

## PAR COURRIER RECOMMANDÉ ET COURRIEL

Dedicated Environmental Services Inc.  
50 Grant Timmins Drive, unité 3  
Kingston (Ontario) K7L 4V4  
dedicatedes@gmail.com

### **OBJET : *Margarethe* – Île Wolfe (Ontario) – Date de l'incident : 6 avril 2018**

Nous avons terminé notre enquête et notre évaluation de la demande d'indemnisation de 4 854,41 \$ (la « demande d'indemnisation ») que Dedicated Environmental Services Inc. (« *DES* ») a présentée en vertu de l'article 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, L.C. 2001, ch. 6 (la « *LRMM* »)<sup>1</sup>, à la suite de son intervention en réponse à la menace de pollution par les hydrocarbures posée par le voilier *Margarethe* (le « navire »). Nous avons conclu que la demande d'indemnisation est recevable, en partie, au montant de **2 550,80 \$**. Par conséquent, nous faisons par la présente une offre d'indemnité (l'« offre ») de ce montant, plus les intérêts courus de 78,13 \$, en conformité avec les articles 105, 106 et 116 de la *LRMM*. Le total de l'offre et des intérêts s'élève à 2 628,93 \$.

\*\*\*

Les motifs suivants vous sont fournis pour expliquer l'écart entre le montant réclamé et le montant que l'administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (l'« administrateur ») a jugé recevable selon les faits, le droit et le dossier de la preuve dont il disposait. À titre de contexte, nous faisons d'abord un bref sommaire des faits entourant l'intervention de *DES* et des interactions ultérieures avec le propriétaire du navire, et nous décrivons ensuite le régime juridique selon lequel l'administrateur enquête sur les demandes d'indemnisation et les évalue.

Il convient de noter au départ que la demande d'indemnisation présentée par *DES* est la première du genre. Par conséquent, et en dépit du fait que le montant réclamé soit relativement petit, les motifs qui suivent sont particulièrement détaillés.

### **I – Les faits**

Le 22 mai 2019, le bureau de l'administrateur a reçu de *DES* une facture (la « facture ») montrant un total de 6 854,31 \$ et un solde impayé de 4 854,41 \$. La facture était apparemment pour des services que *DES* avait fournis le 6 avril 2018 à un voilier sans nom, identifié plus tard comme étant le navire. La facture était adressée au propriétaire du navire et montrait que deux paiements avaient été reçus de ce dernier : un premier paiement au montant de 1 500,00 \$ reçu le 6 avril 2018, et un second paiement au montant de 500,00 \$ reçu le 11 mai 2018.

---

<sup>1</sup> Toutes les références à la *LRMM* se rapportent à la version de la loi qui était en vigueur au moment de l'intervention de *DES*. Les modifications de fond apportées à la *LRMM* à la suite de l'adoption du projet de loi C-86 ne s'appliquent donc pas à la demande d'indemnisation.

Le 23 mai 2019, le bureau de l'administrateur a demandé d'autres documents à *DES*, y compris un exposé, lequel a été fourni le 6 août. D'après les documents reçus de *DES*, et à la suite d'une enquête un peu plus approfondie, l'administrateur est parvenu à la compréhension suivante de l'intervention de *DES* relative au navire et des suites de cette intervention.

Le 5 avril 2018, la Garde côtière canadienne (« la GCC ») a été informée que le navire avait rompu ses amarres par mauvais temps et s'était échoué sur une rive sous le vent de l'île Wolfe. La coque du navire semblait être endommagée, et il y avait une quantité inconnue de polluants à bord, bien qu'aucun rejet n'ait été signalé.

La GCC a communiqué avec le propriétaire du navire par courriel et lui a émis un avis en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, L.C. 2001, ch. 26 (la « *LMMC* »), lui demandant de faire connaître ses intentions au plus tard à midi le 6 avril 2018. Dans la matinée du 6 avril, la GCC a donné au propriétaire les coordonnées de *DES*. Le propriétaire a répondu que *DES* faisait route vers le navire pour enlever les polluants qui se trouvaient à bord. La GCC soutient que le propriétaire du navire a engagé *DES*.

*DES* – tant dans les documents à l'appui de sa demande d'indemnisation que dans ses réponses aux questions qui lui ont été posées durant l'enquête et l'évaluation de l'administrateur – maintient qu'elle n'a eu aucun contact avec le propriétaire avant la fin de son intervention, et que c'est la GCC qui a retenu ses services le matin du 6 avril 2018. La GCC a affirmé à l'administrateur que ce n'est pas le cas. *DES* maintient également qu'elle n'aurait pas accepté d'effectuer des travaux pour un particulier avant d'avoir obtenu d'abord un acompte.

Quoi qu'il en soit, *DES* a envoyé un camion aspirateur et deux membres de son personnel sur les lieux et a enlevé du navire près de 6 000 litres d'eau de cale, de carburant et d'huile à moteur, qu'elle a ensuite éliminés par l'entremise d'un sous-traitant. L'intervention sur place de *DES* a pris fin dans l'après-midi du 6 avril 2018.

L'après-midi même, *DES* a communiqué avec la GCC pour demander à être payée. La GCC a refusé et a avisé *DES* qu'elle devait s'adresser au propriétaire. *DES* a envoyé une facture au propriétaire par courriel. Le propriétaire a indiqué qu'il n'était pas en mesure de payer le solde complet immédiatement et a proposé de faire plusieurs versements de 1 500,00 \$, dont le premier a été payé le 6 avril 2018. Il a indiqué qu'il ferait le prochain versement le 16 avril. Il ne l'a pas fait. Au lieu de cela, il a contesté la facture de *DES* le même jour. Le 23 avril, *DES* a accepté de lui accorder des rabais pour les frais d'élimination de 480 litres de déchets et les frais de déplacement pendant cinq heures. *DES* a reçu un paiement de 500,00 \$ du propriétaire le 11 mai. Malgré ses efforts continus pour recouvrer la somme due, *DES* n'a reçu aucun autre paiement. En mars 2019, le propriétaire a rompu toute communication avec *DES*.

## **II – Le droit**

Selon le paragraphe 103(3) de la *LRMM*, un organisme d'intervention, tel que défini à l'article 165 de la *LMMC*, ne peut présenter à l'administrateur une demande d'indemnisation en vertu du paragraphe 103(1) de la *LRMM*. *DES* n'est pas un organisme d'intervention. Pour cette raison, entre autres, *DES* est un demandeur admissible.

Une demande d'indemnisation présentée à l'administrateur en vertu du paragraphe 103(1) de la *LRMM*, qui relève de la partie 7 de cette loi, doit être fondée sur une cause d'action énoncée à la

partie 6 de la *LRMM*. Dans le cas présent, l'administrateur a conclu que la demande d'indemnisation de *DES* est généralement admissible en vertu de la partie 7 de la *LRMM*, selon l'article 77, car le voilier est un navire aux termes de la définition applicable énoncée à la partie 6, section 2 de la *LRMM*.

En vertu de l'article 77 de la *LRMM*, le propriétaire d'un navire est strictement responsable des frais engagés pour la prise de « mesures visant à prévenir, contrer, réparer ou réduire au minimum les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par le navire ». Ces mesures doivent satisfaire au critère de raisonabilité pour qu'elles soient jugées recevables selon l'alinéa 105(1)*b* de la *LRMM* et que le demandeur puisse être indemnisé par l'administrateur.

Le critère de raisonabilité se divise en deux parties. Premièrement, l'administrateur examine si une mesure était raisonnable par rapport à la menace de pollution démontrée et à toutes les circonstances connues au moment où la mesure a été prise. Si l'administrateur conclut par l'affirmative, il examine ensuite si les frais associés à la mesure étaient raisonnables dans les circonstances.

Le critère de raisonabilité comporte aussi l'obligation implicite de fournir une preuve. Les frais réclamés pour les mesures prises doivent avoir été réellement engagés par le demandeur. Lorsqu'il est difficile de quantifier des frais de manière claire, l'administrateur peut envisager de dédommager un demandeur d'une perte financière. Par exemple, une entreprise peut avoir droit d'être indemnisée pour la perte de profits résultant des mesures qu'elle a prises, à condition de pouvoir démontrer qu'elle a sacrifié d'autres occasions lucratives lorsqu'elle a pris les mesures en question.

En plus d'être dédommagés de ce qui précède, les demandeurs qui présentent à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires une demande d'indemnisation jugée recevable ont droit aux intérêts en vertu de l'article 116 de la *LRMM*. Le taux d'intérêt applicable est fondé sur les règlements établis en vertu de la *Loi de l'impôt sur le revenu*, S.R.C. 1985, ch. 1 (5<sup>e</sup> suppl.), et il peut varier tous les trois mois. Les intérêts sont calculés à compter de la date où les frais sont engagés, jusqu'à la date à laquelle l'administrateur fait une offre d'indemnité.

Selon l'article 4301 du *Règlement de l'impôt sur le revenu*, C.R.C., ch. 945, il y a deux taux d'intérêts prescrits : un pour les sociétés et l'autre pour les particuliers. Étant donné que *DES* est une société constituée en vertu des lois de l'Ontario, elle a droit aux intérêts au taux applicable aux sociétés, qui s'élève présentement à 2 %.

### **III – Aperçu de l'évaluation**

Nous avons conclu que *DES* a pris des mesures visées par l'article 77 de la *LRMM* lorsqu'elle s'est occupée du navire le 6 avril 2018, indépendamment du fait qu'elle ait été engagée par le propriétaire ou par la GCC. Nous avons aussi conclu que les mesures principales prises par *DES* étaient raisonnables par rapport à la menace de pollution que posait le navire, c'est-à-dire que celui-ci était échoué dans de mauvaises conditions, que sa coque était percée, et qu'il avait à son bord une quantité inconnue de polluants. Le navire allait probablement rejeter des polluants s'il restait exposé aux éléments. Mais notre évaluation ne s'arrête pas là.

Premièrement, et comme il a été mentionné plus tôt, *DES* peut être indemnisée seulement des frais qu'elle a réellement engagés, en l'absence d'une preuve quelconque de la perte d'occasions d'affaires résultant de son intervention. Dans un courriel qu'elle a envoyé au bureau de l'administrateur le 4 octobre 2019, *DES* a affirmé qu'elle n'avait perdu aucune occasion d'affaires à cause de son intervention. Par conséquent, des réductions ont été faites relativement à la majoration de prix.

D'autres réductions ont été faites à l'égard de la TVH, qui ne peut être considérée comme des frais réellement engagés, dans la mesure où elle a été réclamée par *DES*. Enfin, un ajustement a été fait en ce qui concerne les rabais que *DES* a accepté d'accorder au propriétaire le 23 avril 2018.

Une répartition complète des montants réclamés est présentée ci-après. Nous avons conclu que le montant ajusté en fonction des rabais accordés le 23 avril 2018 représentait un prix du marché raisonnable pour les mesures prises par *DES* : les seules réductions que nous avons faites se rapportent aux frais réclamés que *DES* n'a pas réellement engagés. Les motifs pour lesquels nous avons apporté ces réductions sont exposés en détail ci-après.

#### IV – Détails de l'évaluation

Le tableau ci-dessous montre un sommaire de la facture que *DES* a présentée à l'administrateur.

**Tableau 1 : Sommaire des montants réclamés**

Description	Quantité	Unité	Prix	Total
Camion aspirateur (6 heures sur place; 5 heures de déplacement)	11,0	Heures	160,00 \$	1 760,00 \$
Travailleurs (2 x hommes @ 6 heures chacun)	12,0	Heures	60,00 \$	720,00 \$
Élimination de l'eau et du mazout léger	6 000,0	Litres	0,45 \$	2 700,00 \$
Nettoyage du réservoir	1,0	Chacun	385,00 \$	385,00 \$
Surtaxe environnementale de 9 %	1,0	Chacun	500,85 \$	500,85 \$
Total partiel				6 065,85 \$
TVH de 13 %				788,56 \$
Total				6 854,41 \$
Montant payé par le propriétaire				2 000,00 \$
<b>Montant réclamé</b>				<b>4 854,41 \$</b>

#### Rabais accordés au propriétaire

Le 23 avril 2018, *DES* a accepté d'accorder au propriétaire des rabais pour les frais d'élimination de 480 litres d'eau et de mazout léger (216,00 \$) et pour les frais de déplacement du camion aspirateur pendant 5 heures (800,00 \$), lesquels comprenaient vraisemblablement les frais relatifs à son conducteur. En ce qui concerne le premier rabais, nous notons que *DES* a ajusté le montant dû par le propriétaire pour lui facturer seulement la quantité réelle de liquides qui a été éliminée. Nous avons conclu que le montant en dollars ainsi obtenu est raisonnable. Pour ce qui est du second rabais, nous notons que Bowmanville, l'endroit où le camion aspirateur de *DES* a déchargé son contenu dans la soirée du 6 avril 2018, a exigé un long déplacement pour lequel nous ne trouvons aucune justification raisonnable. Nous avons donc conclu que le montant en

dollars après le rabais représente un prix raisonnable pour l'usage raisonnable du camion aspirateur.

Les motifs qui précèdent sont reflétés dans le tableau ci-dessous.

**Tableau 2 : Total partiel ajusté, moins les rabais**

Description	Quantité	Unité	Prix	Total
Camion aspirateur (6 heures sur place) [ajusté]	6,0	Heures	160,00 \$	960,00 \$
Travailleurs (2 x hommes @ 6 heures chacun)	12,0	Heures	60,00 \$	720,00 \$
Élimination de l'eau et du mazout léger [ajusté]	5 520,0	Litres	0,45 \$	2 484,00 \$
Nettoyage du réservoir	1,0	Chacun	385,00 \$	385,00 \$
Surtaxe environnementale de 9 % [ajusté]	1,0	Chacun	409,41 \$	409,41 \$
<b>Total partiel ajusté, moins les rabais</b>				<b>4 958,41 \$</b>

### TVH et montants payés par le propriétaire

Les entreprises perçoivent la TVH en plus des paiements (et des paiements partiels) pour les produits et services qu'ils fournissent, et ils versent périodiquement à l'Agence du revenu du Canada les montants de TVH qu'ils perçoivent. Dans ce cas-ci, le propriétaire du navire a payé à *DES* un total de 2 000,00 \$, dont le montant de 230,09 \$ représentait la TVH à verser. Le reste, soit 1 769,91 \$, représentait le revenu de *DES*. Étant donné qu'elle n'a reçu aucun autre paiement du propriétaire du navire, *DES* n'avait aucun autre montant de TVH à verser relativement à son intervention. Par conséquent, l'administrateur ne peut indemniser *DES* d'un montant quelconque réclamé pour la TVH, car les frais réclamés à ce titre n'ont pas été engagés par le demandeur.

Comme le montre le tableau 2 ci-haut, nous avons conclu que *DES* cherchait à obtenir un total partiel de 4 958,41 \$ du propriétaire du navire, compte tenu des rabais qu'elle lui a accordés le 23 avril 2018. Si on déduit le montant de 1 769,91 \$ en revenu que *DES* a reçu du propriétaire du navire, cela laisse un total partiel de 3 188,50 \$ : c'est le montant que *DES* cherchait à obtenir du propriétaire, plus la TVH applicable, lorsqu'elle a présenté sa demande d'indemnisation à l'administrateur.

### Majoration de prix

Comme il a été mentionné, *DES* n'a fourni aucune preuve montrant qu'elle a perdu des occasions d'affaires à cause de son intervention relative au navire. En fait, elle a affirmé n'avoir subi aucune perte de ce genre. Par conséquent, nous avons dû réduire les montants réclamés pour tenir compte de la majoration de prix qui, d'après nos conclusions, représente environ 25 % de la somme que *DES* a réclamée pour certains services.

Lorsque le bureau de l'administrateur lui a demandé d'expliquer la surtaxe environnementale de 9 %, *DES* a répondu, dans un courriel du 4 octobre 2019, que celle-ci lui permet de maintenir des prix de base concurrentiels, tout en exerçant ses activités de manière sûre et responsable pour l'environnement face à la fluctuation des frais de carburant et de conformité.

Il est clair pour l'administrateur que la surtaxe environnementale n'est pas une taxe. Elle semble plutôt être un tampon qui permet à *DES* de proposer des prix de base concurrentiels dans un

marché incertain, tout en protégeant ses marges de profit souhaitées. Par conséquent, nous avons conclu que la surtaxe environnementale représente une combinaison de frais généraux et de profit, et nous l'avons donc traitée de la même manière que les autres frais réclamés. Nous avons ainsi fait une seule réduction globale au total partiel que *DES* a facturé au propriétaire du navire, afin de tenir compte de cette majoration de prix.

*DES* a confié à un sous-traitant l'élimination de l'eau et du mazout léger, et tout probablement le nettoyage du réservoir également. Étant donné que *DES* n'a pas voulu fournir la ou les factures du sous-traitant, nous avons dû en déduire que le prix de ces travaux a été majoré par *DES*.

À la lumière de nos conclusions sur la surtaxe environnementale et les travaux sous-traités, nous pouvons simplement déduire la majoration de prix du total partiel de 3 188,50 \$ que *DES* cherchait à obtenir du propriétaire du navire, ce qui veut dire que le montant réellement engagé par *DES* est de 2 550,80 \$. C'est ce montant que l'administrateur a jugé recevable.

\*\*\*

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. Une fois le paiement effectué, la *LRMM* stipule que l'administrateur est subrogé dans vos droits à l'égard de cette affaire, dans la limite de la somme qui vous est versée.

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 articles 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 articles 317 et 350 des *Règles des Cours fédérales*, vous pouvez demander une copie certifiée conforme des documents de l'office fédéral.

Enfin, 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.

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.