

Farley Mowat (2017) (GCC)

Lieu : Port de Shelburne (Nouvelle-Écosse)

Numéro de cas : 120-718-C1

Incident

Le 7 juin 2017, la Garde côtière canadienne (GCC) a avisé la Caisse qu'elle prenait des mesures en réponse à un nouveau risque de pollution posé par le navire *Farley Mowat*, qui était amarré au quai du port de Shelburne, en Nouvelle-Écosse.

Le navire qui était amarré le long du quai, après avoir coulé et avoir été renfloué et nettoyé en 2015, avait été partiellement démantelé par son propriétaire depuis ce temps; celui-ci avait enlevé la machine principale, les moteurs auxiliaires et la boîte à engrenages du navire, de telle sorte que toute la salle des machines était ouverte et exposée aux éléments - la superstructure du pont du navire avait été enlevée auparavant. Lorsque les moteurs et la machinerie ont été enlevés, une grande quantité de liquides huileux contaminés ont été pompés. Le reste de la salle des machines était donc exposée aux éléments, de telle sorte que lorsqu'il pleuvait ou neigeait, l'eau s'accumulait dans les cales et se mélangeait aux résidus huileux. Par conséquent, la municipalité de Shelburne a dû périodiquement faire appel à un camion de pompage pour vider les cales exposées.

Le 27 juin 2017, la GCC a accordé un contrat de remorquage du navire à un entrepreneur privé. Les préparatifs de remorquage ont débuté et, le 24 juillet, environ 33 000 litres d'eau mélangée aux hydrocarbures avaient été retirés des cales du navire et 15 tonnes de béton de lest avaient été chargées pour améliorer la stabilité. Le 26 juillet 2017, le *Farley Mowat* a été remorqué sous escorte à Liverpool, en Nouvelle-Écosse, et il a ensuite été démantelé.

Mesures prises par l'administrateur

Lorsqu'il a été informé de cette nouvelle intervention par la GCC, l'administrateur a demandé à la GCC de lui fournir une copie de l'évaluation de la stabilité du navire et du rapport d'évaluation final. Ces deux documents ont été reçus le 9 juin 2017. Le 11 juillet 2017, l'administrateur a engagé un expert maritime pour qu'il se rende sur les lieux afin de surveiller - à titre d'observateur - les préparatifs et l'opération de remorquage de l'épave à un chantier de démolition situé à Liverpool, en Nouvelle-Écosse.

Demande d'indemnisation

Le 10 octobre 2017, 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 1 176 126,41 \$, 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 14 décembre 2017, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a fait une offre préalable au MPO/GCC. La date limite initiale pour répondre à cette offre préalable a été reportée au 16 mars 2018. Le 14 mars, le MPO/GCC a répondu à l'administrateur en faisant des commentaires et en demandant que l'évaluation soit réexaminée.

Au 31 mars 2019, l'administrateur était en voie de finaliser l'offre.

Situation

Le dossier demeure ouvert.

Dossiers connexes

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

Farley Mowat (2015) (GCC), numéro de cas 120-679-C1 (même navire, même demandeur, incident antérieur).

Ryan Atlantic II (Cape Rouge) (2014), numéro de cas 120-653-C1 (même propriétaire).

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