



Office of the Administrator of the Ship-source  
Oil Pollution Fund

Suite 830, 180 Kent St., Ottawa, ON K1A 0N5  
Tel.: 613-991-1726 - Facsimile: 613-990-5423  
[www.sopf.gc.ca](http://www.sopf.gc.ca) - [info@sopf.gc.ca](mailto:info@sopf.gc.ca)

Bureau de l'administrateur de la Caisse  
d'indemnisation des dommages dus à la  
pollution par les hydrocarbures causée par les  
navires

180, rue Kent, pièce 830, Ottawa, ON K1A 0N5  
Tél. : 613-991-1726 - Téléc. : 613-990-5423  
[www.cidphn.gc.ca](http://www.cidphn.gc.ca) - [info@cidphn.gc.ca](mailto:info@cidphn.gc.ca)

## **LETTRE D'OFFRE**

Ottawa, le 10 mai 2021  
*Dossier de la CIDPHN : 120-833-C1*  
*Dossier de la GCC : n.d.*

### **PAR COURRIEL**

Gestionnaire, Services et planification d'intervention  
Garde côtière canadienne  
200, rue Kent (5N167)  
Ottawa (Ontario) K1A 0E6

**OBJET : Incident de Darrell Bay – Squamish (Colombie-Britannique)**  
**Date de l'incident : 2018-12-20**

---

### **SOMMAIRE ET OFFRE D'INDEMNITÉ**

Cette lettre est en réponse à une demande d'indemnisation présentée par la Garde côtière canadienne (la « GCC ») relativement à un incident impliquant un groupe de six navires, survenu à Darrell Bay, près de Squamish, en Colombie-Britannique (l'« incident »). Ces navires ont fait l'objet d'une opération d'intervention de la GCC qui a débuté le 20 décembre 2018.

Le 17 décembre 2020, le bureau de l'administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la « Caisse ») a reçu de la GCC une demande d'indemnisation pour les frais qu'elle a engagés en réponse à l'incident. La GCC a réclamé des frais s'élevant à 202 213,22 \$, en vertu des articles 101 et 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (la « LRMM »), pour les mesures d'intervention qu'elle a prises en réponse à l'incident.

La demande d'indemnisation a été examinée et des décisions ont été prises concernant les frais réclamés. Par la présente, une offre d'indemnité est faite à la GCC conformément aux articles 105 et 106 de la LRMM.

La somme de 43 721,14 \$ (l'« offre ») est offerte à la GCC, plus les intérêts courus prévus par la loi qui seront calculés à la date où la somme offerte sera versée, en conformité avec l'article 116 de la LRMM.

Les motifs de l'offre sont exposés ci-après.

\*\*\*

## DEMANDE D'INDEMNISATION

La demande d'indemnisation de la GCC comprend un exposé qui décrit les événements pertinents liés à l'incident. Elle comprend aussi un sommaire des frais réclamés, des documents servant à justifier certains frais réclamés, ainsi que des factures présentées par des entrepreneurs. Dans la mesure où ces documents se rapportent à la décision de la Caisse, leur contenu est examiné ci-après.

### Exposé

Le 20 décembre 2018, après une mauvaise tempête, la GCC a été avisée qu'une flotte comptant jusqu'à six navires étaient à la dérive ou en train de couler près de Darrell Bay. La GCC a tenté sans succès de communiquer avec le présumé propriétaire de la flotte. La GCC a été incapable de se rendre immédiatement sur les lieux de l'incident à cause de vents violents qui soufflaient à ce moment-là dans toute la région continentale inférieure de la Colombie-Britannique et le sud de l'île de Vancouver.

Le 21 décembre 2018, la GCC a envoyé quatre membres de son personnel sur les lieux de l'incident pour faire une évaluation de la pollution. Ils ont voyagé à bord d'un bateau de lutte contre la pollution de classe PRV III et ils ont apporté de l'équipement, y compris 500 pieds de barrage flottant. Une fois rendus sur les lieux, les membres du personnel de la GCC ont confirmé l'identité du présumé propriétaire de la flotte ainsi que les noms des navires en cause :

- l'ancien navire de pêche *Zena*,
- le navire à moteur *Sea Angel II*,
- l'ancien navire de pêche *La Rata Bastarda*,
- un voilier sans nom (identifié dans certains documents comme étant le *Tantis*),
- un bateau de plaisance de 18 pieds sans nom, et
- l'ancien remorqueur *J.S. Polhemus*.

Les navires se trouvaient dans des circonstances différentes. Le *La Rata Bastarda* était mal amarré à un pilotis en mauvais état; le voilier sans nom, bien qu'il ait été amarré à un quai, avait coulé; le bateau de plaisance avait partiellement coulé et il était coincé sous une rampe d'accès à un traversier; et le *J.S. Polhemus* avait coulé et rejetait des polluants.

La GCC a demandé un survol de l'endroit dans le cadre du Programme national de surveillance aérienne (le « PNSA »). À la suite du survol, il a été estimé que le *J.S. Polhemus* avait rejeté environ 434 litres de polluants. La GCC a commencé à déployer un barrage flottant autour de ce navire. À cause du relief sous-marin, elle a eu de la difficulté à fixer les ancrs au fond de la mer. Bien qu'elle ait réussi à placer un barrage flottant autour du navire, elle craignait que le barrage ne cède si les ancrs ne tenaient pas. Elle a déterminé que les polluants se dissipaient et qu'ils étaient irrécupérables.

Le 22 décembre 2018, le personnel de la GCC est retourné sur les lieux pour s'occuper du barrage flottant. Il a constaté que celui-ci ne retenait pas les polluants efficacement à cause

de la pente du littoral et du relief sous-marin. Le *J.S. Polhemus* a continué de rejeter des polluants, qui se répandaient et formaient une vaste irisation d'hydrocarbures sur l'eau. Malgré les efforts pour reconfigurer le barrage flottant, il n'a pas été possible de contenir les polluants.

Le 23 décembre 2018, le personnel de la GCC a été incapable de retourner sur les lieux à cause d'un arriéré d'incidents causés par les vents qui soufflaient encore. La GCC a pris des dispositions pour qu'un agent d'intervention environnementale du ministère de l'Environnement et du Changement climatique de la Colombie-Britannique (le « MECCCB ») se rende sur place et signale toute nouvelle information.

Le 24 décembre 2018, un deuxième survol a confirmé que le *J.S. Polhemus* rejetait encore des polluants et que le barrage flottant avait été emporté loin du navire. La GCC a déployé du personnel pour récupérer le barrage flottant et déterminer quelles mesures devaient être prises. À son arrivée sur les lieux, le personnel de la GCC a constaté que le *Zena*, qui s'était échoué, rejetait aussi des hydrocarbures qui formaient une irisation sur l'eau. L'équipe a placé un barrage flottant autour de ce navire, mais elle a été incapable de contenir les polluants qui s'échappaient du *J.S. Polhemus* en raison de la faible visibilité.

La GCC, la Première Nation Squamish et le MECCCB ont décidé qu'une intervention immédiate pouvait attendre à cause de la période des Fêtes. Un agent d'intervention environnementale du MECCCB et un représentant de la Première Nation Squamish ont accepté de surveiller l'incident pendant ce temps.

Le 27 décembre 2018, un troisième survol a révélé que cinq autres litres de polluants avaient été rejetés et que le barrage flottant autour du *Zena* semblait être efficace. La GCC projetait d'engager des plongeurs et des sauveteurs pour contenir la pollution causée par le *Zena* et le *J.S. Polhemus* et faire une évaluation des polluants se trouvant à bord des autres navires.

Étant donné que le présumé propriétaire des navires était connu de la GCC pour être un pollueur récidiviste, plusieurs autorités, y compris le ministère des Pêches et des Océans, Transports Canada, le MECCCB et la Première Nation Squamish, ont tenu des conférences téléphoniques pour discuter de sa responsabilité et éviter que ses navires ne causent d'autres incidents dans le futur. Ces conférences téléphoniques ont eu lieu du 27 décembre 2018 au 1<sup>er</sup> janvier 2019. Durant cette période, la GCC a engagé des plongeurs, des sauveteurs et des experts maritimes, et le MECCCB et la Première Nation Squamish ont continué de surveiller les lieux de l'incident.

Le 2 janvier 2019, il a été décidé que chaque autorité enverrait un représentant pour inspecter les quatre autres navires, afin de déterminer correctement la compétence de chacune des autorités. Les parties cherchaient à établir un fondement juridique en vue de poursuivre le présumé propriétaire en justice, bien que les tentatives pour confirmer la propriété des navires se soient avérées difficiles.

Après avoir consulté diverses autorités, la GCC a décidé de diviser l'intervention en réponse à l'incident en trois phases, la première de celles-ci ayant débuté le 8 janvier 2019 :

- **les opérations de plongée** pour prendre des mesures en réponse à la pollution causée par le *J.S. Polhemus* et déterminer si le navire pouvait être sauvé,
- **les opérations de sauvetage** pour évaluer l'état des navires échoués et déterminer les options concernant leur sauvetage et leur déconstruction, et
- **les opérations de prévention** pour évaluer le risque de pollution posé par les autres navires, en collaboration avec les autorités gouvernementales et les entrepreneurs, et déterminer si des accusations quelconques pouvaient être portées contre le présumé propriétaire.

Le 4 janvier 2019, les autorités gouvernementales et les entrepreneurs avaient terminé leurs travaux préliminaires et se mobilisaient pour intervenir.

Le 6 janvier 2019, la GCC a avisé le présumé propriétaire que les opérations d'intervention allaient bientôt commencer. Le présumé propriétaire a nié que le *Zena* et le *J.S. Polhemus* lui appartenaient et a prétendu qu'il s'en occupait temporairement pour un ami. Cependant, il a reconnu être le propriétaire du *La Rata Bastarda* et a dit que le *Sea Angel II* appartenait à sa fille.

Le présumé propriétaire a aussi prétendu qu'il avait fait inspecter le *Zena* et le *J.S. Polhemus* et que les deux navires répondaient aux exigences de Transports Canada. Cependant, ces navires n'ont jamais été immatriculés par Transports Canada, et aucun certificat ne leur a jamais été émis. Le présumé propriétaire a aussi fourni de faux renseignements sur l'état des navires et la quantité d'hydrocarbures se trouvant à bord. Bien qu'il ait accepté que la GCC allait évaluer l'état des navires, il a menacé d'intenter une action en justice si la GCC tentait de les sortir de l'eau.

Le 8 janvier 2019, le personnel de la GCC, les entrepreneurs et les représentants des autorités gouvernementales se sont mobilisés pour les opérations d'intervention. Les plongeurs ont tenté sans succès de localiser l'épave du *J.S. Polhemus*, mais ils ont trouvé des marques au fond de la mer indiquant que le navire avait glissé du plateau continental.

La GRC a aperçu le présumé propriétaire dans les environs et l'a avisé qu'il serait mis en état d'arrestation s'il faisait obstacle aux opérations d'intervention. Il a encore une fois menacé d'intenter une action en justice. À un certain moment durant l'évaluation finale du *Sea Angel II*, la GCC a quitté les lieux temporairement, après quoi le présumé propriétaire a tenté de monter à bord du navire. Il a ignoré l'ordre de la GCC de s'éloigner, ce qui a retardé l'évaluation du navire.

La GCC a engagé un entrepreneur, Mercury Transport, pour enlever le *Zena*, le bateau de plaisance sans nom et le voilier sans nom, et pour remorquer le *Sea Angel II* et le *La Rata Bastarda* jusqu'au chantier naval d'Arrow Marine Services pour qu'ils soient sortis de l'eau.

Les opérations se sont poursuivies le 9 janvier et dans la matinée du 10 janvier 2019. Mercury Transport a enlevé le *Sea Angel II* et le *La Rata Bastarda* et les a placés sur un

chaland pour les préparer en vue de les remorquer. Les plongeurs ont localisé le *J.S. Polhemus*. On soupçonnait que les polluants qui s'échappaient du *J.S. Polhemus* provenaient d'un événement de réservoir de carburant, mais la quantité de polluants se trouvant à bord était toujours inconnue. Les deux navires sans nom ont été sauvés, mais le *Zena* a été déconstruit, et le *Sea Angel II* et le *La Rata Bastarda* ont été remorqués jusqu'au chantier naval d'Arrow Marine Services à Vancouver.

Le 11 janvier 2019, les organismes gouvernementaux respectifs ont déterminé que toute autre mesure d'atténuation de la pollution ou tentative de récupérer le *J.S. Polhemus* ne serait pas efficace par rapport au coût et qu'il n'y aurait aucun impact important sur l'environnement marin. Ils ont demandé que des survols du secteur de Darrell Bay soient effectués chaque semaine dans le cadre du PNSA pour déceler toute autre pollution provenant du navire coulé.

Le 15 janvier 2019, le présumé propriétaire a encore une fois menacé d'intenter une action en justice contre la GCC concernant l'enlèvement du *Sea Angel II*. Il a continué de menacer la GCC d'actions judiciaires de façon périodique.

Le 17 janvier 2019, un expert maritime a inspecté le *La Rata Bastarda*. Il a conclu que celui-ci n'avait aucune valeur résiduelle et qu'il constituait une menace pour l'environnement marin. Le lendemain, l'expert maritime a inspecté le *Sea Angel II* et est parvenu à la même conclusion concernant ce navire.

Au début de mars 2019, la GCC a publié un avis dans un journal de Squamish indiquant que le *La Rata Bastarda* et le *Sea Angel II* seraient bientôt vendus ou détruits, à moins que le ou les propriétaires ne prouvent que les navires leur appartenaient. Peu de temps après, le présumé propriétaire a encore une fois communiqué avec la GCC et a exigé, sans succès, que les navires lui soient rendus. Il a de nouveau affirmé que le *Sea Angel II* appartenait à sa fille, et il a fourni à la GCC un reçu, apparemment pour l'achat de ce navire, qui portait le nom de sa fille. La GCC a ordonné au présumé propriétaire et à sa fille de récupérer les navires et de payer à la Couronne toutes les sommes dues relativement à ceux-ci. Il n'y a eu aucune autre communication avec le présumé propriétaire à propos de l'incident.

En avril 2019, la GCC a pris des dispositions avec Arrow Marine Services pour déconstruire les deux derniers navires. Le 21 mai 2019, Arrow Marine Services a informé la GCC que les travaux de déconstruction étaient terminés.

### Sommaire des frais

La demande d'indemnisation était aussi accompagnée du sommaire suivant des frais réclamés par la GCC :

COST SUMMARY  
POLLUTION INCIDENT

INCIDENT:	DARRELL BAY INCIDENT	PROJECT CODE:	FHVL5
INCIDENT DATE:	Dec 20/18	DATE PREPARED:	Dec 9/20
DEPARTMENT:	CANADIAN COAST GUARD	PREPARED BY:	██████████

		<u>SCH</u>
MATERIALS AND SUPPLIES	-	1
CONTRACT SERVICES	139,583.85	2
TRAVEL	3,932.88	3
SALARIES - FULL TIME PERSONNEL	10,543.35	4
OVERTIME - FULL TIME PERSONNEL	4,486.19	5
OTHER ALLOWANCES	-	6
SALARIES - CASUAL PERSONNEL	-	7
SHIPS' COSTS (EXCL. FUEL & O/T)	-	8
SHIPS PROPULSION FUEL	-	9
AIRCRAFT	-	10
POLLUTION COUNTER-MEASURES EQUIPMENT (PCME)	43,099.46	11
VEHICLES	174.48	12
ADMINISTRATION	393.02	13
	<hr/>	
TOTAL CCG COST OF INCIDENT	<u>\$ 202,213.22</u>	

Figure 1 - Copie d'écran du sommaire des frais de la GCC

Documents des entrepreneurs

La majeure partie des frais réclamés se rapportent aux services contractuels fournis par Mercury Transport, Arrow Marine Services, Fraser Burrard Diving et Active Marine Services (annexe 2). La demande d'indemnisation de la GCC comprend le sommaire suivant des factures des entrepreneurs et des sous-traitants :

CONTRACT SERVICES	AMOUNT	GST	TOTAL	REFERENCE
<b>MERCURY TRANSPORT INC</b>	<b>57,095.58</b>	<b>2,854.79</b>	<b>59,950.37</b>	<b>INV 20190052</b>
<i>*Containment and recovery of La Rata Bastarda, Sea Angel II, Tantlis and Zena</i>			-	<b>Paid Feb 2019</b>
<b>MERCURY TRANSPORT INC</b>	<b>9,302.58</b>	<b>465.13</b>	<b>9,767.71</b>	<b>INV 20190343</b>
<i>*Sea Angel II &amp; La Rata Bastarda - Storage Feb 1-29/19</i>			-	<b>Paid Mar 2019</b>
<b>MERCURY TRANSPORT INC</b>	<b>4,278.00</b>	<b>213.00</b>	<b>4,491.00</b>	<b>INV 20190638</b>
<i>*Sea Angel II - Storage Mar 1-31/19</i>			-	<b>Paid Apr 2019</b>
<b>MERCURY TRANSPORT INC</b>	<b>5,347.50</b>	<b>267.38</b>	<b>5,614.88</b>	<b>INV 20190638.2</b>
<i>*La Rata Bastarda - storage Mar 1-31/19</i>				<b>Paid Apr 2019</b>
<b>ARROW MARINE SERVICES</b>	<b>3,600.00</b>	<b>180.00</b>	<b>3,780.00</b>	<b>INV 901395</b>
<i>*Sea Angel II - Storage April 1-30/19</i>			-	<b>Paid Aug 2019</b>
<b>ARROW MARINE SERVICES</b>	<b>4,500.00</b>	<b>225.00</b>	<b>4,725.00</b>	<b>INV 901396</b>
<i>*La Rata Bastarda - storage Apr 1-30/19</i>				<b>Paid Aug 2019</b>
<b>ARROW MARINE SERVICES</b>	<b>12,500.00</b>	<b>625.00</b>	<b>13,125.00</b>	<b>INV 901463</b>
<i>*Sea Angel II - Demolition and Disposal</i>			-	<b>Paid Sep 2019</b>
<b>ARROW MARINE SERVICES</b>	<b>1,320.00</b>	<b>66.00</b>	<b>1,386.00</b>	<b>INV 901449</b>
<i>*Sea Angel II - storage May 10-20/19</i>			-	<b>Paid Aug 2019</b>
<b>ARROW MARINE SERVICES</b>	<b>18,000.00</b>	<b>900.00</b>	<b>18,900.00</b>	<b>INV 901558</b>
<i>* La Rata Bastarda - Demolition and disposal</i>			-	<b>Paid Sep 2019</b>
<b>ARROW MARINE SERVICES</b>	<b>3,300.00</b>	<b>165.00</b>	<b>3,465.00</b>	<b>INV 901451</b>
<i>*La Rata Bastarda - storage of May 11-20/19</i>			-	<b>Paid Aug 2019</b>
<b>FRASER BURRARD DIVING</b>	<b>10,621.80</b>	<b>531.09</b>	<b>11,152.89</b>	<b>INV 7341</b>
<i>*diving services to assess Palhemus</i>			-	<b>Paid Jan 2019</b>
<b>ACTIVE MARINE SERVICES</b>	<b>3,226.00</b>	<b>0.00</b>	<b>3,226.00</b>	<b>NA</b>
<i>*survey of La Rata Bastarda &amp; Sea Angel II</i>			-	<b>Paid Mar 2019</b>
<b>TOTAL CONTRACT SERVICES</b>			<b><u>139,583.85</u></b>	

:

Figure 2 - Copie d'écran du sommaire des frais relatifs aux entrepreneurs engagés par la GCC

\*\*\*

## **CONCLUSIONS DE L'ADMINISTRATEUR**

### **Admissibilité du demandeur**

L'administrateur a déterminé que la GCC est un demandeur admissible et que l'incident s'est produit dans la mer territoriale ou les eaux intérieures du Canada pour l'application de

l'art. 103 de la LRMM. Étant donné que certains navires impliqués dans l'incident ont rejeté des hydrocarbures dans l'environnement marin, et qu'il était ainsi raisonnable d'intervenir en réponse à l'incident en raison de la menace pour la sécurité du public, il est aussi déterminé que certains frais réclamés par la GCC sont indemnisables par la Caisse.

### Menace de pollution

Le *J.S. Polhemus* a causé un rejet considérable de polluants. Bien que la GCC ait engagé des frais pour localiser et inspecter le navire sous l'eau, elle a finalement décidé de ne pas le récupérer ni de prendre d'autres mesures d'atténuation de la pollution. Cette décision est compréhensible, étant donné que la GCC avait déjà enlevé environ 400 litres d'hydrocarbures du navire avant l'incident, et compte tenu de la quantité de polluants irrécupérables qui a été rejetée durant l'intervention en réponse à l'incident.

Toutefois, l'administrateur n'a pas déterminé que les opérations d'intervention relatives aux autres navires constituaient des mesures prises pour prévenir ou réduire au minimum la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. Plusieurs de ces navires étaient délabrés et n'ont pas causé de pollution au moment de l'incident. On ne peut pas non plus les considérer comme un risque de future pollution par les hydrocarbures d'une manière qui soit indemnisable en vertu de la LRMM. Bien que les mesures prises par la GCC à l'égard des navires soient compréhensibles, compte tenu du fait que le propriétaire était déjà regrettamment connu pour avoir des navires polluants, la preuve ne montre pas que le risque posé par ces navires allait au-delà du niveau de risque de base que présentent les vieux navires ayant des moteurs à carburant, dont il existe des milliers le long des côtes du Canada. Les frais considérables engagés pour enlever ces navires et s'en débarrasser ne sont pas indemnisables en vertu de la partie 7 de la LRMM.

\*\*\*

## **DÉTAILS DE LA DEMANDE D'INDEMNISATION ET DE L'OFFRE**

Les frais réclamés dans la demande d'indemnisation de la GCC sont répartis en plusieurs catégories. La présente section de la lettre d'offre examine chacune de ces catégories en détail et explique les raisons pour lesquelles certaines portions de la demande d'indemnisation ont été rejetées.

### Annexe 2 – Services contractuels

139 583,85 \$

La demande d'indemnisation de la GCC n'est pas accompagnée de documents contractuels ou d'énoncés de travaux concernant les frais relatifs aux services contractuels, et l'exposé ne contient pas de détails sur les dispositions prises entre la GCC, Mercury Transport et les sous-traitants. La demande d'indemnisation ne fournit aucune preuve substantielle permettant d'évaluer la raisonnable des contrats.

La preuve qui a été fournie comprend quatre factures de Mercury Transport, six factures d'Arrow Marine Services, une facture de Fraser Burrard Diving, et une facture d'Active Marine Services.



Il semble que Mercury Transport ait été le principal entrepreneur et qu'il ait sous-traité une partie de ses travaux à Arrow Marine Services; cependant, certaines factures d'Arrow Marine ont été présentées directement à la GCC. La relation exacte entre ces compagnies et la GCC n'a pas pu être déterminée d'après la preuve.

Le tableau suivant présente un sommaire des frais réclamés pour les services contractuels.

Tableau 1 - Répartition des travaux effectués par les entrepreneurs et les sous-traitants (annexe 2)

Entrepreneur	Description des travaux	Coût
Mercury Transport	Enlèvement du bateau de plaisance <i>Zena</i> , du <i>La Rata Bastarda</i> et du <i>Sea Angel II</i> . Entreposage de ces deux derniers navires.	79 823,96 \$
Arrow Marine Services	Entreposage et déconstruction du <i>La Rata Bastarda</i> et du <i>Sea Angel II</i> .	45 381,00 \$
Fraser Burrard Diving	Services de plongée pour évaluer l'état du <i>J.S. Polhemus</i> .	11 152,89 \$
Active Marine Services	Inspections du <i>La Rata Bastarda</i> et du <i>Sea Angel II</i> .	3 226,00 \$
<b>Total</b>		<b>139 583,85 \$</b>

Une grande partie des frais réclamés pour les services contractuels se trouvent dans la facture n° 20190052 de Mercury Transport, qui couvre le remorquage et l'entreposage du *La Rata Bastarda* et du *Sea Angel II*. Bien qu'il y avait un lien entre ces navires et ceux qui ont fait l'objet de l'intervention, la preuve ne montre pas qu'ils posaient un risque de rejeter des hydrocarbures dans l'environnement marin. Les mesures prises relativement à ces navires ne sont pas jugées admissibles et les frais réclamés à cet égard sont donc rejetés.

La même facture couvre également les frais relatifs au voilier *Tantis* et au *Zena*. Le *Tantis* et le *Zena* ont coulé et rejeté des hydrocarbures qui ont formé une irisation sur l'eau. Les mesures prises relativement à ces navires pourraient être considérées comme ayant eu pour but de répondre à la pollution par les hydrocarbures. Cependant, le *Zena* se trouvait sur la terre ferme lorsque Mercury Transport est arrivé sur les lieux. Le *Zena* a été remis à flot et, de toute façon, c'était un voilier qui ne contenait sans doute pas de grandes quantités d'hydrocarbures. Bien que les frais réclamés à l'égard de ces navires jusqu'à ce point seraient indemnisables, il semble que les factures couvrent la déconstruction des navires. La preuve ne montre pas que les navires eux-mêmes posaient un risque de pollution par les hydrocarbures qui nécessitait leur déconstruction. La preuve disponible ne permet pas d'établir que la déconstruction des navires était une mesure raisonnable prise en réponse à la pollution par les hydrocarbures.

Les autres factures de Mercury Transport, qui couvrent les frais d'entreposage du *Sea Angel II* et du *La Rata Bastarda* en attendant qu'une décision finale soit prise par la GCC à propos de la propriété et de la déconstruction des navires, se rapportent aussi

principalement aux opérations d'enlèvement d'épaves. Bien qu'il soit admis que ces navires étaient en mauvais état et qu'ils contribuaient à dégrader l'environnement, la preuve ne permet pas d'établir que les frais réclamés ont été engagés pour la prise de mesures en réponse à la pollution par les hydrocarbures ou à la menace d'une telle pollution. **Les frais réclamés pour les factures de Mercury Transport sont rejetés en entier.**

Toutes les factures d'Arrow Marine couvrent les frais d'entreposage et de déconstruction du *Sea Angel II* et du *La Rata Bastarda*, mais la preuve ne montre pas que ces mesures ont été prises en réponse à la pollution par les hydrocarbures. La demande d'indemnisation de la GCC ne permet pas d'établir que le *Sea Angel II* et le *La Rata Bastarda* constituaient une menace imminente ou continue de pollution par les hydrocarbures. La preuve montre que ces navires présentaient un risque de pollution de l'environnement local, mais pas une menace spécifique de pollution par les hydrocarbures. **Les frais réclamés pour les factures d'Arrow Marine sont donc rejetés.**

La facture de Fraser Burrard Diving couvre les frais d'une inspection sous-marine du *J.S. Polhemus*, y compris une équipe de cinq personnes et le matériel nécessaire. Trois plongées ont été effectuées le 8 janvier 2019, mais l'épave du navire n'a pas été trouvée. Il y a des preuves contradictoires en ce qui concerne l'usage d'un véhicule sous-marin téléguidé pour localiser le navire le lendemain. L'exposé de la GCC indique que Fraser Burrard Diving a utilisé un tel véhicule, mais le rapport de la compagnie dit qu'une caméra lestée a été employée à la place. Néanmoins, **ces frais sont jugés raisonnables**, étant donné que la quantité de polluants se trouvant à bord du *J.S. Polhemus* était inconnue et que le navire avait glissé du plateau continental.

Enfin, la facture d'Active Marine Services couvre les inspections maritimes du *La Rata Bastarda* et du *Sea Angel II*, ainsi que l'usage de navires pour les remorquer. Le rapport d'inspection du *La Rata Bastarda* indique que les réservoirs de carburant étaient ouverts, vides et inutilisables. Bien que ce rapport mentionne la présence de polluants dans la cale du navire, il ne montre pas que le navire était une épave souillée d'hydrocarbures et il n'est pas centré sur la menace de pollution que posait le navire. Il semble plutôt que le navire ait été déplacé jusqu'au chantier naval d'Arrow Marine dans le cadre d'une opération d'enlèvement d'épaves. De même, aucun document ni aucune preuve n'ont été fournis afin de justifier les frais réclamés pour les trois autres inspections. La preuve ne permet pas d'établir que ces rapports ont été commandés en tant que mesure prise en réponse à la pollution par les hydrocarbures. **Ces frais sont donc rejetés.**

Le tableau suivant montre un sommaire des frais réclamés pour les services contractuels et des frais recevables.

Tableau 2 – Frais réclamés pour les travaux des entrepreneurs et frais recevables (annexe 2)

Entrepreneur	Montant réclamé	Montant recevable
Mercury Transport	79 823,96 \$	0 \$
Arrow Marine Services	45 381,00 \$	0 \$
Fraser Burrard Diving	11 152,89 \$	11 152,89 \$
Active Marine Services	3 226,00 \$	0 \$
<b>Total</b>	<b>139 583,85 \$</b>	<b>11 152,89 \$</b>

**Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en partie au montant de 11 152,89 \$.**

*Annexe 3 – Déplacements*

3 932,88 \$

Ces frais représentent les dépenses de voyage engagées par sept membres du personnel de la GCC qui se sont rendus sur les lieux de l'incident à Darrell Bay du 8 au 10 janvier 2019. Les documents joints à la demande d'indemnisation montrent qu'ils sont intervenus en réponse au *J.S. Polhemus*. Chacun de ces employés a fourni un relevé de dépenses approuvé et d'autres reçus, y compris des notes d'hôtel, le cas échéant. Ces frais sont jugés raisonnables dans les circonstances.

**Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en entier.**

*Annexe 4 – Salaires du personnel à temps plein*

10 543,35 \$

Les frais de salaire sont attribués à onze membres du personnel de la GCC pour les 21, 22 et 24 décembre 2018 et pour les 8, 9 et 10 janvier 2019. La demande d'indemnisation de la GCC était accompagnée de registres quotidiens du personnel et de l'équipement indiquant les heures de travail individuelles de chaque membre du personnel.

L'intervention en réponse à l'incident comprenait certainement des mesures prises en réponse à la pollution par les hydrocarbures. Cependant, la GCC semble n'avoir consacré que des ressources modérées en ce qui concerne le *Sea Angel II* et le *La Rata Bastarda*, et il n'a pas été établi que ces navires constituaient une menace de pollution par les hydrocarbures ou que les frais engagés à leur égard sont admissibles. De plus, la preuve ne montre pas que les autres navires ont continué de poser un risque de pollution par les hydrocarbures à mesure que l'intervention s'est poursuivie. Il est conclu qu'au moins une partie de l'intervention visait à enlever des navires qui polluaient l'environnement local, mais pas nécessairement parce qu'ils constituaient une menace de pollution par les hydrocarbures. Étant donné le double objectif de l'intervention, les frais de salaire de quatre des onze membres du personnel de la GCC (GN, JB, BW et RG, soit un total de 2 908,21 \$), qui sont attribuables à des mesures non liées à la pollution par les hydrocarbures, sont rejetés. Les frais de salaire restants sont jugés raisonnables.

**Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en partie au montant de 7 635,14 \$.**

*Annexe 5 – Heures de travail supplémentaires du personnel à temps plein*

\$4,486.19

La GCC a réclamé les frais des heures de travail supplémentaires de cinq membres de son personnel pour le 21 décembre 2018 et les 4, 7, 8, 9 et 10 janvier 2019. Des formulaires et des autorisations d'heures supplémentaires ont été fournis pour ces cinq membres du personnel, et les frais réclamés sont jugés raisonnables dans les circonstances.

**Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en entier.**

Ces frais ont été engagés pour l'usage variable de trois bateaux d'intervention (CGE 665 PRV III, CGE 701 PRV III et CGE 709 PRV II) les 21, 22 et 24 décembre 2018, et les 4, 7, 8, 9 et 10 janvier 2019. Le CGE 665 a été utilisé pendant cinq jours, le CGE 701 pendant trois jours, et le CGE 709 pendant deux jours. Les ressources consacrées à cette opération visaient principalement à s'occuper de la flotte de navires délabrés ou abandonnés, et non pas répondre à une menace de pollution par les hydrocarbures posée par les navires.

Il est conclu que l'usage du CGE 665 le 21 décembre 2018 était raisonnable, puisque la GCC ne connaissait pas encore l'ampleur complète de l'incident à ce moment-là. Cependant, un bateau de classe PRV II aurait pu être utilisé pour intervenir en réponse au *J.S. Polhemus* les 22 et 24 décembre 2018 et les 8 et 9 janvier 2019. L'usage des autres bateaux pour la prise de mesures non liées à la pollution par les hydrocarbures n'est pas admissible.

Par conséquent, les frais réclamés pour l'usage d'un bateau de classe PRV III pendant une journée (4 209,50 \$) et d'un bateau de classe PRV II pendant quatre jours (1 194,23 \$ x 4) sont jugés raisonnables. Les frais complets réclamés pour l'usage de barrages flottants sont aussi jugés raisonnables, étant donné la menace établie de pollution par les hydrocarbures que posait le *J.S. Polhemus*.

**Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en partie au montant de 16 021,42 \$.**

Tableau 3 - Utilisation des bateaux de la GCC durant la phase d'intervention

Bateau	21 déc. vendredi	22 déc.	24 déc.	4 janv. vendredi	7 janv. lundi	8 janv.	9 janv.	10 janv.
<b><u>CGE 665 PRV III</u></b>	X De Kits à Darrell Bay	X De Kits à Darrell Bay	X De Kits à Darrell Bay			X De Kits à Darrell Bay	X De Kits à Darrell Bay	X De Darryl Bay à Kits
<b><u>CGE 701 PRV III</u></b>						X De Sea Island à Darrell Bay	X Darrell Bay	X De Darrell Bay à la base de Richmond
<b><u>CGE 709 PRV II</u></b>						X Par la route de Sea Island à Squamish	X Par la route de Squamish à Richmond	
	Barrage flottant placé autour du <i>J.S. Polhemus</i>	Remplac ement du barrage flottant	Hélice de tribord souillée, barrage flottant à la dérive et enchevêtré			665- voyage annulé à cause de mauvais temps. 701 - bateau de sécurité	701 – aide à l'opération du VTG, bateau de sécurité 709- transport du personnel sur les lieux	665- récupération du barrage flottant

Ces frais ont été engagés pour l'usage d'un seul véhicule les 8 et 9 janvier 2019, au taux de 65,57 \$ par jour et de 0,22 \$ par kilomètre. L'usage de ce véhicule et les frais engagés à cette fin pour transporter le personnel jusqu'au lieu de l'incident sont jugés raisonnables.

**Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en entier.**

La GCC a réclamé des frais d'administration au taux de 3,09 %. Les frais d'administration acceptés représentent 3,09 % du total des frais de déplacement recevables (annexe 3) et des frais de salaire recevables (annexe 4), soit un total de 318,14 \$.

**Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en partie au montant de 318,14 \$.**

\*\*\*

### SOMMAIRE DE L'OFFRE ET CONCLUSION

Le tableau suivant montre un sommaire des frais réclamés et des frais recevables relativement à la demande d'indemnisation de la GCC pour l'incident de Darrell Bay.

ANNEXE	MONTANT RÉCLAMÉ	OFFRE
2 : Services contractuels	139 583,85 \$	11 152,89 \$
3 : Déplacements	3 932,88 \$	3 932,88 \$
4 : Salaires	10 543,35 \$	7 635,14 \$
5 : Heures de travail supplémentaires	4 486,19 \$	4 486,19 \$
11 : Équipement de lutte contre la pollution	43 099,46 \$	16 021,42 \$
12 : Véhicules	174,48 \$	174,48 \$
13 : Administration	393,02 \$	318,14 \$
<b>Total</b>	<b>202 213,22 \$</b>	<b>43 721,14 \$</b>

Tableau 4 – Frais réclamés et frais recevables (toutes les annexes)

Le montant de l'offre s'élève à 43 721,14 \$, plus les intérêts courus prévus par la loi qui seront calculés à la date du paiement.

\*\*\*

Dans votre examen de l'offre, veuillez prendre note des choix et des délais suivants énoncés à l'article 106 de la LRMM.

Vous disposez d'un délai de 60 jours, à compter de la réception de l'offre, pour aviser le soussigné si vous l'acceptez. Vous pouvez nous informer de votre acceptation de l'offre par tout moyen de communication, au plus tard à 16 h 30 (heure de l'Est) le dernier jour du délai. Si vous acceptez l'offre, la somme offerte vous sera versée sans tarder.

Autrement, vous pouvez, dans les 60 jours suivant la réception de l'offre, interjeter appel devant la Cour fédérale. Si vous souhaitez interjeter appel de l'offre, conformément aux règles 335(c), 337 et 338 des *Règles des Cours fédérales*, DORS/98-106, vous pouvez le faire en déposant un avis d'appel établi selon la formule 337. Vous devez le signifier à l'administrateur, qui sera désigné à titre d'intimé dans l'appel. En vertu des règles 317 et 350 des *Règles des Cours fédérales*, vous pouvez demander une copie certifiée conforme des documents de l'office fédéral.

La LRMM prévoit que si nous ne sommes pas avisés de votre choix dans le délai de 60 jours, vous serez présumé avoir refusé l'offre. Aucune autre offre ne sera faite.

Enfin, lorsque le demandeur accepte l'offre d'indemnité faite par la Caisse, celle-ci devient subrogée dans les droits du demandeur relativement à l'objet de la demande d'indemnisation. Le demandeur doit alors cesser tous ses efforts de recouvrement, et il doit coopérer avec la Caisse dans ses efforts pour recouvrer par subrogation la somme qu'elle a versée.

Je vous prie d'agréer mes meilleures salutations.

L'administrateur adjoint de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires,

Mark A.M. Gauthier, B.A., LL.B.