

Farley Mowat (2015) (GCC)

Lieu : Port de Shelburne, Nouvelle-Écosse

Numéro de cas : 120-679-C1

Incident

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

Les employés d'intervention environnementale de la Garde côtière canadienne qui se sont rendus sur les lieux le 25 juin ont constaté qu'il était impossible d'arraisonner le navire, car il était instable et se trouvait à environ 20 pieds du côté du quai. Un barrage flottant de 600 pieds a été installé autour du navire. Des agents ont patrouillé le port en vue de localiser les débris et les barils d'huile qui étaient tombés du pont lorsque le bâtiment avait coulé. Sécurité maritime de Transports Canada et le personnel d'Environnement Canada responsable de l'application de la loi se trouvaient sur place. Transports Canada a survolé l'endroit au moyen d'un aéronef de surveillance, et a indiqué qu'il y avait 37 litres d'hydrocarbures dans le port entre le site et le chantier naval (plusieurs entrevues aux médias ont eu lieu 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 constatée 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 des matériaux absorbants ont été installés à l'intérieur. Les plongeurs ont évalué l'état du bâtiment, 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 le port à l'aide de deux bateaux d'intervention en cas de 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 de mélange d'hydrocarbures a été aspiré. Il a été estimé que 10 pour cent du volume total, soit 2 250 litres, était du mazout. Dans l'intervalle, le personnel de la Garde côtière a récupéré le dernier des cinq barils d'huile qui s'étaient échappés du navire lorsque celui-ci avait coulé. De plus, 1 000 livres de matériaux absorbants imbibés d'hydrocarbures ont été récupérés à l'intérieur du barrage flottant, ce qui représente une récupération totale de 2 000 livres de matériaux absorbants.

Les entrepreneurs ont poursuivi les opérations de renflouement du 28 juin au 2 août, date à laquelle l'épave a été renflouée et ancrée le long du quai. Un entrepreneur a fabriqué des pieux en acier qui

ont été plantés dans le fond marin du port adjacent au quai en vue du renflouement du bâtiment. 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 le port chaque jour à l'aide d'un bateau d'intervention en cas de 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 patrouilles aériennes ont été effectuées fréquemment, et la surveillance générale des travaux de renflouement de 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 retiré les barrages flottants et son bateau d'intervention a quitté les lieux.

Le 5 août, la Sécurité maritime de Transports Canada, le personnel d'Environnement Canada responsable de l'application de la loi, l'Administration portuaire de Shelburne et des employés de la Garde côtière ont inspecté le *Farley Mowat* pour la dernière fois. Ils ont convenu que toutes les mesures raisonnables avaient été prises pour retirer les contaminants du navire. Le propriétaire a été avisé que la Garde côtière avait terminé son intervention. Le *Farley Mowat* a été amarré le long du quai et le personnel a quitté les lieux.

Mesures prises par l'administrateur

L'administrateur a initialement été informé de l'incident par un conseiller juridique d'Halifax le 25 juin 2015, et ce, dès le début de l'incident. L'administrateur a demandé au conseiller juridique de retenir les services d'un expert maritime pour se rendre sur les lieux lors du renflouement du navire submergé. L'expert de la Caisse a discuté avec le personnel de la Garde côtière des mesures prévues durant les opérations de récupération. Par conséquent, l'expert a été par la suite en mesure d'informer l'administrateur des mesures prises par les entrepreneurs durant les opérations 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 pour les frais engagés au montant de 814 815,05 \$, en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

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

Évaluation et offre

Le 29 juin 2016, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a offert au MPO/GCC la somme de 813 316,15 \$, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation.

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

Mesures de recouvrement

L'administrateur a engagé une entreprise professionnelle de localisation pour faire une recherche des actifs du propriétaire inscrit du navire. Aucun actif saisissable n'a été trouvé. Cependant, le propriétaire du navire est un pollueur récidiviste, car les demandes d'indemnisation payées par la Caisse pour le *Ryan Atlantic II*, le *Hannah Atlantic* et le *Farley Mowat*, qui totalisent plus d'un million de dollars, mettent en cause le même propriétaire inscrit. L'administrateur a donc intenté une action à 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 a ordonné au défendeur de payer la somme de 839 863,02 \$, plus les intérêts.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

Dossiers connexes

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

Farley Mowat (2017), file 120-718-C1 (même navire, même endroit, même demandeur, différent incident).

Ryan Atlantic II (2017), file 120-653-C1 (même propriétaire).

Hannah Atlantic (2014), file 120-652-C1 (même propriétaire).