

Ryan Atlantic II (2017)

Lieu : Bridgewater (Nouvelle-Écosse)

Numéro de cas : 120-750-C1

Incident

Le 25 mars 2017, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée que le *Ryan Atlantic II*, un ancien navire de pêche, semblait prendre l'eau au quai de Bridgewater, en Nouvelle-Écosse. Le navire était immobilisé et en état de détérioration. L'incident a été causé par une conduite principale d'incendie extrêmement corrodée.

Le 26 mars 2017, la GCC a assumé le rôle d'agent de surveillance fédéral, d'intervenant et de commandant sur place. La GCC a engagé un entrepreneur maritime qui a fourni une camionnette de plongée, un camion, des plongeurs, ainsi que l'équipement sous-marin nécessaire. Un autre sous-entrepreneur a été engagé pour pomper l'eau de la salle des machines et évacuer les eaux huileuses résiduelles.

La GCC a dépêché deux agents d'intervention environnementale sur les lieux. Le responsable du quai et les agents d'intervention environnementale ont vidé l'eau du navire, et la quantité d'eau dans la salle des machines a été réduite à un niveau acceptable. Aucun hydrocarbure n'a été enlevé de la surface.

Le navire a été inspecté à nouveau le 26 mars, et il a été confirmé qu'il y avait encore des eaux huileuses à l'avant et à l'arrière des compartiments de la salle des machines. La GCC et le sous-entrepreneur ont vidé l'eau des compartiments de la salle des machines et ont placé du matériel absorbant à l'avant et à l'arrière de la machine principale pour recueillir les hydrocarbures résiduels. Le camion aspirateur a retiré 11 350 litres d'eau de cale huileuse et contaminée de la salle des machines.

On a découvert que l'eau de mer s'infiltrait continuellement par une conduite corrodée du côté gauche de la salle des machines. Les plongeurs engagés à contrat ont fabriqué et installé de nouveaux couvercles pour les caissons de prise d'eau. Ils ont enlevé la conduite extrêmement corrodée et ont obturé l'extrémité à l'aide d'un bouchon de bois pour arrêter l'infiltration d'eau de mer.

Les agents d'intervention environnementale de la GCC sont montés à bord du navire pour inspecter les cales de la salle des machines. Ils ont constaté que la cale avant était complètement sèche et qu'il y avait 0,5 mètre d'eau dans la cale arrière et le tunnel d'arbre. Aucune autre mesure d'intervention n'était nécessaire.

Demande d'indemnisation

Le 1^{er} mai 2018, la GCC, au nom du ministère des Pêches et des Océans (MPO/GCC), a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 17 975,67 \$ pour les frais engagés en réponse à l'incident, en vertu des articles 101 et 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière*

maritime.

L'administrateur a déterminé que la demande d'indemnisation était recevable en vertu de la partie 7 de la *Loi*.

Évaluation et offre

Le 9 mai 2018, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert au MPO/GCC la somme de 17 645,78 \$, plus les intérêts, en vertu de l'article 105 de la *Loi*. Le 22 mai 2018, l'administrateur a reçu la lettre d'acceptation de la GCC.

Le 23 mai 2018, l'administrateur a ordonné que la somme de 18 339,53 \$ (y compris des intérêts courus de 693,75 \$) soit versée à la GCC.

Mesures de recouvrement

L'administrateur a déjà engagé des poursuites contre le même propriétaire pour un incident antérieur causé par le *Ryan Atlantic II* en 2014 (notre dossier 120-653-C1) et pour un autre incident causé par un autre navire appartenant au même propriétaire (le *Farley Mowat*). La responsabilité du propriétaire dans le cadre de ces deux instances judiciaires dépasse déjà de loin la valeur de ses actifs identifiables. Par conséquent, l'administrateur a décidé de ne prendre aucune mesure de recouvrement relativement à cet autre incident causé par le *Ryan Atlantic II*.

Situation

Le dossier a été fermé le 21 juin 2018.

Dossiers connexes

Ryan Atlantic II (anciennement appelé *Cape Rouge*) (2014), numéro de cas : 120-653-C1 (même propriétaire et même lieu d'incident).

Farley Mowat (2015) (Municipalité de Shelburne), numéro de cas : 120-679-C1-1 (même propriétaire).

Farley Mowat (2015) (GCC), numéro de cas : 120-679-C1 (même propriétaire).

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