



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)

Ottawa, le 31 juillet 2020  
*Dossier de la CIDPHN : 120-859-C1*  
*Dossier de la GCC : n.d.*

## PAR LA POSTE ET PAR COURRIEL

Directeur principal de la gestion des incidents, Direction des interventions  
Garde côtière canadienne  
200, rue Kent (5N177)  
Ottawa (Ontario) K1A 0E6

**OBJET : *Delphinus* – Île Gowlland, Colombie-Britannique**  
**Date de l'incident : 2018-02-19**

---

### **SOMMAIRE ET OFFRE D'INDEMNITÉ**

Cette lettre est en réponse à une demande de la Garde côtière canadienne (la « GCC »). Le bureau de l'administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires a reçu la demande le 5 février 2020, au nom de l'administrateur. La demande a été traitée comme une demande d'indemnisation présentée à l'administrateur en vertu de l'article 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, L.C. 2001, ch. 6, telle que modifiée (la « LRMM »).

Dans sa demande d'indemnisation, la GCC a réclamé divers frais qu'elle a engagés pour la prise de mesures en réponse à un incident impliquant le navire *Delphinus* (le « navire »). Le *Delphinus* s'est échoué sur l'île Gowlland, en Colombie-Britannique, le 19 février 2018 (l'« incident »). Le montant total de la demande d'indemnisation s'élève à 25 579,91 \$.

La demande d'indemnisation a été évaluée et une décision a été prise concernant les montants réclamés. Par la présente, une offre d'indemnité est faite à la GCC conformément aux articles 105, 106 et 116 de la LRMM. Cette lettre contient aussi une description de la demande d'indemnisation de la GCC ainsi qu'une explication des conclusions et de la décision finale.

La demande d'indemnisation est recevable en partie. Le montant de l'offre d'indemnité s'élève à 4 378,08 \$ (l'« offre »), plus les intérêts prévus par la loi qui seront calculés à la date où la somme offerte sera versée.

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

\*\*\*

## DEMANDE D'INDEMNISATION RECUE

La demande d'indemnisation comprend un exposé qui décrit l'incident et les mesures prises en réponse à celui-ci.

La demande d'indemnisation comprend aussi des feuilles de paye montrant les heures de travail supplémentaires des employés de la GCC, ainsi que des photos de l'incident, des reçus pour les véhicules et l'équipement, et des factures pour les services contractuels et les frais administratifs.

Dans la mesure où ces documents se rapportent à la décision concernant la demande d'indemnisation, ils sont examinés ci-après.

### Exposé

L'exposé compris dans la demande d'indemnisation donne une description de l'incident.

D'après l'exposé, dans la matinée du 19 février 2018, le Centre des opérations régionales a communiqué avec le personnel d'intervention environnementale de la GCC pour l'aviser que le directeur du port de l'île Quadra lui avait signalé que le *Delphinus*, un navire délabré connu, s'était échoué sur l'île Gowlland.

Le personnel d'intervention environnementale de la GCC a communiqué avec la station de bateau de sauvetage de Campbell River et l'a chargée de se rendre sur les lieux de l'incident pour évaluer l'état du navire. Une fois sur place, l'équipe de Campbell River a constaté que le navire était complètement hors de l'eau à marée basse et qu'il était incliné sur bâbord. L'équipe n'est pas montée à bord du navire, car celui-ci semblait être instable. L'officier responsable de l'équipe de Campbell River a remarqué qu'il s'agissait du même navire qui était allé à la dérive le mois précédent et que son équipe avait remorqué et remis à l'ancre.

Le 20 février 2018, une équipe d'intervention environnementale de la base de la Garde côtière de Victoria s'est rendue à Campbell River. L'équipe était composée de trois spécialistes en intervention voyageant à bord d'un camion d'intervention F350 qui transportait de l'équipement de lutte contre la pollution et qui remorquait un bateau de lutte contre la pollution (« PRV »). À son arrivée à Campbell River, l'équipe a mis à l'eau le PRV et s'est rendue à l'île Gowlland avec l'équipement de lutte contre la pollution pour évaluer et peut-être enlever les polluants se trouvant à bord du *Delphinus*.

Lorsque l'équipe d'intervention environnementale a atteint le *Delphinus*, celui-ci était encore incliné sur bâbord à marée basse. L'équipe d'intervention environnementale a examiné le navire et a constaté que celui-ci avait une coque en ferro-ciment et que son intérieur était en mauvais état. Le navire avait un réservoir de carburant diesel cylindrique de 100 litres et un moteur diesel à quatre cylindres remplis d'huile; il y avait aussi plusieurs bidons d'huile à moteur dispersés à bord du navire.

En raison de l'angle d'inclinaison du navire, l'équipe d'intervention environnementale a pu enlever seulement 75 litres de carburant diesel du réservoir et quatre litres d'huile du moteur, ainsi que les bidons d'huile dispersés. Étant donné qu'il restait du carburant, de

l'huile à moteur et de l'eau de cale huileuse à bord du navire, l'équipe d'intervention environnementale était d'avis que celui-ci constituait encore une menace de pollution.

Une personne non identifiée a recommandé que le navire soit sorti de l'eau afin d'éliminer toute future menace de pollution. L'équipe d'intervention environnementale est revenue à Campbell River à bord du PRV, elle a replacé le PRV sur sa remorque, et elle est retournée à Victoria.

Le 21 février 2018, la GRC a joint ses efforts à ceux de l'équipe d'intervention environnementale de la GCC pour trouver le propriétaire du navire. L'équipe d'intervention environnementale a engagé Rilaur Enterprises Ltd. pour évaluer l'état du navire et, si possible, tenter de le sortir de l'eau le lendemain.

Le 22 février 2018, Rilaur Enterprises Ltd. a remorqué le *Delphinus* jusqu'à la marina Freshwater à Campbell River, où le navire a été sorti de l'eau. La GRC et l'équipe d'intervention environnementale n'avaient toujours pas réussi à identifier le propriétaire du navire.

Le 23 février 2018, Building Sea Marine a effectué une inspection du *Delphinus*. Il a conclu que le navire n'avait aucune valeur, dans son intégralité ou en pièces détachées, qu'il n'était pas raisonnable ni économique de le remettre en état de naviguer, et qu'il présenterait un risque s'il était laissé dans l'eau dans l'état où il était. Compte tenu des résultats de l'inspection du navire, et parce qu'elle était incapable de trouver le propriétaire, l'équipe d'intervention environnementale a décidé de faire déconstruire le *Delphinus*.

Le 26 février 2018, l'équipe d'intervention environnementale a obtenu de DCD Pile Driving un devis pour la déconstruction du navire, mais il lui fallait d'autres renseignements sur le transport par camion, les frais de décharge et la démolition. Le navire est resté à la marina Freshwater pour plusieurs mois, pendant que l'équipe d'intervention environnementale tentait d'obtenir ces renseignements de DCD Pile Driving. L'équipe d'intervention environnementale n'a reçu aucun autre devis durant ce temps.

Le 30 juillet 2018, les travaux de déconstruction du *Delphinus* ont pris fin. La facture initiale de DCD Pile Driving était incomplète, et ce n'est que le 30 octobre 2018 que l'équipe d'intervention environnementale a finalement reçu une facture complète.

### Sommaire des frais

La demande d'indemnisation de la GCC comprend le sommaire suivant des frais qu'elle a engagés en réponse à l'incident :

		<u>SCH</u>
MATERIALS AND SUPPLIES	-	1
CONTRACT SERVICES	22,826.19	2
TRAVEL	-	3
SALARIES - FULL TIME PERSONNEL	972.68	4
OVERTIME - FULL TIME PERSONNEL	1,503.84	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)	67.93	11
VEHICLES	188.77	12
ADMINISTRATION	20.51	13
	<hr/>	
TOTAL CCG COST OF INCIDENT	<u>\$ 25,579.91</u>	

Figure 1 - Sommaire des frais de la GCC

Les frais réclamés par la GCC, dont le montant total s'élève à 25 579,91 \$, sont répartis en six annexes, comme le montre la figure ci-haut.

\*\*\*

### **CONCLUSIONS ET DÉCISIONS**

#### *La demande d'indemnisation de la GCC pourrait être admissible selon l'article 103 de la LRMM*

L'incident a causé ou a menacé de causer des dommages dans la mer territoriale ou les eaux intérieures du Canada, et il a occasionné des frais pour la prise de mesures visant à prévenir d'autres dommages ou les réduire au minimum. La demande d'indemnisation de la GCC pourrait donc être admissible.

La GCC est considérée comme un demandeur admissible pour l'application de l'art. 103 de la LRMM. La demande d'indemnisation a été reçue avant l'expiration des délais prescrits au paragraphe 103(2).

Les frais réclamés semblent avoir été engagés pour la prise de mesures raisonnables visant à « prévenir, contrer, réparer ou réduire au minimum » les dommages dus à la pollution par

les hydrocarbures causée par un navire, comme le prévoit la partie 6, section 2 de la LRMM, et ils pourraient donc être indemnisables.

Par conséquent, la demande d'indemnisation a fait l'objet d'une enquête et d'une évaluation en conformité avec l'article 103 de la LRMM.

*Les faits présentés par la GCC sont acceptés*

L'exposé et les photos fournis par la GCC décrivent les faits relatifs à l'incident. La version des événements présentée dans l'exposé est acceptée comme étant généralement exacte.

*Le Delphinus constituait une menace minime de pollution par les hydrocarbures*

Le *Delphinus* était un navire délabré « connu », car il avait été trouvé à la dérive en janvier 2018 par la GCC, qui l'avait alors remorqué et remis à l'ancre. Le navire avait une coque en ferro-ciment, une méthode de construction qui consiste à appliquer du mortier ou du plâtre sur une armature de métal renforcée. Cela crée une charpente légère qui exige peu d'entretien et qui est peu susceptible d'absorber une quantité mesurable d'hydrocarbures.

Lorsqu'il était dans l'eau, le *Delphinus* constituait une menace de pollution par les hydrocarbures. Le navire avait des hydrocarbures à son bord et, après avoir été abandonné, il a été impliqué dans au moins deux incidents qui ont nécessité l'intervention de la GCC. Bien qu'aucun rejet d'hydrocarbures n'ait résulté de l'incident, ni de l'événement antérieur, il y aurait eu un véritable risque de rejet si le navire avait été laissé à l'endroit où il se trouvait. Il était raisonnable pour la GCC de prendre des mesures afin d'éliminer la menace de pollution par les hydrocarbures pour l'environnement marin. Étant donné qu'il n'a pas été possible d'enlever tous les hydrocarbures se trouvant à bord du navire, il était aussi raisonnable pour la GCC de prendre des mesures pour sortir le navire de l'eau.

La demande d'indemnisation de la GCC indique qu'une fois que le *Delphinus* a été sorti de l'eau, il a été entreposé à terre pendant plusieurs mois en attendant que les travaux de déconstruction soient organisés. La demande d'indemnisation ne contient aucune preuve montrant que le navire était une épave souillée d'hydrocarbures ou qu'il risquait de rejeter des hydrocarbures dans l'eau après avoir été placé sur la terre ferme. Il s'ensuit que les frais engagés pour remorquer le navire et le sortir de l'eau étaient des mesures raisonnables prises en réponse à l'incident, mais que les frais d'entreposage et de déconstruction du navire ne l'étaient pas.

En résumé, la majeure partie des frais réclamés ne sont pas considérés comme ayant été engagés pour la prise de mesures raisonnables visant à « prévenir, contrer, réparer ou réduire au minimum » les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par un navire, comme le prévoit la partie 6, section 2 de la LRMM. Ces frais ne sont donc pas indemnisables.

La raisonnable des autres frais doit être examinée en conformité avec le par. 77(2) de la LRMM.

\*\*\*

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

Les frais réclamés dans la demande d'indemnisation 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 jugées recevables et d'autres ont été rejetées.

### **Annexe 2 – Services contractuels**

**Montant réclamé : 22 826,19 \$**

Cette portion de la demande d'indemnisation de la GCC est divisée en quatre points qui sont exposés en détail ci-dessous.

#### *Point 1 – Rilaur Enterprises Ltd.*

D'après la demande d'indemnisation, il est resté des hydrocarbures à bord du *Delphinus*, malgré les efforts de la GCC pour les enlever. Par la suite, Rilaur Enterprises a tiré le navire pour le dégager de la plage de l'île Gowlland et l'a remorqué sur une distance d'environ deux milles marins jusqu'à la marina Freshwater à Campbell River. Ces travaux ont été effectués à marée haute et ils ont duré 3,5 heures. Les efforts déployés et les frais engagés pour enlever et déplacer le *Delphinus* semblent être raisonnables.

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

#### *Point 2 – Marina Freshwater*

La facture de la marina Freshwater comprend les frais engagés pour soulever le *Delphinus* hors de l'eau et l'entreposer à terre pendant une période de 159 jours, soit du 22 février au 31 juillet 2018. Même si rien n'indique dans la demande d'indemnisation de la GCC que le navire était en danger imminent de couler, il est admis qu'il était prudent de sortir le *Delphinus* de l'eau, car il restait des hydrocarbures à bord. Une fois sorti de l'eau, le navire ne constituait plus une menace de pollution pour l'environnement marin. Il ne serait resté qu'une petite quantité d'hydrocarbures dans le moteur ou le réservoir, et il est peu probable que la coque en ferro-ciment du navire aurait absorbé des hydrocarbures.

Étant donné que les frais d'entreposage ont été engagés pendant que la GCC prenait des dispositions pour se débarrasser du navire, cette portion de la demande d'indemnisation est rejetée en partie. Les frais de 285,60 \$ (TPS incluse) engagés pour sortir le navire de l'eau sont acceptés.

#### *Point 3 – DCD Pile Driving Ltd. (facture n° 1)*

La GCC a engagé DCD Pile Driving Ltd. pour déconstruire le *Delphinus*. La demande d'indemnisation de la GCC ne montre pas que le navire constituait encore une menace de pollution par les hydrocarbures après avoir été sorti de l'eau, ni qu'il avait une valeur résiduelle quelconque. Aucun test n'a été effectué pour déceler la présence de contaminants, et le navire a été mis au rebut dans un site d'enfouissement. Par conséquent, les frais associés à la déconstruction du navire ne semblent pas être raisonnables.

Cette portion de la demande d'indemnisation est rejetée.

*Point 4 – DCD Pile Driving Ltd. (facture n° 2)*

Cette facture comprend les frais d'élimination, de traitement et de manutention associés aux travaux de déconstruction du navire accomplis par DCD Pile Driving Ltd. et inclus dans la facture n° 1. Cette portion de la demande d'indemnisation est aussi rejetée.

*Sommaire des frais relatifs aux services contractuels*

Les frais relatifs aux services contractuels sont recevables en partie. Le tableau ci-dessous montre la répartition des travaux accomplis par chaque entrepreneur et les frais associés à ceux-ci.

*Tableau 1 - Sommaire des frais*

<b>Point</b>	<b>Entrepreneur</b>	<b>Travaux accomplis</b>	<b>Frais</b>	<b>Offre</b>
1	Rilaur Enterprises Ltd.	Remorquage du <i>Delphinus</i> pour le dégager de la plage et le livrer à la marina Freshwater.	1 338,75 \$	1 338,75 \$
2	Marina Freshwater	Sortie du navire de l'eau et entreposage à terre.	6 128,85 \$	285,60 \$
3	DCD Pile Driving	Déconstruction et élimination.	11 778,59 \$	0
4	DCD Pile Driving	Frais d'élimination, de traitement et de manutention.	3 580,00 \$	0
		<b>Total</b>	<b>22 826,19 \$</b>	<b>1 624,35 \$</b>

***Annexe 4 – Salaires***

***Montant réclamé : 972,68 \$***

La demande d'indemnisation comprend les frais de salaire des trois spécialistes en intervention de la GCC qui ont répondu à l'incident le 20 février 2018.

D'après la demande d'indemnisation de la GCC, les spécialistes en intervention font tous partie du groupe GT-04 et reçoivent un salaire de 43,23 \$ l'heure, y compris les avantages sociaux. Bien que le registre du personnel et de l'équipement et les heures de travail ne concordent pas avec l'exposé de la GCC, il y a suffisamment de preuves ailleurs dans la demande d'indemnisation pour établir que les trois spécialistes en intervention ont quitté Victoria vers 7 h 30, ont conduit jusqu'à Campbell River, ont mis à l'eau le PRV1, se sont rendus à l'île Gowlland, ont enlevé autant d'hydrocarbures que possible du *Delphinus*, et sont revenus à Victoria le même jour à 23 h 00. Le niveau d'effort et les frais associés sont raisonnables dans les circonstances.

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

**Annexe 5 – Heures de travail supplémentaires**

**Montant réclamé : 1 503,84 \$**

La GCC a réclamé des frais pour les heures de travail supplémentaires des trois mêmes spécialistes en intervention le 20 février 2018, comme il est indiqué à l'annexe 4.

Le taux de rémunération des heures de travail supplémentaires du groupe GT-04 est de 36,02 \$ l'heure, sans compter les avantages sociaux. Les rapports de travail supplémentaire et le registre du personnel et de l'équipement indiquent que le taux des heures supplémentaires des spécialistes en intervention a été appliqué de 14 h 00 à 23 h 00 le 20 février 2018. Les rapports de travail supplémentaire signés par le gestionnaire correspondent aux obligations contractuelles. Le niveau d'effort et les frais associés sont raisonnables dans les circonstances.

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

**Annexe 11 – Équipement de lutte contre la pollution**

**Montant réclamé : 67,93 \$**

La demande d'indemnisation de la GCC montre que les spécialistes en intervention ont utilisé un bateau d'une longueur hors tout de 18 pieds (« PRV1 »), un compresseur Honda, et une pompe à membrane le 20 février 2018. Le taux d'usage de l'équipement correspond au taux figurant dans le manuel des tarifs des services externes de la GCC. L'usage de cet équipement pour enlever les hydrocarbures du *Delphinus* en réponse à l'incident est raisonnable.

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

**Annexe 12 – Véhicules**

**Montant réclamé : 188,77 \$**

Les frais réclamés pour l'utilisation du véhicule sont inférieurs au taux d'usage quotidien de la GCC et sont justifiés par les registres de bord du véhicule. Aucun reçu d'achat de carburant n'a été fourni, mais la GCC a utilisé un taux de 0,22 \$ le kilomètre pour rendre compte de la consommation de carburant sur la distance de 560 kilomètres parcourue. L'utilisation du véhicule et les frais associés sont raisonnables.

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

**Annexe 13 – Frais d'administration**

**Montant réclamé : 20,51 \$**

Les frais d'administration représentent moins de 0,1 % du montant de la demande d'indemnisation, et le taux a été appliqué seulement aux frais de salaire, à l'exclusion des avantages sociaux. Étant donné que les frais de salaire réclamés ont été jugés raisonnables, les frais d'administration le sont également.

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

\*\*\*

## SOMMAIRE DE L'OFFRE ET CONCLUSION

Le tableau suivant montre un sommaire des montants réclamés et des montants recevables relativement à la demande d'indemnisation de la GCC pour l'incident :

*Tableau 2 - Sommaire des montants réclamés et des montants recevables*

Annexe	Montant réclamé	Montant recevable
1 – Matériel et fournitures	néant	néant
2 – Services contractuels	22 826,19 \$	1 624,35 \$
3 - Déplacements	néant	néant
4 – Salaires - personnel à temps plein	972,68 \$	972,68 \$
5 – Heures de travail supplémentaires - personnel à temps plein	1 503,84 \$	1 503,84 \$
6 – Autres indemnités	néant	néant
7 – Salaires - personnel occasionnel	néant	néant
8 – Frais de navire (sauf le carburant et les heures de travail supplémentaires)	néant	néant
9 – Carburant de propulsion de navire	néant	néant
10 – Aéronefs	néant	néant
11 – Équipement de lutte contre la pollution	67,93 \$	67,93 \$
12 - Véhicules	188,77 \$	188,77 \$
13 - Administration	20,51 \$	20,51 \$
<b>Total</b>	<b>25 579,91 \$</b>	<b>4 378,08 \$</b>

Le montant de l'offre d'indemnité s'élève à 4 378,08 \$ (l'« offre »). Si l'offre est acceptée, ce montant sera payé en plus des intérêts prévus par la loi qui seront calculés en conformité avec l'art. 116 de la LRMM.

\*\*\*

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.