 2020-06-08 Postville Déversement de kérosène	32 650,70 \$ 2021-12-01 MPO/GCC	28 484,86 \$ (87,24 %) 2022-10-14	En cours de recouvrement	Ouvert
<b>Pa Boy</b> 2020-06-24 Norris Point Navire de pêche Déversement d'essence	5 867,59 \$ 2022-05-02 MPO/GCC	2 366,38 \$ (40,33 %) 2022-10-07	2 000 \$ 2023-07-31	Fermé
<b>Sikuk</b> 2017-09-21 Clarenville Navire de pêche Pas de déversement 	130 208,34 \$ 2019-03-01 MPO/GCC	79 826,14 \$ (61,30 %) 2020-06-10	55 000 \$ 2024-02-07	Fermé
<b>Sweven</b> 2019-03-12 St. John's Bateau de plaisance Pas de déversement	6 134,57 \$ 2021-03-11 MPO/GCC	6 134,57 \$ (100 %) 2021-04-23	En cours de recouvrement	Ouvert
<b>Nom inconnu</b> 2021-11-02 Valleyfield Baie de Bonavista Navire de pêche	29 967,86 \$ 2022-11-16 MPO/GCC	15 969,89 \$ (53 %) 2023-05-18	En cours de recouvrement	Ouvert

Note : L'icône  désigne une épave ou un navire abandonné ou délabré.

## Index des incidents

Incident	Réclamation	Décision	Recouvrement	Situation
Nom du navire Date de l'incident Lieu de l'incident Type de navire Détails de l'incident	Montant réclamé Date de la demande Nom du demandeur	Montant offert (%) par rapport au montant réclamé Date de la décision	Montant recouvré Date du recouvrement	
Déversement de diesel 				
<b>Nom inconnu</b> 2020-01-17 Cupids Bateau de plaisance Déversement de diesel	14 826,38 \$ 2021-06-15 MPO/GCC	14 766,79 \$ (99,6 %) 2021-09-01	En cours de recouvrement	Ouvert
<b>Nouvelle-Écosse</b>				
<b>Cormorant</b> 2015-02-27 Bridgewater Ancien navire militaire Déversement d'huile hydraulique 	549 581,18 \$ 2015-11-02 MPO/GCC	515 267,25 \$ (93,76 %) 2016-03-29	375 000,00 \$ 2022-01-06	Ouvert
<b>Cormorant</b> 2019-07-15 Bridgewater Ancien navire militaire Pas de déversement 	-	-	-	Ouvert
<b>Emma Marie</b> 2022-03-18 Île Country Navire de pêche Pas de déversement	70 613,53 \$ 2024-03-15 MPO/GCC	En cours d'évaluation	-	Ouvert
<b>Farley Mowat</b> 2015-06-24 Port de Shelburne Navire de recherche Déversement 	47 598,78 \$ 2017-06-23 Town of Shelburne	43 641,94 \$ (91,69 %) 2017-07-18	En cours de recouvrement	Ouvert

Note : L'icône  désigne une épave ou un navire abandonné ou délabré.

## Index des incidents

Incident	Réclamation	Décision	Recouvrement	Situation
Nom du navire Date de l'incident Lieu de l'incident Type de navire Détails de l'incident	Montant réclamé Date de la demande Nom du demandeur	Montant offert (%) par rapport au montant réclamé Date de la décision	Montant recouvré Date du recouvrement	
<b>Farley Mowat</b> 2015-06-24 Port de Shelburne Navire de recherche Déversement 	814 815,05 \$ 2016-01-18 MPO/GCC	813 316,15 \$ (99,82 %) 2016-06-29	En cours de recouvrement	Ouvert
<b>Hydra Mariner</b> 2021-01-17 Dartmouth Ancien navire de pêche Inconnu Déversement 	2 543 803,16 \$ 2023-01-05 MPO/GCC	En cours d'évaluation	-	Ouvert
<b>Northern Tip</b> 2021-11-30 Quai de Sydport, Sydney Navire de pêche Déversement de mazout	116 108,60 \$ 2023-10-16 MPO/GCC	En cours d'évaluation	-	Ouvert
<b>Primo</b> 2021-02-08 Lunenburg Navire de pêche Pas de déversement 	38 067,07 \$ 2023-01-11 MPO/GCC	17 577,12 \$ (46 %) 2023-07-05	En cours de recouvrement	Ouvert
<b>Robert &amp; Marilyn</b> 2021-09-25 Lac Bras d'Or, Iona Navire de pêche Pas de déversement	56 268,88 \$ 2023-06-22 MPO/GCC	2 062,04 \$ (4 %) 2023-11-15	En cours de recouvrement	Ouvert
<b>Ryan Atlantic II</b> (anciennement le <i>Cape Rouge</i> ) 2014-03-10 Bridgewater Ancien navire de pêche Déversement	362 575,38 \$ 2014-06-30 MPO/GCC	358 117,79 \$ (98,77 %) 2015-03-19	En cours de recouvrement	Ouvert

Note : L'icône  désigne une épave ou un navire abandonné ou délabré.

## Index des incidents

Incident	Réclamation	Décision	Recouvrement	Situation
Nom du navire Date de l'incident Lieu de l'incident Type de navire Détails de l'incident	Montant réclamé Date de la demande Nom du demandeur	Montant offert (%) par rapport au montant réclamé Date de la décision	Montant recouvré Date du recouvrement	
<b>Stephanie &amp; Darrel</b> 2007-04-11 Shelburne Navire de pêche Déversement de carburant et de liquide hydraulique 	13 627,73 \$ 2008-02-09 MPO/GCC	13 627,73 \$ (100 %) 2008-05-13	En cours de recouvrement	Ouvert
<b>Nom inconnu</b> 2022-11-19 Bras Nord-Ouest, Halifax Navire de pêche Déversement d'huile pour moteurs 	15 921,55 \$ 2024-03-13 MPO/GCC	En cours d'évaluation	-	Ouvert
<b>Nouveau-Brunswick</b>				
<b>L'Épaulard</b> 2018-11-04 Blacks Harbour Navire de pêche Déversement de diesel	7 821,73 \$ 2020-11-03 MPO/GCC	7 674,80 \$ (98 %) 2021-01-26	En cours de recouvrement	Ouvert
<b>Jenkins Pride</b> 2022-01-20 Port de Beaver Navire de pêche Déversement de diesel 	36 153,24 \$ 2024-01-16 MPO/GCC	En cours d'évaluation	-	Ouvert
<b>SBI Carioca</b> 2017-10-11 Belledune Vraquier Pas de déversement	-	-	-	Fermé
<b>Québec</b>				

Note : L'icône  désigne une épave ou un navire abandonné ou délabré.

## Index des incidents

Incident	Réclamation	Décision	Recouvrement	Situation
Nom du navire Date de l'incident Lieu de l'incident Type de navire Détails de l'incident	Montant réclamé Date de la demande Nom du demandeur	Montant offert (%) par rapport au montant réclamé Date de la décision	Montant recouvré Date du recouvrement	
<b>Celebrity 180 et Baja</b> 2018-09-13 Quai Paquet Lévis Bateau de plaisance Pas de déversement	3 113,40 \$ 2023-09-12 MPO/GCC	Demande rejetée 2024-01-31	-	Ouvert
<b>Éclipse des Mers</b> 2021-06-04 Golfe du Saint-Laurent Île d'Anticosti Navire de pêche Pas de déversement	1 592,75 \$ 2023-06-23 MPO/GCC	1 592,75 \$ (100 %) 2023-11-28	En cours de recouvrement	Ouvert
<b>Kathryn Spirit</b> 2013-09-19 Lac Saint-Louis, Beauharnois Vraquier Pas de déversement 	25 731 208,24 \$ 2021-05-04 MPO/GCC	-	-	Ouvert
<b>Déversement d'origine inconnue</b> 2021-08-26 Port de Québec Déversement de mazout	4 720,60 \$ 2023-08-23 MPO/GCC	4 720,60 \$ (100 %) 2024-03-08	En cours de recouvrement	Ouvert
<b>Norman McLeod</b> 2018-08-08 Lanoraie Pétrolier Pas de déversement	8 157,21 \$ 2023-08-08 MPO/GCC	7 124,36 \$ (87 %) 2023-11-28	En cours de recouvrement	Ouvert
<b>Réjane</b> 2020-10-09 Rapides du Cheval Blanc, Rivière-des-Prairies Remorqueur Pas de déversement	3 428,93 \$ 2021-04-13 MPO/GCC	3 441,79 \$ (100 %) 2021-08-08	En cours de recouvrement	Ouvert
<b>Umiavut</b> 2018-08-12 Lac Saint-Pierre	31 072,39 \$ 2023-08-10 MPO/GCC	17 395,61 \$ (56 %) 2024-03-11	-	Ouvert

Note : L'icône  désigne une épave ou un navire abandonné ou délabré.

## Index des incidents

Incident	Réclamation	Décision	Recouvrement	Situation
Nom du navire Date de l'incident Lieu de l'incident Type de navire Détails de l'incident	Montant réclamé Date de la demande Nom du demandeur	Montant offert (%) par rapport au montant réclamé Date de la décision	Montant recouvré Date du recouvrement	
Navire de charge Pas de déversement				
<b>Wilf Seymour</b> 2018-11-27 Canal de Beauharnois Remorqueur Pas de déversement	3 893,03 \$ 2023-11-10 MPO/GCC	3 893,03 \$ (100 %) 2024-02-07	En cours de recouvrement	Ouvert
<b>Ontario</b>				
<b>Lakefront Property</b> 2022-03-12 Marina Bridgeview Rivière Sainte-Claire, Sarnia Bateau de plaisance Déversement d'essence	41 477,27 \$ 2023-08-31 MPO/GCC	41 477,27 \$ (100 %) 2024-02-27	En cours de recouvrement	Ouvert
<b>SEA-Q-TI</b> 2021-02-08 Parc Humber Bay, Toronto Bateau de plaisance Pas de déversement 	35 614,93 \$ 2021-11-08 MPO/GCC	19 994,18 \$ (56,14 %) 2022-10-11	En cours de recouvrement	Ouvert
<b>Nom inconnu</b> 2021-04-13 Parc Bluffer's Toronto Bateau de plaisance Pas de déversement 	9 982,18 \$ 2021-10-13 MPO/GCC	2 294,64 \$ (23 %) 2022-02-16	Démarches de recouvrement faites	Fermé
<b>Nom inconnu</b> 2023-05-19 Lake Manitouwabing Bateau de plaisance	-	-	-	Ouvert

Note : L'icône  désigne une épave ou un navire abandonné ou délabré.

## Index des incidents

Incident	Réclamation	Décision	Recouvrement	Situation
Nom du navire Date de l'incident Lieu de l'incident Type de navire Détails de l'incident	Montant réclamé Date de la demande Nom du demandeur	Montant offert (%) par rapport au montant réclamé Date de la décision	Montant recouvré Date du recouvrement	
Déversement d'essence				
<b>Nom inconnu</b> 2021-05-03 Terrain de camping et marina Shiloh Park, Wallaceburg Bateau de plaisance Déversement d'essence	8 350,13 \$ 2023-05-02 MPO/GCC	6 983,10 \$ (84 %) 2023-08-10	En cours de recouvrement	Ouvert
<b>Wendy K</b> 2020-09-03 Rivière Sainte Claire Mooretown Bateau de plaisance Déversement de diesel	280 143,90 \$ 2022-09-02 MPO/GCC	254 024,16 \$ (91 %) 2023-07-12	En cours de recouvrement	Ouvert
<b>Colombie-Britannique</b>				
<b>Alaska Plaza et Sea Lander</b> 2020-12-24 Port McNeill Chaland Déversement de diesel	-	-	-	Ouvert
<b>Aleutian Isle</b> 2022-08-13 Île San Juan, WA, É.U. Navire de pêche Déversement de diesel	-	-	-	Ouvert
<b>Astronaut</b> 2022-12-06 Port de Rushbrook Prince Rupert Navire de pêche Déversement de diesel 	45 794,20 \$ 2023-11-27 Administration portuaire de Port Edward	En cours d'évaluation	-	Ouvert
<b>Atanook</b> 2018-10-07 Port de Ganges	19 017,43 \$ 2020-10-05 MPO/GCC	4 905,93 \$ (25,80 %) 2020-12-24	En cours de recouvrement	Ouvert

Note : L'icône  désigne une épave ou un navire abandonné ou délabré.

## Index des incidents

Incident	Réclamation	Décision	Recouvrement	Situation
Nom du navire Date de l'incident Lieu de l'incident Type de navire Détails de l'incident	Montant réclamé Date de la demande Nom du demandeur	Montant offert (%) par rapport au montant réclamé Date de la décision	Montant recouvré Date du recouvrement	
Voilier (bateau de plaisance) Pas de déversement 				
<b>Chalands King Arthur et SL 104</b> 2016-04-10 Chenal Mamquam Blind Chaland Pas de déversement	819 134,67 \$ 2018-04-04 MPO/GCC	814 012,78 \$ (99,37 %) 2018-10-31	En cours de recouvrement	Ouvert
<b>Beldis</b> 2022-01-28 Garden Bay, port de Pender Bateau de plaisance Déversement de mazout	89 679,37 \$ 2023-12-14 MPO/GCC	En cours d'évaluation	-	Ouvert
<b>Bert</b> 2023-07-28 Fleuve Fraser Chaland Déversement de mazout	-	-	-	Ouvert
<b>Big T</b> 2020-07-15 Port de Victoria Ancien navire de pêche Pas de déversement 	29 006,18 \$ 2022-07-11 MPO/GCC	22 868,59 \$ (79 %) 2023-02-21	Démarches de recouvrement faites	Fermé
<b>Blue Pacific No.1</b> 2016-12-28 Île Salt Spring Ancien navire de pêche Déversement de mazout	132 339,06 \$ 2018-10-09 MPO/GCC	114 129,56 \$ (86,24 %) 2019-01-23	En cours de recouvrement	Ouvert
<b>Callie Belle</b> 2020-07-28 Baie Oak Bateau de plaisance	42 247,10 \$ 2022-07-11 MPO/GCC	11 945,61 \$ (28 %) 2023-03-03	Démarches de recouvrement faites	Fermé

Note : L'icône  désigne une épave ou un navire abandonné ou délabré.

## Index des incidents

Incident	Réclamation	Décision	Recouvrement	Situation
Nom du navire Date de l'incident Lieu de l'incident Type de navire Détails de l'incident	Montant réclamé Date de la demande Nom du demandeur	Montant offert (%) par rapport au montant réclamé Date de la décision	Montant recouvré Date du recouvrement	
Déversement de diesel				
<b>Central Isle</b> 2016-06-01 French Creek Ancien navire de pêche Pas de déversement	25 035,02 \$ 2018-02-20 MPO/GCC	24 108,07 \$ (96,30 %) 2018-04-04	En cours de recouvrement	Ouvert
<b>Chinooka</b> 2021-12-25 Tahsis Chaland Déversement de diesel 	1 102 254,90 \$ 2023-12-14 MPO/GCC	En cours d'évaluation	-	Ouvert
<b>Incident de Darrell Bay</b> 2018-12-20 Darrell Bay, Squamish Anciens navires de pêches, bateau de plaisance, ancien remorqueur Déversement de diesel 	202 213,22 \$ 2020-12-17 MPO/GCC	43 721,14 \$ (21,6 %) 2021-05-10	En cours de recouvrement	Ouvert
<b>Elva M II</b> 2016-11-05 Port de Steveston Richmond Navire de pêche Déversement	7 649,63 \$ 2017-02-09 Administration portuaire de Steveston	7 649,63 \$ (100 %) 2017-02-22	3 266,46 \$ 2019-07-01	Ouvert
	46 351,57 \$ 2017-02-28 MPO/GCC	46 351,57 \$ (100 %) 2017-03-31		Ouvert
<b>Europe</b> 2023-01-21 Baie English, Vancouver Porte-conteneurs Inconnu Déversement	-	-	-	Ouvert
<b>Foss 153</b> 2020-04-22 Haida Gwaii	-	-	-	Fermé

Note : L'icône  désigne une épave ou un navire abandonné ou délabré.

## Index des incidents

Incident	Réclamation	Décision	Recouvrement	Situation
Nom du navire Date de l'incident Lieu de l'incident Type de navire Détails de l'incident	Montant réclamé Date de la demande Nom du demandeur	Montant offert (%) par rapport au montant réclamé Date de la décision	Montant recouvré Date du recouvrement	
Chaland Déversement de diesel				
<b>Go-Getter</b> 2019-12-02 Quai municipal de Port Hardy Navire de pêche Déversement de diesel 	12 623,68 \$ 2021-11-24 MPO/GCC	2 123,68 \$ (17 %) 2022-02-18	Démarches de recouvrement faites	Fermé
<b>Island Bay</b> 2022-09-10 Baie Carpenter Haida Gwaii Navire à passagers Pas de déversement	-	-	-	Ouvert
<b>Jolly Roger</b> 2021-02-02 Port d'Ahousaht Îles Flores Navire de pêche Inconnu 	88 472,09 \$ 2023-01-17 MPO/GCC	18 845,22 \$ (21 %) 2023-07-05	En cours de recouvrement	Ouvert
<b>Knot</b> 2021-09-26 Bras Todd, South Saanich Déversement de diesel	-	-	-	Ouvert
<b>Lady Candy</b> 2022-01-01 Bella Coola Navire de pêche	-	-	-	Ouvert
<b>Lurch</b> 2020-11-09 Deep Bay Île de Vancouver Navire de pêche Déversement de diesel 	84 205,61 \$ 2022-10-24 MPO/GCC	55 087,42 \$ (65 %) 2023-04-13	En cours de recouvrement	Ouvert

Note : L'icône  désigne une épave ou un navire abandonné ou délabré.

## Index des incidents

Incident	Réclamation	Décision	Recouvrement	Situation
Nom du navire Date de l'incident Lieu de l'incident Type de navire Détails de l'incident	Montant réclamé Date de la demande Nom du demandeur	Montant offert (%) par rapport au montant réclamé Date de la décision	Montant recouvré Date du recouvrement	
<b>Maggie Mae</b> 2022-11-04 Marina de Discovery Harbour Campbell River Bateau de plaisance Déversement de diesel	104 739,19 \$ 2023-08-25 MPO/GCC	En cours d'évaluation	-	Ouvert
<b>Maipo River</b> 2023-07-26 Port de Nanaimo Vraquier Déversement de mazout	-	-	-	Ouvert
<b>Maverick IV</b> 2018-10-05 Baie Cowichan Bateau de plaisance Pas de déversement 	52 522,44 \$ 2020-09-24 MPO/GCC	18 905,55 \$ (36 %) 2020-12-17	En cours de recouvrement	Ouvert
<b>Mini Fusion</b> 2020-10-28 Baie Doctor, baie Désolation Navire de charge Déversement 	1 083 551,42 \$ 2022-10-24 MPO/GCC	88 878,11 \$ (8 %) 2023-07-27	En cours de recouvrement	Ouvert
<b>Mistann</b> 2011-10-14 Prince Rupert Navire de pêche Déversement de diesel	113 787,48 \$ 2012-04-26 MPO/GCC	100 462,51 \$ (88 %) 2012-09-12	18 080,42 \$ 2017-05-05	Ouvert
<b>Nathan E. Stewart</b> 2016-10-13 Passage Seaforth, Bella Bella Remorqueur Déversement de diesel et d'huile lubrifiante	Pas encore établi. 2019-10-11 Conseil tribal de la Nation Heiltsuk	-	-	Ouvert
<b>Nika</b> 2017-05-12 Campbell River	23 646,38 \$ 2019-03-26 MPO/GCC	22 720,29 \$ (96 %) 2019-05-01	En cours de recouvrement	Ouvert

Note : L'icône  désigne une épave ou un navire abandonné ou délabré.

## Index des incidents

Incident	Réclamation	Décision	Recouvrement	Situation
Nom du navire Date de l'incident Lieu de l'incident Type de navire Détails de l'incident	Montant réclamé Date de la demande Nom du demandeur	Montant offert (%) par rapport au montant réclamé Date de la décision	Montant recouvré Date du recouvrement	
Ancien navire de pêche Déversement de diesel				
<b>Noelani</b> 2020-08-09 Sand Heads Fleuve Fraser Bateau de plaisance Déversement de diesel	44 871,15 \$ 2022-07-29 MPO/GCC	18 901,64 \$ (42 %) 2023-02-10	En cours de recouvrement	Ouvert
<b>Ocean Tribune</b> 2020-12-25 Port de Steveston Navire de pêche Déversement de diesel 	130 411,28 \$ 2022-11-23 MPO/GCC	83 475,93 \$ (64 %) 2023-11-14	En cours de recouvrement	Ouvert
<b>Orca G</b> 2021-12-21 Port de Ladysmith Navire de pêche Déversement de diesel 	89 037,95 \$ 2023-06-21 MPO/GCC	18 691,87 \$ (21 %) 2024-03-21	-	Ouvert
<b>Pacific Poet</b> 2021-12-24 Marina de la Baie Oak Bateau de plaisance Pas de déversement	-	-	-	Ouvert
<b>Princeton 1</b> 2021-02-10 Alert Bay Bateau de plaisance Déversement de diesel	262 683,11 \$ 2023-02-02 MPO/GCC	158 197,04 \$ (60 %) 2023-12-13	En cours de recouvrement	Ouvert
<b>Red Fir #9</b> 2019-10-25 Base de Kitsilano, baie English	37 526,55 \$ 2021-10-06 MPO/GCC	15 058,53 \$ (40 %) 2022-01-31	Démarches de recouvrement faites	Fermé

Note : L'icône  désigne une épave ou un navire abandonné ou délabré.

## Index des incidents

Incident	Réclamation	Décision	Recouvrement	Situation
Nom du navire Date de l'incident Lieu de l'incident Type de navire Détails de l'incident	Montant réclamé Date de la demande Nom du demandeur	Montant offert (%) par rapport au montant réclamé Date de la décision	Montant recouvré Date du recouvrement	
Bateau de plaisance, ancien remorqueur Pas de déversement				
<b>Rnooknoo</b> 2021-08-03 Anse Cooper Bassin de Sooke Ancien navire militaire Déversement de diesel	260 696,94 \$ 2023-06-13 MPO/GCC	31 221,45 \$ (12 %) 2024-03-27	-	Ouvert
<b>Rolano</b> 2019-02-10 Île Cortes Navire à passagers Pas de déversement 	248 265,04 \$ 2021-02-02 MPO/GCC	71 058,05 \$ (28 %) 2021-09-28	85 043,15 \$ 2024-01-23	Fermé
<b>Salerosa</b> 2017-02-06 Baie Oak Voilier en ferrociment Déversement de diesel	62 673,20 \$ 2019-02-01 MPO/GCC	8 254,51 \$ (13 %) 2019-04-11	En cours de recouvrement	Ouvert
<b>Salish Guardian</b> 2019-07-24 Île Goat, Ganges Bateau de plaisance Pas de déversement 	98 810,32 \$ 2021-07-20 MPO/GCC	38 662,05 \$ (39 %) 2021-11-29	En cours de recouvrement	Ouvert
<b>San Jolyne III</b> 2018-10-19 Île Dusenbury, port de Pender Navire de pêche Déversement de mazout 	181 475,67 \$ 2020-10-16 MPO/GCC	127 118,46 \$ (70 %) 2021-08-18	En cours de recouvrement	Ouvert
<b>Santa Rita</b> 2022-06-28	3 224,76 \$ 2022-07-12	3 224,76 \$ (100 %)	En cours de recouvrement	Ouvert

Note : L'icône  désigne une épave ou un navire abandonné ou délabré.

## Index des incidents

Incident	Réclamation	Décision	Recouvrement	Situation
Nom du navire Date de l'incident Lieu de l'incident Type de navire Détails de l'incident	Montant réclamé Date de la demande Nom du demandeur	Montant offert (%) par rapport au montant réclamé Date de la décision	Montant recouvré Date du recouvrement	
Marina de Goldstream Remorqueur Déversement de diesel 	Première Nation Pauquachin	2022-08-26		
<b>Scotch Cap</b> 2020-11-03 Port Edward Navire de pêche Pas de déversement 	229 645,64 \$ 2022-10-31 MPO/GCC	En cours d'évaluation	-	Ouvert
<b>Sea Lion VI</b> 2021-12-24 Maple Bay Remorqueur Pas de déversement	-	-	-	Ouvert
<b>Sea-Que</b> 2016-09-20 Marina de Sidney Navire à moteur Pas de déversement	18 730,67 \$ 2018-08-02 MPO/GCC	18 730,67 \$ (100 %) 2018-09-21	En cours de recouvrement	Ouvert
<b>Seal Rock</b> 2019-04-04 Havre Lyall Île Saturna Bateau de plaisance Pas de déversement 	51 805,59 \$ 2021-03-15 MPO/GCC	13 390,66 \$ (26 %) 2021-06-25	En cours de recouvrement	Ouvert
<b>Silver Grizzly</b> 2022-01-01 Bella Coola Navire de pêche Déversement de diesel	246 061,73 \$ 2023-12-21 MPO/GCC	En cours d'évaluation	-	Ouvert
<b>Spudnik</b> 2014-11-12 Déroit de Howe, Squamish Remorqueur	149 043,60 \$ 2016-04-28 MPO/GCC	131 064,45 \$ (88 %) 2016-07-26	En cours de recouvrement	Ouvert

Note : L'icône  désigne une épave ou un navire abandonné ou délabré.

## Index des incidents

Incident	Réclamation	Décision	Recouvrement	Situation
Nom du navire Date de l'incident Lieu de l'incident Type de navire Détails de l'incident	Montant réclamé Date de la demande Nom du demandeur	Montant offert (%) par rapport au montant réclamé Date de la décision	Montant recouvré Date du recouvrement	
Déversement 				
<b>Spudnik</b> 2020-01-06 Surrey Remorqueur Pas de déversement 	-	-	-	Ouvert
<b>Stormlander</b> 2021-11-27 Chenal Hecate, Passage Tahsis Navire de pêche Déversement de mazout	284 064,47 \$ 2023-11-09 MPO/GCC	En cours d'évaluation	-	Ouvert
<b>Theresa N</b> 2018-09-08 Bamfield Navire de pêche Déversement de diesel	28 637,28 \$ 2020-07-24 MPO/GCC	28 656,55 \$ (100 %) 2020-10-22	En cours de recouvrement	Ouvert
<b>Trailer Princess</b> 2022-02-14 Baie Duncan Campbell River Chaland Inconnu	5 462 522,84 \$ 2024-02-09 MPO/GCC	En cours d'évaluation	-	Ouvert
<b>Tracy Isle</b> 2021-04-04 Marina MK Bay, Kitimat Ancien navire de pêche Déversement de carburant	118 155,63 \$ 2023-02-16 MPO/GCC	99 459,13 \$ (84 %) 2023-10-05	En cours de recouvrement	Ouvert
<b>Tymac No. 20</b> 2017-09-12 Port de Tsehum Sidney Remorqueur Déversement de diesel 	36 177,31 \$ 2019-07-09 MPO/GCC	26 786,87 \$ (74 %) 2019-08-29	En cours de recouvrement	Ouvert

Note : L'icône  désigne une épave ou un navire abandonné ou délabré.

## Index des incidents

Incident	Réclamation	Décision	Recouvrement	Situation
Nom du navire Date de l'incident Lieu de l'incident Type de navire Détails de l'incident	Montant réclamé Date de la demande Nom du demandeur	Montant offert (%) par rapport au montant réclamé Date de la décision	Montant recouvré Date du recouvrement	
<b>Nom inconnu</b> 2021-12-24 Port de Ladysmith Bateau de plaisance Pas de déversement 	61 856,62 \$ 2023-06-28 MPO/GCC	10 064,20 \$ (16 %) 2024-03-12	-	Ouvert
<b>Nom inconnu</b> 2022-12-01 Baie Mark Voilier Pas de déversement	3 494,92 \$ 2023-03-08 Division de la Première Nation Snuneymuxw	3 058,08 \$ (87 %) 2023-05-19	-	Fermé
<b>Nom inconnu</b> 2020-11-23 Parksville Chaland Déversement de diesel	-	-	-	Ouvert
<b>Nom inconnu</b> 2017-11-25 Campbell River Chalutier converti Pas de déversement	26 640,92 \$ 2019-09-30 MPO/GCC	23 505,95 \$ (88 %) 2020-04-27	En cours de recouvrement	Ouvert
<b>Nom inconnu</b> 2023-06-01 Port Alberni Bateau de plaisance converti Déversement de mazout	-	-	-	Ouvert
<b>Nom inconnu</b> 2019-03-07 Port Mellon Chaland ponté Pas de déversement 	396 954,40 \$ 2021-02-26 MPO/GCC	57 102,91 \$ (14 %) 2021-10-20	En cours de recouvrement	Ouvert
<b>Nom inconnu</b> 2021-12-07 Chenal Trevor Navire de service (remorqueur de	-	-	-	Ouvert

Note : L'icône  désigne une épave ou un navire abandonné ou délabré.

## Index des incidents

Incident	Réclamation	Décision	Recouvrement	Situation
Nom du navire Date de l'incident Lieu de l'incident Type de navire Détails de l'incident	Montant réclamé Date de la demande Nom du demandeur	Montant offert (%) par rapport au montant réclamé Date de la décision	Montant recouvré Date du recouvrement	
billes) Pas de déversement				
<b>Nom inconnu</b> 2022-01-13 Chenal Bedford Bateau de plaisance Déversement de mazout	92 854,64 \$ 2023-12-06 MPO/GCC	En cours d'évaluation	-	Ouvert
<b>Viking I</b> 2016-08-10 Nanaimo Navire de pêche Déversement d'hydrocarbures et déversement possible de carburant	31 458,19 \$ 2017-05-03 Administration portuaire de Nanaimo	29 432,92 \$ (94 %) 2017-08-30	En cours de recouvrement	Ouvert
	128 246,91 \$ 2018-02-20 MPO/GCC	128 246,91 \$ (100 %) 2018-04-24		Ouvert
<b>Watts-T-Use</b> 2021-12-26 Plage Britannia Autre Déversement de diesel 	883 997,70 \$ 2023-08-22 MPO/GCC	En cours d'évaluation	-	Ouvert
<b>Western Breeze</b> 2019-07-10 Port de Steveston Ancien navire de pêche Déversement de diesel 	147 492,93 \$ 2021-07-06 MPO/GCC	92 091,89 \$ (62,44 %) 2022-08-11	76 964,32 \$ 2023-05-10	Fermé
<b>Western Carrier</b> 2023-04-20 Chenal Chancellor Chaland Déversement de diesel	-	-	-	Ouvert
<b>Western Chief</b> 2019-06-24 Baie Miner's, île Mayne Senneur (navire de pêche)	22 528,61 \$ 2021-06-14 MPO/GCC	16 498,07 \$ (73 %) 2021-10-28	1 000 \$ 2023-05-16	Ouvert

Note : L'icône  désigne une épave ou un navire abandonné ou délabré.

## Index des incidents

Incident	Réclamation	Décision	Recouvrement	Situation
Nom du navire Date de l'incident Lieu de l'incident Type de navire Détails de l'incident	Montant réclamé Date de la demande Nom du demandeur	Montant offert (%) par rapport au montant réclamé Date de la décision	Montant recouvré Date du recouvrement	
Pas de déversement				
<b>West Island 395</b> 2018-09-08 Haïda Gwaii Chaland de logement Déversement	1 857 314,06 \$ 2019-01-14 Haïda Tourism Limited Partnership (Haico)	Demande rejetée	En cours de recouvrement	Ouvert
	64 697,02 \$ 2020-09-01 MPO/GCC	36 521,88 \$ (56 %) 2021-02-25		Ouvert
	114 463,99 \$ 2020-07-29 Ministère de l'Environnement et de la Stratégie sur le changement climatique de la C.B.	72 996,90 \$ (64 %) 2021-03-31		Ouvert
<b>White Orca</b> 2017-11-15 Ladysmith Bateau de plaisance Déversement 	63 404,86 \$ 2019-09-24 MPO/GCC	49 005,97 \$ (77 %) 2019-12-20	En cours de recouvrement	Ouvert
<b>Zidell Marine 277 et Jake Shearer</b> 2017-11-26 Île Goose Remorqueur et chaland Pas de déversement	-	-	-	Ouvert
<b>Zodiac Light</b> 2018-02-15 Village de Kitamaat Navire de pêche Déversement de diesel	176 462,73 \$ 2020-01-15 MPO/GCC	133 879,10 \$ (76 %) 2020-06-01	En cours de recouvrement	Ouvert
	14 028,00 \$ 2020-02-12 Conseil de la Nation Haisla	14 028,00 \$ (100 %) 2020-03-26		Ouvert
<b>Nunavut</b>				
<b>Akademik Ioffe</b> 2018-08-24 Kugaaruk Navire à passagers	-	-	-	Ouvert

Note : L'icône  désigne une épave ou un navire abandonné ou délabré.

## Index des incidents

<b>Incident</b> Nom du navire Date de l'incident Lieu de l'incident Type de navire Détails de l'incident	<b>Réclamation</b> Montant réclamé Date de la demande Nom du demandeur	<b>Décision</b> Montant offert (%) par rapport au montant réclamé Date de la décision	<b>Recouvrement</b> Montant recouvré Date du recouvrement	<b>Situation</b>
Pas de déversement				

Note : L'icône  désigne une épave ou un navire abandonné ou délabré.