

Déversement d'origine inconnue (2017)

Lieu : Québec (Québec)

Numéro de cas : 120-719-C1

Incident

Le 8 mars 2017, un membre du personnel à terre travaillant à bord du *Maccoa* (19 814 TJB), un vraquier immatriculé à Chypre, qui était amarré dans le port de Québec, a remarqué ce qui semblait être du combustible de soute dans l'eau et sur la glace entre le navire et le quai. Les autorités locales ont été avisées et des échantillons d'hydrocarbures ont été prélevés à bord du navire et dans l'eau.

Au moment de l'incident, il n'était pas certain que la pollution avait été causée par le navire, et le propriétaire a refusé d'en assumer la responsabilité. Par la suite, l'administration du port de Québec a engagé divers entrepreneurs privés pour effectuer les travaux de nettoyage, et elle a obtenu une lettre d'engagement du club de protection et d'indemnisation du navire (*UK P&I Club*).

Le 13 mars 2017, on a constaté que des barrages absorbants étaient pris dans la glace près du quai, et il était impossible de les enlever sans les endommager. Cependant, il fallait les récupérer, car un autre navire était attendu au quai le lendemain.

Le 6 avril 2017, à la suite d'une inspection, l'état du quai a été jugé acceptable et aucun autre nettoyage n'a été prévu.

Demande d'indemnisation

Le 16 juin 2017, l'administration du port de Québec a présenté à l'administrateur une demande d'indemnisation au montant de 43 806,19 \$ pour les frais relatifs à l'incident de pollution, 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 30 juin 2017, dans le cadre de ses pouvoirs en vertu de la *Loi sur les enquêtes* (conférés par le par. 105(2) de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*), l'administrateur a communiqué avec Transports Canada (TC), Environnement Canada (EC) et la Garde côtière canadienne (GCC) afin d'obtenir les rapports d'analyse des échantillons d'hydrocarbures qui avaient été prélevés dans l'eau et à bord du navire. L'administrateur a reçu ces rapports en juillet et en août 2017.

Le 4 août 2017, le bureau de l'administrateur a demandé des renseignements additionnels à l'administration du port de Québec pour justifier la demande d'indemnisation. Les renseignements demandés ont été reçus le 31 août.

Le 15 septembre 2017, à la suite d'une enquête et de l'évaluation de la demande d'indemnisation,

l'administrateur a offert à l'administration du port de Québec la somme de 43,806,19 \$, plus les intérêts, en vertu de l'article 105 de la *Loi*. Les intérêts ont été calculés au montant de 612,31 \$. L'offre a été acceptée par l'administration du port de Québec le 4 octobre 2017.

Le 12 octobre 2017, l'administrateur a ordonné que la somme de 44 418,50 \$ (y compris des intérêts courus de 612,31 \$) soit versée à l'administration du port de Québec.

Mesures de recouvrement

L'administrateur a avisé l'avocat du club de protection et d'indemnisation qu'une demande d'indemnisation avait été présentée à la Caisse, et qu'il allait faire une réclamation au propriétaire ou à l'assureur du *Maccoa* après l'évaluation et le paiement de la demande d'indemnisation. Le 28 septembre 2017, l'avocat du club de protection et d'indemnisation a informé l'administrateur qu'il ne recommanderait pas le règlement de la réclamation avant d'avoir obtenu les résultats de l'analyse des échantillons d'hydrocarbures. Cependant, l'administrateur ne pouvait pas partager l'information qu'il avait reçue en vertu de la *Loi sur les enquêtes*, car la Couronne allait utiliser cette information comme preuve à l'appui de la prise de sanctions administratives pécuniaires contre le propriétaire du navire relativement à cet incident.

En novembre 2017, l'avocat du club de protection et d'indemnisation a avisé la Caisse qu'il allait s'adresser au Tribunal d'appel des transports du Canada (TATC) pour demander une révision des sanctions administratives pécuniaires et qu'il allait ainsi pouvoir obtenir accès à la preuve pertinente.

Le 27 août 2018, le Tribunal d'appel des transports du Canada (TATC) a conclu que le polluant découvert dans le secteur 28 du port de Québec le ou vers le 8 mars provenait d'une source autre que le *Maccoa*. Le TATC a statué que « la preuve n'a pas démontré, selon la prépondérance des probabilités, que le requérant a rejeté un polluant précisé par les règlements dans les eaux canadiennes. »

Comme suite à la décision du TATC, l'administrateur a décidé de mettre fin aux mesures de recouvrement contre le club de protection et d'indemnisation du propriétaire du navire et de fermer le dossier.

Situation

Le dossier a été fermé le 18 octobre 2018.