

## **Marathassa (2015) (Ville de Vancouver)**

Lieu : Port de Vancouver (Colombie-Britannique)

Numéro de cas : 120-673-C1-2

### **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 défectuosité 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 21 février 2017, la Ville de Vancouver a présenté aux avocats de l'assureur du navire une réclamation au montant de 569 053,13 \$, dont elle a fait parvenir une copie au conseiller juridique de l'administrateur, pour les dommages causés par l'incident du *Marathassa*. La Ville de Vancouver a indiqué que, si aucun règlement n'était conclu avec l'assureur du navire avant le

21 mars 2017, elle s'adresserait directement à l'administrateur pour obtenir le paiement de sa réclamation.

Le 10 avril 2017, la Ville de Vancouver a confirmé à l'administrateur qu'elle lui présentait sa réclamation du 21 février 2017 au montant de 569 053,13 \$.

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 Ville de Vancouver, l'administrateur a mis en suspens l'évaluation de la demande d'indemnisation en attendant l'issue des discussions entre le demandeur et l'assureur du navire en vue de parvenir à un règlement. L'évaluation de la demande d'indemnisation a repris en juillet 2017. Des renseignements additionnels ont été demandés à la Ville de Vancouver.

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, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'administrateur a envoyé une lettre d'offre préalable à la Ville de Vancouver pour fins de commentaires. Le 22 février 2018, l'avocat de la Ville de Vancouver a fait parvenir à l'administrateur des commentaires et des propositions en réponse à sa lettre d'offre préalable. Au 31 mars 2018, l'administrateur n'avait pas encore envoyé une lettre d'offre à la Ville de Vancouver.

Le 5 avril 2018, après avoir examiné les commentaires reçus, l'administrateur a fait une offre. Le 13 avril 2018, la Ville de Vancouver a fait valoir qu'elle n'avait pas eu une occasion équitable d'examiner les documents ayant servi à l'évaluation de sa demande d'indemnisation et qu'elle ne pouvait donc pas répondre convenablement à l'offre préalable.

Le 19 avril 2018, l'administrateur a accepté de partager les documents de tiers ayant servi à évaluer la demande d'indemnisation de la Ville de Vancouver. Par conséquent, l'administrateur a retiré son offre préalable et l'a présentée à nouveau comme seconde offre préalable pour fins de commentaires additionnels.

Le 3 juillet 2018, l'avocat de la Ville de Vancouver a fait des commentaires en réponse à la deuxième offre préalable.

Le 20 mars 2019, l'administrateur a offert la somme établie de 235 748,23 \$, plus les intérêts, en règlement complet et final de la demande d'indemnisation de la Ville de Vancouver. Au 31 mars 2019, l'offre n'avait pas encore été acceptée.

### **Situation**

Le dossier demeure ouvert.

### **Dossiers connexes**

120-673-C1 (GCC) : même incident, demande d'indemnisation de la Garde côtière canadienne.

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