

## **Marathassa (2015) (Administration portuaire de Vancouver Fraser)**

Lieu : Port de Vancouver (Colombie-Britannique)

Numéro de cas : 120-673-C1-1

### **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 5 avril 2017, pendant qu'elle était encore en discussion avec l'assureur du navire en vue de parvenir à un règlement, l'Administration portuaire de Vancouver Fraser (APVF) a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 198 947,22 \$, 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 l'APVF, 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 à la fin de juin 2017. Des renseignements additionnels ont été demandés à l'APVF et ont été reçus.

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 15 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 l'APVF pour fins de commentaires. Le 14 février 2018, l'APVF a demandé à obtenir une offre finale, et l'administrateur a offert la somme de 158 800,49 \$, 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 l'APVF étaient attribuables à une répétition de certaines activités par rapport à celles d'autres intervenants du SCI, ainsi qu'à des frais de repas et d'accueil inadmissibles.

Le 20 février 2018, l'APVF a accepté l'offre. Le 1<sup>er</sup> mars 2018, l'administrateur a ordonné que la somme de 172 674,87 \$ (y compris des intérêts courus de 13 874,38 \$) soit versée à l'APVF.

### **Mesures de recouvrement**

Le 6 mars 2018, le conseiller juridique de l'administrateur a envoyé une demande de remboursement aux avocats de l'assureur du navire.

Le 21 mars 2018, l'administrateur a reçu un paiement de 172 935,87 \$ en règlement final de sa demande d'indemnisation subrogée de l'APVF.

Après avoir recouvré le montant complet, l'administrateur a signé et envoyé au propriétaire une lettre de quittance et de règlement en mars 2018.

### **Situation**

Le dossier a été fermé le 12 avril 2018.

### **Dossiers connexes**

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

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