

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

Lieu : Bridgewater (Nouvelle-Écosse)

Numéro de cas : 120-653-C1

Incident

Le 10 mars 2014, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le *Cape Rouge*, un vieux chalutier en acier de 120 pieds, coulait par l'arrière et gîtait à 30 degrés sur tribord au quai de Bridgewater, en Nouvelle-Écosse, et que des hydrocarbures s'échappaient du navire. L'incident est survenu dans une zone de la rivière qui est l'habitat de saumons, d'anguilles et de corégones, qui y nichent à toutes les étapes de leur développement, ainsi que l'habitat de canards et de pygargues à tête blanche. Le service d'incendie local était sur les lieux et a déployé un barrage flottant et du matériel absorbant autour de la poupe du navire. D'après le propriétaire, le navire avait à son bord environ 1 000 gallons de carburant diesel et 40 gallons d'huile lubrifiante. La GCC a avisé le propriétaire du navire de vive voix 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 RMI Marine Limited pour renflouer le *Cape Rouge*, qui était partiellement submergé. Des plongeurs professionnels et un camion-citerne sous vide 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 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, RMI Marine Limited a commencé à pomper le coqueron avant et les emménagements 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 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

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*, et il a constaté que tout était en ordre relativement à l'étanchéité de la coque; cependant, 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 la somme 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 et un paiement de 382 353,33 \$, y compris les intérêts, a été versé au MPO/GCC le ou vers le 27 juillet 2016.

Mesures de recouvrement

En juillet 2016, l'administrateur a fait appel à 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 elle a déposé une déclaration à la Cour fédérale le 4 octobre 2016.

La requête en jugement sommaire a été instruite 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.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

Dossiers connexes

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

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

Cormorant (2015), numéro de cas : 120-672-C1 (incident survenu au même lieu)