

Marathassa (2015) (GCC)

Lieu : Port de Vancouver (Colombie-Britannique)

Numéro de cas : 120-673-C1

Incident

Le 8 avril 2015, la Garde côtière canadienne (GCC) a été avisée d'un déversement d'hydrocarbures dans la baie English, près de l'entrée du port de Vancouver, en Colombie-Britannique. Le vraquier *Marathassa* (43 229 TJB), immatriculé à Chypre, qui était ancré au poste de mouillage 12 dans la baie English, était considéré comme étant la source probable de la pollution. Le capitaine du navire a d'abord nié toute responsabilité pour le déversement d'hydrocarbures. Par la suite, des inspecteurs de la Sécurité maritime de Transports Canada ont déterminé qu'une défektivité mécanique à bord du *Marathassa*, qui a causé une infiltration de combustible de soute dans les cales du navire, était à l'origine du déversement d'hydrocarbures.

Plus tard le même jour, la GCC a conclu une entente contractuelle avec la Western Canada Marine Response Corporation (WCMRC), un organisme d'intervention agréé par Transports Canada. La GCC a assumé le commandement des opérations en tant qu'organisme responsable, et la WCMRC a commencé à écumer et à récupérer les hydrocarbures. Au début de la matinée du 9 avril 2015, la WCMRC a déployé un barrage flottant autour du *Marathassa*. Ce retard a eu un impact considérable sur la propagation de la pollution récupérable.

Les travaux de nettoyage effectués par la WCMRC et les autres entrepreneurs engagés par la GCC ont duré seize jours et ont pris fin le 23 avril 2015. Le *Marathassa* a été libéré le 24 avril 2015 et il a quitté la baie English le lendemain.

Un examen de l'incident a montré qu'environ 2 800 litres d'IFO 380, un mazout intermédiaire de soute, ont été déversés. On a estimé que près de 600 litres, ou plus, ont souillé le rivage. La baie English est entourée de plusieurs parcs et plages populaires qui sont accessibles depuis le secteur du centre-ville de Vancouver. Les plages sont d'importantes attractions touristiques et sont fréquentées par la population locale durant toute l'année. La baie English et l'inlet Burrard sont d'importantes aires d'hivernage pour de nombreux oiseaux de mer et d'eau, et ils ont été désignés par l'organisme Birdlife International comme une importante zone aviaire d'après la population d'oiseaux et les seuils des habitats.

Mesures prises par l'administrateur

Une lettre d'engagement a été reçue de l'assureur du navire, et l'administrateur a été avisé que les avocats des assureurs s'occupaient des réclamations.

Demande d'indemnisation

Le 3 avril 2017, pendant qu'elle était encore en discussion avec l'assureur du navire pour parvenir à un règlement, 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 2 431 746,57 \$, 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

À la demande de la GCC, l'administrateur a mis en suspens l'évaluation de la demande d'indemnisation en attendant l'issue des discussions en cours entre la GCC et l'assureur du navire. Le 16 juin 2017, la GCC a demandé à l'administrateur de procéder à l'évaluation de la demande d'indemnisation, et elle a indiqué qu'elle allait informer le représentant du propriétaire du navire de sa décision.

Durant l'évaluation, le bureau de l'administrateur a fait plusieurs demandes de renseignements additionnels à la GCC, lesquels ont été fournis. Dans le cadre de ses pouvoirs en vertu de la *Loi sur les enquêtes*, l'administrateur a aussi demandé à la Sécurité maritime de Transports Canada une copie de son rapport d'enquête sur le *Marathassa*.

L'administrateur a reçu trois différentes demandes d'indemnisation concernant l'incident du *Marathassa*, survenu entre le 8 et le 24 avril 2015. Les mesures et les activités liées au Système de commandement d'intervention (SCI) énoncées dans les demandes d'indemnisation individuelles (et dans les documents respectifs) se chevauchaient et se recoupaient; par conséquent, l'administrateur a dû les évaluer ensemble pour s'assurer que les mesures faisaient partie du plan intégré et qu'elles n'étaient pas répétées. Bien qu'il ait fallu évaluer les demandes d'indemnisation individuellement, chacune d'entre elles a dû être examinée par rapport à l'ensemble des opérations qui se sont déroulées et qui ont nécessité l'intervention d'autres parties. Il a été nécessaire de comprendre ce portrait d'ensemble pour pouvoir décider du caractère raisonnable des mesures et des activités et déterminer si les coûts des éléments individuels de chaque demande d'indemnisation étaient raisonnables.

Le 17 janvier 2018, l'administrateur a envoyé une lettre d'offre préalable au MPO/GCC pour fins de commentaires. Le 22 février 2018, l'administrateur a reçu les commentaires du MPO/GCC. Le 29 mars 2018, l'administrateur a offert au MPO/GCC la somme de 1 855 627,75 \$, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation. Les principales différences entre la somme offerte et le montant de la demande d'indemnisation de la GCC étaient attribuables à une répétition de certaines activités de la GCC et de celles d'autres intervenants du SCI, à des frais de communication inadmissibles, à des frais engagés après que tout risque de pollution ait été écarté, et à des frais payés à des sous-traitants qui ont été jugés déraisonnables.

Le 22 mai 2018, la GCC a accepté l'offre et, le 25 mai 2018, l'administrateur a ordonné que la somme de 2 027 940,44 \$ (y compris des intérêts courus de 172 312,69 \$) soit versée à la GCC.

Mesures de recouvrement

En mai 2018, une demande de remboursement a été envoyée à l'avocat du propriétaire du navire. Le 18 septembre 2018, l'administrateur a reçu un montant de 1 063 653,19 \$ à titre de paiement par anticipation. Le 22 janvier 2019, l'administrateur a reçu un montant de 888 036,32 \$, y compris les intérêts, ce qui représentait le solde du paiement complet de la demande d'indemnisation subrogée de la GCC.

Après avoir recouvré le montant complet, l'administrateur a signé et envoyé au propriétaire une lettre de quittance et de règlement en janvier 2019.

Situation

Le dossier a été fermé le 15 février 2019.

Dossiers connexes

120-673-C1-1 (APVF) : même incident, demande d'indemnisation de l'Administration portuaire de Vancouver Fraser

120-673-C1-2 (Ville de Vancouver) : même incident, demande d'indemnisation de la Ville de Vancouver