

Lightship LV76 (2017)

Lieu : Fleuve Fraser, Mission (Colombie-Britannique)
Numéro de cas : 120-713-R

Incident

Le 24 mars 2017, l'ancien bateau-phare Lightship *LV76* de 497 tonnes de la Garde côtière des États-Unis a coulé dans le fleuve Fraser, en Colombie-Britannique, et a causé un déversement d'hydrocarbures. L'incident est survenu à une ancienne scierie, où d'autres navires déclassés et abandonnés étaient aussi amarrés. Le personnel d'intervention environnementale de la Garde côtière canadienne (GCC) et la Western Canada Marine Response Corporation (WCMRC) se sont rendus sur les lieux pour intervenir en réponse à l'incident de pollution par les hydrocarbures. Un barrage flottant a été déployé autour du navire et de l'endroit où les hydrocarbures remontaient à la surface, et du matériel absorbant a été utilisé à l'intérieur de la zone de retenue. Le *LV76* n'était pas considéré comme un danger pour la navigation à l'endroit où il se trouvait; cependant, parce que des hydrocarbures s'échappaient encore du bateau-phare et que la quantité d'hydrocarbures se trouvant à bord n'était pas confirmée, la GCC a lancé un appel d'offres pour renflouer le navire.

Le 30 avril, des plongeurs ont commencé à préparer le navire pour le renflouer, mais de nombreuses difficultés sont survenues durant l'opération de renflouement et de remise à flot. Tout au long de l'opération, la WCMRC était sur place pour déployer et maintenir des barrages flottants et du matériel absorbant, afin de récupérer les hydrocarbures qui s'échappaient du *LV76* et remontaient à la surface chaque fois que le navire était déplacé.

Le 12 mai 2017, la proue du navire a été remontée, mais la poupe gisait encore au fond. Parce que le *LV76* était très lourd, l'*Arctic Tuk*, une grue à forte capacité de levage, a été incapable de remonter tout le navire. Pendant qu'environ la moitié du pont principal du navire était au-dessus de la surface de l'eau, les plongeurs ont continué leurs efforts pour colmater les brèches dans la coque, et des pompes ont été utilisées pour vider la coque. Malgré les efforts pour sceller la coque à l'aide de pompes additionnelles, le navire n'a pu être remonté davantage.

Cependant, tout au long de l'opération, la GCC a récupéré les hydrocarbures qui s'échappaient des diverses ouvertures et écoutilles et, pendant que le navire était partiellement renfloué, elle a pu atteindre le tuyau de remplissage et d'aération du réservoir de carburant et pomper tous les hydrocarbures qui s'y trouvaient encore. Étant donné que la GCC considérait que le navire ne posait plus un risque important de pollution, l'opération de renflouement a été arrêtée et le *LV76* a été descendu au fond et marqué au moyen d'une bouée.

Mesures prises par l'administrateur

L'administrateur a engagé un expert maritime pour qu'il se rende sur les lieux de l'incident et surveille les opérations et renflouement et de remise à flot du navire.

En novembre 2018, une entreprise de localisation a été engagée par l'administrateur pour trouver le propriétaire du *Lightship LV76* et faire une recherche de ses actifs.

Demande d'indemnisation

Au 31 mars 2019, aucune demande d'indemnisation n'avait été présentée à l'administrateur.

Situation

Le dossier demeure ouvert.