



## **LETTRE D'OFFRE**

Ottawa, le 18 août 2021

*Dossier de la CIDPHN : 120-874-C1*

*Dossier de la GCC :*

### **PAR COURRIEL**

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

**OBJET : *San Jolyne III* – Île Dusenbury, havre Pender (Colombie-Britannique)**  
**Date de l'incident : 2018-10-19**

---

### **SOMMAIRE ET OFFRE D'INDEMNITÉ**

[1] Cette lettre est en réponse à une demande d'indemnisation présentée par la Garde côtière canadienne (la « GCC ») concernant le navire de pêche *San Jolyne III* (le « navire »), qui a coulé le 19 octobre 2018 à l'île Dusenbury, dans le havre Pender, en Colombie-Britannique (l'« incident »).

[2] Le 16 octobre 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 la demande d'indemnisation de la GCC au nom de l'administrateur. La GCC a réclamé la somme de 181 475,67 \$ pour les frais des mesures d'intervention qu'elle a prises en réponse à l'incident.

[3] La demande d'indemnisation a été examinée et une décision a été prise concernant les frais réclamés. Par la présente, une offre d'indemnité est faite à la GCC conformément aux articles 105 et 106 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, L.C. 2001, ch. 6 (la « LRMM »).

[4] La somme de 127 118,46 \$ (l'« offre ») est offerte à la GCC en réponse à sa demande d'indemnisation, plus les intérêts 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.

[5] Les motifs de l'offre sont exposés ci-après, en plus d'une description de la demande d'indemnisation.

### **DEMANDE D'INDEMNISATION RECUE**

[6] La demande d'indemnisation comprend un exposé qui décrit les événements relatifs à l'incident. Elle comprend aussi un sommaire des frais réclamés par la GCC ainsi que des documents justificatifs. Dans la mesure où l'exposé et les documents justificatifs se rapportent à la décision, leur contenu est examiné ci-après.

#### L'exposé et les photos

[7] D'après l'exposé, le 19 octobre 2018, la GCC a été avisée de la présence d'une nappe d'hydrocarbures dégageant une odeur de carburant, d'une superficie d'environ 100 à 150 verges, entre la péninsule Francis et l'île Dusenbury, dans le havre Pender, en Colombie-Britannique. En raison de la faible luminosité, la GCC a demandé à Transports Canada de faire un survol de l'endroit. Transports Canada n'a pas été en mesure de le faire, mais un aéronef de passage a signalé qu'une irisation d'hydrocarbures s'était répandue dans presque tout le havre.

[8] Le 21 octobre, la GCC a déterminé que le navire, qui avait coulé le 19 octobre, était la source de l'irisation d'hydrocarbures. Elle a tenté sans succès de communiquer avec le présumé propriétaire. Le 22 octobre, la GCC a déterminé que le navire était la principale source de la pollution par les hydrocarbures, mais elle a aussi constaté que certains navires naufragés se trouvant non loin constituaient aussi une menace de pollution. La GCC a placé un barrage flottant autour du secteur.

[9] Pendant que le personnel de la GCC surveillait le barrage flottant, il a constaté que le propriétaire tentait de renflouer son navire. Transports Canada a fait un survol de l'endroit et a indiqué que l'irisation d'hydrocarbures dans l'eau était encore présente.

[10] Le 23 octobre, après que les tentatives du présumé propriétaire pour renflouer son navire aient échoué, il a dit qu'il avait accès à un chaland équipé d'une grue qui serait disponible dans les prochains jours. L'irisation d'hydrocarbures était encore présente et irrécupérable, et l'administration du havre Pender a accepté de s'occuper du barrage flottant.

[11] Les efforts pour contenir la pollution étaient efficaces, et la GCC a ordonné au propriétaire de ne pas toucher à l'équipement de lutte contre la pollution qui avait été mis en place et de fournir un plan d'intervention. Le 26 octobre, après avoir été informée que le propriétaire avait réussi à renflouer son navire, la GCC lui a ordonné de ne pas le déplacer avant qu'une évaluation de la pollution puisse être faite.

*Figure 1 : Le navire après avoir été renfloué*

[12] Le 29 octobre, la GCC a déterminé que le navire avait à son bord au moins 250 litres d'hydrocarbures, en plus d'une quantité d'eau huileuse, et elle a ordonné au propriétaire de fournir un rapport d'inspection maritime et une copie du contrat conclu avec le chantier naval où le navire devait être déplacé. Le propriétaire a indiqué que le navire devait être remorqué au chantier de Texada Island Boat Yard. Cependant, après avoir fait un suivi, la GCC a constaté qu'aucun contrat n'avait été conclu avec ce chantier.

[13] Le 30 octobre, le navire a coulé à nouveau. La GCC a avisé le propriétaire qu'elle n'interviendrait pas dans son opération de sauvetage jusqu'à l'arrivée d'un entrepreneur, après quoi ce dernier prendrait en charge l'intervention. L'entrepreneur, Mercury Transport, a fait des travaux préliminaires et a inspecté la coque du navire. La GCC a signalé que le propriétaire a eu des interactions négatives avec les personnes qui sont intervenues en réponse à l'incident.

[14] Mercury Transport a remorqué le navire jusqu'à Vancouver pour qu'il subisse une inspection maritime. La GCC s'est efforcée de réduire au minimum le risque de pollution que présentaient les autres navires délabrés se trouvant dans le secteur. Le navire devait être inspecté le 5 novembre. Ce jour-là, la GCC a enlevé tous les hydrocarbures accessibles du navire, dont la quantité totale s'élevait à environ 200 litres. Les résultats de l'inspection ont montré que le navire était irréparable et qu'il poserait un risque continu de pollution s'il était remis à l'eau.

[15] Le propriétaire a refusé de payer les frais engagés, et il a apparemment abandonné son navire. Par conséquent, la GCC a pris des dispositions pour le faire déconstruire. Les travaux de déconstruction ont débuté au chantier de Mercury Transport à Vancouver le 6 novembre, et ils ont pris fin le 7 novembre.

*Figure 2 – Photo jointe à la demande d'indemnisation montrant la pollution par les hydrocarbures à bord du navire*  
*Figure 3 – Photo jointe à la demande d'indemnisation montrant l'intervention en réponse à l'incident*

### Le sommaire des frais

[16] Les frais réclamés dans la demande d'indemnisation de la GCC sont résumés comme suit :

COST SUMMARY		
POLLUTION INCIDENT		
INCIDENT:	SAN JOLYNES III	PROJECT CODE: FHUI5
INCIDENT DATE:	October 19, 2018	DATE PREPARED: Oct 1/20
DEPARTMENT:	CANADIAN COAST GUARD	PREPARED BY: [REDACTED]
		<u>SCH</u>
MATERIALS AND SUPPLIES	-	1
CONTRACT SERVICES	150,386.74	2
TRAVEL	4,783.80	3
SALARIES - FULL TIME PERSONNEL	6,892.20	4
OVERTIME - FULL TIME PERSONNEL	3,286.88	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)	12,860.38	11
VEHICLES	2,940.38	12
ADMINISTRATION	325.29	13
	<hr/>	
TOTAL CCG COST OF INCIDENT	<u>\$ 181,475.67</u>	

Figure 4 – Copie d'écran du sommaire des frais

### Documents des entrepreneurs

[17] La majeure partie des frais réclamés découlent des services contractuels fournis par les entrepreneurs. Ces frais sont résumés comme suit dans la demande d'indemnisation de la GCC :

SCHEDULE #2				
INCIDENT:	SAN JOLYNES III	PROJECT CODE:	FHUI5	
INCIDENT DATE:	October 19, 2018	DATE PREPARED:	September 28, 2020	
DEPARTMENT:	CANADIAN COAST GUARD	PREPARED BY:	[REDACTED]	
CONTRACT SERVICES	AMOUNT	GST	TOTAL	REFERENCE
MERCURY TRANSPORT	142,425.46	7,121.28	149,546.74	INV 20182714
			-	Paid Jan 8/19
CHRIS SMALL MARINE SURVEYORS	800.00	40	840.00	INV 10272
			-	Paid Nov 27/18
			-	
			-	
			-	
			-	
TOTAL CONTRACT SERVICES			<u>150,386.74</u>	

Figure 5 – Copie d'écran du sommaire des frais relatifs aux services fournis par les entrepreneurs

[18] Les frais réclamés illustrés dans la figure 5 sont justifiés par plusieurs factures payées par la GCC, et par des factures secondaires présentées par des sous-traitants et des fournisseurs.

[19] La facture de Mercury Transport Inc. est datée du 30 novembre 2018. Elle couvre la majeure partie des frais réclamés pour les services des entrepreneurs, y compris le renflouement, l'enlèvement et la déconstruction du navire, et elle indique les dates auxquelles chaque tâche a été accomplie. Elle comprend aussi une liste des frais relatifs aux sous-traitants et aux fournisseurs, ainsi que les taux de marge appliqués.

[20] La demande d'indemnisation comprend aussi une facture de Hydra Marine Services Inc., un sous-traitant, qui couvre le sauvetage du navire et son remorquage jusqu'au chantier de Mercury Transport à Vancouver. Les autorisations de travail jointes à la demande d'indemnisation sont dégradées et difficiles à lire, de même que la facture de United Rentals pour la location de l'équipement.

[21] La GCC a aussi inclus des factures et des reçus pour les frais de déplacement, de repas et d'hébergement.

[22] La demande d'indemnisation comprend aussi une copie du rapport d'inspection produit par Chris Small Marine Surveyors Ltd., qui contient de l'information sur le navire et des photos montrant son mauvais état.

#### Autres documents internes de la GCC

[23] La demande d'indemnisation comprend des registres du personnel et de l'équipement pour chaque jour de travail de la GCC durant l'intervention en réponse à l'incident. Les registres montrent que trois à quatre employés ont géré l'intervention en réponse à l'incident chaque jour, et qu'un barrage flottant de 24 pouces d'une longueur de 850 pieds a été utilisé.

[24] La demande d'indemnisation comprend aussi des horaires de travail qui justifient les frais réclamés pour les salaires, les heures de travail supplémentaires, l'usage de véhicules et l'administration.

### **CONSTATATIONS ET DÉCISIONS**

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

[25] L'incident a causé des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, ou a menacé de causer de tels 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. La demande d'indemnisation relative à l'incident pourrait donc être admissible.

[26] La GCC est un demandeur admissible pour l'application de l'art. 103 de la LRMM.

[27] La demande d'indemnisation a été reçue avant l'expiration des délais prescrits au paragraphe 103(2) de la LRMM.

[28] Certains 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.

[29] Par conséquent, la demande d'indemnisation pourrait être admissible selon l'art. 103 de la LRMM.

### Conclusions concernant la preuve fournie par la GCC

*Les faits de l'incident présentés par la GCC sont généralement acceptés*

[30] La GCC a joint à sa demande d'indemnisation un exposé qui relate les faits de l'incident de façon assez détaillée. Cette description des événements importants est acceptée comme étant généralement exacte.

*Le navire constituait une menace de pollution et certaines mesures prises par la GCC sont admissibles*

[31] La GCC a déterminé que le navire avait à son bord environ 250 litres d'hydrocarbures, dont une partie a été rejetée dans l'eau, ce qui a causé une irisation d'hydrocarbures. De plus, le navire était en mauvais état et il avait été mal entretenu. Il est donc admis que l'incident, tel qu'il a été décrit par la GCC, a causé un rejet d'hydrocarbures et occasionné des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

[32] Les premiers efforts déployés pour contenir la pollution par les hydrocarbures après le premier naufrage du navire sont acceptés comme étant des mesures raisonnables prises en réponse à la pollution par les hydrocarbures.

[33] Le recours de la GCC au Programme d'élimination des épaves et des navires abandonnés dans le cadre de son intervention nécessite quelques commentaires. Le recours à ce programme semble indiquer que, du moins à un certain moment, on s'est demandé si l'intervention consistait en partie à enlever une épave. L'enlèvement d'une épave, en soi, n'est pas indemnisable par la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. Cependant, lorsqu'un navire constitue lui-même une menace de pollution par les hydrocarbures (c.-à-d. que sa coque est saturée d'hydrocarbures au point que le navire causerait des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures s'il coulait), la déconstruction de ce navire peut être considérée une mesure prise en réponse à la pollution par les hydrocarbures.

[34] Dans ce cas-ci, le navire a été inspecté par des agents de la GCC juste avant le second naufrage. On a indiqué qu'il y avait du carburant à bord du navire. La deuxième opération de renflouement (c.-à-d. celle menée par la GCC) est donc acceptée comme étant une mesure prise en réponse à un rejet d'hydrocarbures, ou à la menace d'un tel rejet, et elle est jugée admissible dans la limite de l'examen plus approfondi présenté ci-après.

[35] De plus, selon la preuve concernant l'état du navire après qu'il ait été renfloué, il est déterminé que le navire lui-même constituait une menace de pollution par les hydrocarbures. Par conséquent, la déconstruction du navire pourrait être considérée comme une mesure raisonnable prise en réponse à la pollution par les hydrocarbures, bien que le coût de la déconstruction doive aussi être jugé raisonnable. Cela est examiné dans la prochaine section.

#### Certaines parties de la demande d'indemnisation devraient être rejetées

[36] Certains éléments de la demande d'indemnisation de la GCC sont problématiques, à tout le moins lorsqu'ils sont considérés ensemble.

[37] La GCC a réclamé les frais des heures de travail de son personnel qui a surveillé le premier renflouement du navire (c.-à-d. par le propriétaire) et qui s'est occupé du barrage antipollution placé autour du navire. Pendant que la GCC a surveillé le navire, elle a documenté les activités dangereuses du propriétaire. La GCC n'a pris aucune mesure pour intervenir. De plus, la GCC n'était pas présente lorsque le navire a finalement été renfloué, mais elle s'est rendue sur les lieux par la suite.

[38] Après son arrivée sur les lieux, la GCC a conclu que le navire constituait encore une menace de pollution. Cette conclusion était raisonnable, car le navire avait récemment coulé, son état de navigabilité était douteux, et il avait encore des hydrocarbures à son bord.

[39] La GCC n'a pas placé de pompe ni d'autre équipement à bord du navire pour le maintenir à flot. Au lieu de cela, la GCC a donné l'ordre de ne pas déplacer le navire. Elle a ensuite quitté les lieux.

[40] Il est entendu que la GCC craignait que le navire ne rejette des hydrocarbures s'il était déplacé à un autre endroit, et que cela aurait pu mettre en danger toute personne se trouvant à bord. Cela étant dit, le résultat général était regrettable. Le propriétaire a passé des jours à renflouer son navire, parfois sous la surveillance de la GCC, et il a finalement réussi. À ce moment-là, la GCC est intervenue et a émis un ordre qui, entre autres choses, a empêché le propriétaire de sortir le navire de l'eau. Peu de temps après, le navire a coulé à nouveau.

[41] Devant ces faits, il faut se demander si la conduite du demandeur (la GCC) a contribué aux dommages pour lesquels elle réclame maintenant une indemnisation. Le bureau de l'administrateur a communiqué avec le propriétaire et lui a parlé de cette affaire.

La conversation a été difficile et aucune réponse directe n'a été donnée. Ce qu'on peut dire, toutefois, c'est que rien n'indique que la conduite de la GCC ait été négligente et qu'elle ait contribué au deuxième naufrage. Par conséquent, la demande d'indemnisation de la GCC ne peut être réduite pour ce motif.

[42] Nous avons examiné la question de savoir s'il fallait rejeter les frais que la GCC a réclamés pour le temps qu'elle a passé à surveiller le navire lorsque celui-ci a été renfloué la première fois. En fin de compte, cela a été jugé inapproprié. Bien qu'il soit regrettable que le navire ait coulé une deuxième fois et qu'il aurait été préférable d'éviter un tel résultat, les efforts de la GCC, à tout le moins dans la mesure où ils visaient à maintenir en place un barrage flottant autour du navire pour contenir (avec succès) la pollution par les hydrocarbures, étaient raisonnables et ont été déployés en réponse à un rejet d'hydrocarbures. Ces frais sont donc acceptés, malgré le deuxième naufrage.

[43] Cependant, les frais engagés par la GCC pour renflouer le navire (c.-à-d. le deuxième renflouement) ont été plus élevés parce qu'elle a attribué des contrats d'urgence. Il est considéré que la pollution par les hydrocarbures causée par le navire a été contenue en grande partie par le barrage flottant que la GCC avait mis en place. Bien qu'il ait été nécessaire de renflouer le navire à nouveau et de le déplacer, la preuve ne montre pas, dans toutes les circonstances, qu'il était urgent de le faire. Par conséquent, les frais additionnels occasionnés par l'intervention d'urgence sont jugés déraisonnables. Il y a donc lieu de réduire une partie des frais contractuels réclamés par la GCC.

[44] Il est difficile de déterminer de façon précise le montant à déduire des frais réclamés. Les documents joints à la demande d'indemnisation qui se rapportent aux dernières parties de l'intervention comprennent suffisamment de détails pour faire une réduction précise. Cependant, les documents se rapportant aux premières parties de l'intervention ne sont pas suffisamment détaillés pour faire une réduction précise, et un pourcentage a donc été utilisé à la place. Le pourcentage établi se traduit par une réduction proportionnelle un peu moins élevée pour les premières parties de la demande d'indemnisation que pour la dernière partie (la troisième), car la preuve fournie à propos de celle-ci a permis de faire une réduction plus précise.

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

[45] Les frais réclamés par la GCC sont répartis en sept annexes, dont chacune est examinée ci-après.

[46] En vertu de la partie 7 de la LRMM, les mesures prises en réponse à un incident de pollution par les hydrocarbures et les frais qui en résultent doivent être raisonnables pour être indemnisables par la Caisse. Dans la mesure où les motifs ne sont pas déjà exposés ailleurs dans cette lettre, les sections suivantes expliquent pourquoi certaines portions de la demande d'indemnisation de la GCC ont été jugées recevables et d'autres ont été rejetées.

[47] Les frais réclamés par la GCC pour les services contractuels sont répartis entre deux entrepreneurs, Mercury Transport et Chris Small Marine Surveyors. Ces frais sont résumés dans le tableau ci-dessous et expliqués individuellement dans les paragraphes qui suivent.

Entrepreneur	Date de la facture	Description des travaux	Frais réclamés y compris la TPS
Mercury Transport	2018-11-30	Évaluation de l'incident; renflouement, enlèvement et déconstruction du navire	149 546,74 \$
Chris Small Marine Surveyors	2018-11-06	Inspection maritime du navire	840,00 \$

Tableau 1 – Sommaire et brève description des frais réclamés pour les services contractuels

### La majoration des frais des sous-traitants

[48] L'administrateur accepte que c'est une pratique commerciale établie pour un entrepreneur de majorer les frais engagés par des sous-traitants, pour les besoins de supervision et de gestion des contrats. Cependant, pour être jugés acceptables dans le cadre d'une demande d'indemnisation, les taux de marge doivent être raisonnables, appliqués correctement et, de préférence, établis ou annoncés avant le début des travaux en question.

[49] En général, un taux de marge de 10 % est jugé raisonnable; cependant, le taux d'environ 15 % appliqué par Mercury Transport est accepté, en grande partie parce que ce taux a été annoncé avant le début des travaux. Mercury Transport a majoré les frais de tous les sous-traitants, ce qui représente un total de 13 453,13 \$ en frais de majoration. Ces majorations sont énumérées dans le tableau ci-dessous.

CONTRACTOR	CONTRACTOR'S RATE	BASE MARKUP (15% BEFORE GST)	AMOUNT BILLED (ROUNDED UP)	TOTAL MARKUP	
Hydra Marine	8481.85	1272.28	9755.00	1273.15	0.150103
Pender Harbour Resort	1866.00	279.90	2150.00	284.00	0.152197
Garden Bay Pub (excl tip)	432.01	64.80	500.00	67.99	0.157381
Mercury Launch	30767.06	4615.06	35500.00	4732.94	0.153831
FRPD	39663.24	5949.49	45625.00	5961.76	0.150309
Harbour Air Seaplanes	1040.00	156.00	1200.00	160.00	0.153846
MacDonald Trucking	6426.71	964.01	7400.00	973.29	0.151445
Markup on Invoice 20182714				13453.13	

Figure 8 – Majoration des frais des sous-traitants par Mercury Transport

[50] Mercury Transport a appliqué un taux de marge fixe de 15 % aux frais des sous-traitants et a arrondi le résultat pour obtenir un nombre entier. Par conséquent, les taux de

marge exacts varient et comportent quatre décimales. Cela n'est pas considéré comme une méthode raisonnable pour calculer la majoration des frais des sous-traitants.

[51] De plus, étant donné que la GCC n'a établi aucun énoncé des travaux, qu'il n'y avait pas de situation d'urgence exigeant une intervention immédiate en réponse à un incident de pollution par les hydrocarbures, et que la GCC n'a pas tenté de réduire les frais engagés en réponse à l'incident, ni le taux de marge ni la méthode employée pour l'appliquer ne sont jugés raisonnables, à l'exception de la majoration des frais de location et de transport de l'équipement d'élimination (tableau 3), qui est partiellement acceptée.

[52] Étant donné que la preuve ne justifie pas le taux de marge appliqué aux frais des sous-traitants, un taux de marge plus courant de 10 % a été employé tout au long de la demande d'indemnisation de la GCC.

### ***Mercury Transport***

[53] Mercury Transport n'a pas d'équipe interne de plongeurs professionnels, et elle doit donc confier de tels services (et d'autres, tels que l'équipement spécialisé) à un sous-traitant, selon les besoins. Un taux de marge d'au moins 15 % a été appliqué à ces services confiés à des sous-traitants. Les travaux accomplis par Mercury Transport en réponse à l'incident sont subdivisés ci-après en trois parties.

#### ***Partie 1 : Travaux de plongée effectués par Hydra Marine Services*** 9 755,00 \$

[54] Le 30 octobre 2018, Mercury Transport a engagé Hydra Marine Services pour faire des travaux de plongée en vue de renflouer le navire. Ces travaux ont été effectués les 30 et 31 octobre, ce qui a occasionné des frais de main-d'oeuvre pour trois plongeurs, des frais d'hébergement pour une nuit et des frais de repas, ainsi que des frais d'utilisation d'un camion pour transporter les plongeurs, un bateau de plongée et l'équipement de plongée.

[55] Il est admis que le navire constituait encore une menace de pollution, qu'il y avait des hydrocarbures à bord, et qu'il fallait le sortir de l'eau. Ces frais étaient nécessaires pour faciliter cette mesure.

[56] La facture de Hydra Marine Services s'élève à 8 481,85 \$. L'application du taux de marge de 15,0103 % porte le total de la facture à 9 755 \$. La facture est détaillée et justifiée par des autorisations de travail jointes à la demande d'indemnisation de la GCC. Le taux de marge appliqué aux frais des sous-traitants n'a pas été établi d'après la preuve disponible. Au lieu de cela, un taux de marge de 10 % est accepté. Bien que ces travaux aient apparemment été effectués d'urgence, il ne semble pas qu'ils aient été facturés à un prix élevé ou que Hydra Marine Services ait engagé des frais inutiles. Par conséquent, aucune réduction n'a été apportée à cette partie des travaux qui ont été accomplis d'urgence.

**Cette partie des frais est acceptée partiellement au montant de 9 330,04 \$.**

[57] Le nombre exact d'employés de Mercury Transport et du sous-traitant Fraser River Pile & Dredge (« FRPD ») n'est pas clair, tout comme les raisons pour lesquelles des taux de salaire majorés ont été facturés. De plus, à l'exception du remorqueur *Ocean Warlock* qui a été utilisé pour enlever le navire, aucun autre journal de bord de navire n'était inclus dans la demande d'indemnisation de la GCC. L'identité de certains navires a été établie en comparant les acronymes indiqués dans les factures avec les navires se trouvant sur le site Web de Mercury Transport et dans la base de données du registre d'immatriculation de Transports Canada.

[58] Selon une interprétation raisonnable de la preuve fournie dans la demande d'indemnisation, le 30 octobre 2018, Mercury Transport a mobilisé des membres d'équipage, un chaland ponté, un remorqueur, une grue, le chaland *Peter D Anderson*, et le remorqueur *Ocean Warlock*, et les travaux de sauvetage du navire ont débuté le lendemain. Mercury Transport a aussi engagé une équipe de cinq employés et une grue de 350 tonnes de FRPD, il a retenu les services d'un chef de sauvetage pour diriger l'opération, et il a loué des pompes chez United Rentals. Bien que la GCC ait été présente sur les lieux, les registres du personnel et de l'équipement joints à la demande d'indemnisation ne contiennent aucune information sur l'équipement et le personnel des entrepreneurs engagés à contrat.

Chargeout rate.

EQUIPMENT/CREW	RATE (PER)	RATE (PER)
	HOUR	DAY
Boat (incl salvage master & deckhand)	340	
Flat barge	400	
Standby (barge/crew)	300	
Barge (charter per day)		1500
Excavator	185	
Labour	85	

Figure 6 – Sommaire des tarifs d'utilisation inclus dans la facture de Mercury Transport

[59] Le tableau ci-dessous montre un sommaire des travaux et des frais couverts par les factures relatives à la partie 2. Il est impossible de faire une évaluation complète des actifs que Mercury Transport a utilisés durant cette phase des travaux, en raison de l'absence de détails justificatifs dans la demande d'indemnisation de la GCC.

Date de la facture	Description des travaux	Nombre d'heures	Tarif (s'il y a lieu)	Montant
2018-10-30	Voyage jusqu'au havre Pender	8	340,00 \$ l'heure	2 720,00 \$
2018-10-30	Hébergement au havre Pender			1 866,00 \$

Date de la facture	Description des travaux	Nombre d'heures	Tarif (s'il y a lieu)	Montant
	Majoration de 15,2197 % (hébergement)			284,00 \$
2018-10-30	Repas au havre Pender			252,57 \$
	Majoration de 15 % (repas)			37,89 \$
2018-10-31	Mobilisation de l'équipage du chaland et de l'équipement au havre Pender			1 040,00 \$
	Majoration de 15,3846 % (mobilisation)			160,00 \$
2018-10-31	Chef de sauvetage	15	340,00 \$ l'heure	5 100,00 \$
2018-10-31	Transport de l'équipement au havre Pender			30 767,06 \$
2018-10-31	Majoration de 15,3831 % (équipement)			4 732,94 \$
2018-10-31	Voyage du chaland ponté de Vancouver au havre Pender et embarquement du navire	20	400,00 \$ l'heure	8 000,00 \$
2018-10-31	Mise en attente du chaland ponté durant la nuit	7,5	300,00 \$ l'heure	2 250,00 \$
2018-11-01	Transport du navire à Vancouver sur le chaland ponté	10	400,00 \$ l'heure	4 000,00 \$
2018-11-01	Démobilisation de l'équipage du chaland	8	340,00 \$ l'heure	2 720,00 \$
2018-11-01	Travaux du chaland-grue, équipement et équipage			39 663,24 \$
2018-11-01	Majoration de 15,0309 % (travaux)			5 961,76 \$
<b>Total, partie 2</b>				<b>109 555,46 \$</b>

Tableau 2 – Sommaire et brève description des factures des sous-traitants et des fournisseurs de Mercury Transport et des montants facturés (partie 2)

[60] La présence d'une irisation d'hydrocarbures dans l'eau et le comportement apparemment belliqueux du propriétaire ne suffisent pas à justifier l'attribution d'un contrat d'urgence par la GCC pour renflouer et enlever le navire, étant donné que la pollution par

les hydrocarbures causée par le navire avait déjà été contenue depuis plusieurs jours. Notamment, les survols effectués par Transports Canada les 23, 24 et 29 octobre ont montré que le barrage flottant avait réussi à contenir les hydrocarbures. La situation de l'incident s'était stabilisée, et l'évaluation faite par l'officier de service indique qu'il n'y avait aucun risque pour les personnes, l'environnement ou les biens.

<b>Canadian Coast Guard Environmental Response Incident Information Form</b>	
EVALUATION OF THE SITUATION BY THE DUTY OFFICER	
Intervention Analysis	Opinion
<b>Health and safety of people (What are the risks to people)</b> <input type="checkbox"/> There is a risk to the health of people in the area. Describe the Risk.	<input type="checkbox"/> danger
<input checked="" type="checkbox"/> There is no risk to people in the area.	
<b>Potential impact and damages to environment and property</b>	<input checked="" type="checkbox"/> none

Figure 7 – Formulaire d'information sur l'incident de la GCC rempli par l'officier de service intérimaire

[61] Il est clair qu'au moment de l'incident, le navire avait dépassé de loin sa durée de vie utile et qu'il constituait une menace de pollution par les hydrocarbures. Cependant, la somme de près de 150 000 \$ que la GCC a payée pour les services des entrepreneurs n'est pas proportionnelle à la menace, et elle pourrait donc ne pas être jugée raisonnable. La GCC n'a pas fait appel à des ressources locales pour enlever le navire d'une manière plus efficace par rapport au coût, et il n'y a aucune preuve qu'elle ait communiqué avec le personnel du programme des navires préoccupants de Transports Canada après la téléconférence du 24 octobre 2018 pour examiner d'autres options.

[62] De plus, au lieu de rédiger un énoncé des travaux ou de lancer un appel d'offres accéléré pour engager des entrepreneurs, la GCC a accordé un contrat d'urgence immédiatement après avoir appris que le navire avait coulé. Cette approche a intensifié la confrontation entre le personnel de la GCC et le propriétaire du navire, à tel point qu'il a fallu appeler la GRC.

[63] D'après la preuve, la GCC aurait pu agir d'une manière beaucoup plus efficace par rapport au coût pour intervenir en réponse à l'incident. Les frais engagés par la GCC pour renflouer et enlever le navire devraient donc être réduits en conséquence. Comme il a déjà été mentionné, la preuve concernant les entrepreneurs est plutôt limitée et elle ne permet pas de faire des réductions précises. Il est à noter que de plus amples renseignements sont disponibles à propos de la troisième partie de l'intervention (comme il est expliqué ci-après), ce qui permet de faire une réduction précise de 49 %. Il est déterminé qu'il serait approprié de réduire d'un taux inférieur les frais engagés par la GCC durant la première

phase, soit 30 %, afin de tenir compte de l'absence de pouvoir de négociation et des frais plus élevés qui ont résulté de la décision de procéder d'urgence. Ce chiffre est considérablement inférieur à la réduction réelle des frais relatifs aux dernières parties de l'intervention, ce qui est approprié puisqu'il n'est pas évident que des frais d'équipement inutiles aient été engagés comme dans le cas des dernières parties de l'intervention. Cette réduction un peu moins élevée qu'elle aurait pu l'être est aussi appropriée parce que les frais relatifs à un chaland ont été rejetés à la partie 3, et qu'il aurait donc peut-être fallu engager des frais additionnels à la partie 2 pour accomplir les travaux sans l'aide de ce chaland.

**Cette partie des frais est acceptée partiellement au montant de 76 688,82 \$.**

*Partie 3 : Déconstruction et élimination du navire* 23 115,00 \$

[64] Le 1<sup>er</sup> novembre 2018, le chaland transportant le navire est arrivé aux installations de Mercury Transport à Vancouver pour la déconstruction. Du 1<sup>er</sup> au 5 novembre, la GCC a tenté de négocier un règlement avec le propriétaire, elle a fait inspecter le navire, et elle a enlevé tous les hydrocarbures accessibles se trouvant à bord. Bien que la demande d'indemnisation indique que la GCC a enlevé 200 litres d'hydrocarbures, elle ne contient aucune preuve montrant que la GCC ou Mercury Transport a éliminé des déchets liquides ou du matériel absorbant contaminé.

[65] Cette partie des frais réclamés pour les services des entrepreneurs comprend 16,5 heures de travail, l'usage d'une excavatrice pendant 12,5 heures, la location de bacs de déchets, ainsi que des frais d'élimination.

[66] Le tableau ci-dessous montre un sommaire des travaux et des frais couverts par les factures relatives à la partie 3.

Article	Temps	Tarif	Frais réclamés	Frais recevables
Main-d'oeuvre	16,5 heures	85,00 \$ l'heure	1 402,50 \$	1 402,50 \$
Excavation	12,5 heures	185,00 \$ l'heure	2 312,50 \$	2 312,50 \$
Location et transport de l'équipement d'élimination			6 426,71 \$	6 426,71 \$
Majoration (élimination)		15,1445 %	973,29 \$	642,67 \$
Location d'un chaland	8 jours	1 500,00 \$ par jour	12 000,00 \$	0 \$
<b>Total, partie 3</b>			<b>23 115,00 \$</b>	<b>10 784,38 \$</b>

*Tableau 3 – Sommaire et brève description des factures des sous-traitants et des fournisseurs de Mercury Transport et des montants facturés (partie 3)*

[67] Les frais relatifs à la main-d'oeuvre, à l'excavation et à l'équipement d'élimination qui ont été engagés pour déconstruire le navire sont jugés raisonnables, à l'exception de la majoration de 15,1445 % qui a été appliquée aux frais relatifs à l'équipement d'élimination.

Un taux de marge de 10 % est jugé raisonnable, ce qui donne une majoration totale de 642,67 \$ au lieu de 973,29 \$.

[68] Si la GCC avait tenté de trouver des options plus efficaces par rapport au coût pour répondre à la menace de pollution par les hydrocarbures que posait le navire, comme d'engager des entrepreneurs par la voie d'une convention d'offre à commandes ou d'un énoncé des travaux sans urgence, l'intervention aurait pu être menée à moindres frais. En ce qui concerne ces frais, leur répartition permet de faire une réduction précise. Il est probable que les frais de location d'un chaland n'auraient pas été engagés si le contrat n'avait pas été accordé d'urgence. Ces frais sont le résultat de l'attribution du contrat d'urgence, et la GCC n'a fait aucun effort pour les réduire une fois que le chaland est arrivé à Vancouver. Par conséquent, les frais de 12 000 \$ réclamés pour la location du chaland sont jugés déraisonnables et sont rejetés.

[69] Cela donne un total partiel de 10 784,38 \$. Après l'ajout de la TPS de 5 %, soit 539,22 \$, cela porte le total à 11 323,60 \$.

**Cette partie des frais est acceptée partiellement au montant de 11 323,60 \$.**

\*\*\*

#### *Chris Small Marine Surveyors*

[70] Cet entrepreneur a fait une inspection du navire les 5 et 6 novembre 2018 aux installations de Mercury Transport. Le rapport d'inspection se fonde sur la présence de pourriture, les dommages structuraux, et le matériel souillé d'hydrocarbures à bord du navire pour conclure que celui-ci n'avait aucune valeur.

[71] Le 29 octobre 2018, la GCC a fait une évaluation des hydrocarbures se trouvant à bord du navire après qu'il ait été renfloué, et elle a estimé qu'il contenait 250 litres d'hydrocarbures. Étant donné l'information et les photos fournies dans la demande d'indemnisation de la GCC à propos de cette évaluation, ainsi que l'état du navire et le fait qu'il ait coulé deux fois dans la même semaine, il est évident que l'état du navire était connu de la GCC. Par conséquent, il n'était pas nécessaire de commander une inspection maritime pour déterminer quelle quantité d'hydrocarbures il restait à bord du navire.

**Ces frais sont rejetés en entier.**

\*\*\*

[72] Le tableau suivant montre un sommaire des frais réclamés à l'annexe 2 pour les services des entrepreneurs et des frais recevables.

<b>Entrepreneur</b>	<b>Services</b>	<b>Frais réclamés</b>	<b>Frais recevables</b>
Mercury Transport	Sauvetage et transport du navire du havre Pender à Vancouver; déconstruction et élimination du navire	140 851,85 \$	97 342,46 \$
Chris Small Marine Surveyors	Inspection du navire	840,00 \$	0 \$
<b>Total</b>		<b>150 386,74 \$</b>	<b>88 012,42 \$</b>

*Tableau 4 – Frais réclamés pour les services des entrepreneurs et frais recevables (annexe 2)*

**La portion de la demande d'indemnisation relative aux services contractuels est recevable au montant de 97 342,46 \$.**

*Annexe 3 – Déplacements*

*Montant réclamé : 4 783,80 \$*

[73] Ces frais découlent de deux voyages aller-retour entre Richmond (C.-B.) et le havre Pender, y compris l'usage d'un traversier. Le premier voyage a été fait le 22 octobre 2018 par trois membres du personnel de la GCC qui ont utilisé deux véhicules pour tirer une remorque contenant un barrage flottant et une remorque à bateau. Les frais sont documentés dans des relevés de dépenses et justifiés par des notes d'hôtel et des reçus d'achat de billets de traversier. Étant donné que ce voyage a été fait pour l'intervention initiale sur place en réponse à l'incident, les frais de déplacement des trois membres du personnel de la GCC sont jugés raisonnables.

[74] Le deuxième voyage a été fait le 29 octobre 2018 dans le but d'effectuer une évaluation de la pollution par les hydrocarbures causée par le navire. Lorsque le navire a coulé à nouveau le lendemain, la GCC a engagé Mercury Transport pour le renflouer, et trois membres du personnel de la GCC ont été présents sur les lieux pendant quatre jours pour surveiller cette opération. Malgré la conclusion selon laquelle les travaux accomplis par Mercury Transport n'étaient pas raisonnables, il était raisonnable pour la GCC de surveiller l'opération. Ces frais ont aussi été consignés dans des relevés de dépenses et justifiés par des notes d'hôtel et des reçus d'achat de billets de traversier, et ils sont jugés raisonnables.

**La portion de la demande d'indemnisation relative aux déplacements est acceptée en entier.**

*Annexe 4 – Salaires – Personnel à temps plein*

*Montant réclamé : 6 892,20 \$*

[75] Ces frais sont attribués à cinq spécialistes en intervention de la GCC de niveau GT-04, rémunérés au taux de 43,76 \$ l'heure, y compris les cotisations au régime d'avantages sociaux des employés. Ces spécialistes en intervention ont fait collectivement un total de 157,5 heures de travail pendant les 20 jours de l'intervention en réponse à l'incident.

[76] À l'exception du 31 octobre 2018, lorsqu'un des spécialistes a dû être remplacé parce qu'il était malade, il n'y a jamais eu plus de trois membres du personnel sur les lieux. Étant donné le genre de travail que ces spécialistes ont accompli, les frais de salaire sont jugés raisonnables. En dépit du fait que les frais des services contractuels pour l'enlèvement de l'épave soient déraisonnables, l'intervention du personnel de la GCC, notamment pour mettre en place un barrage flottant autour du navire et surveiller les travaux des entrepreneurs et des sous-traitants, était raisonnable.

[77] De même, les travaux effectués par trois membres du personnel de la GCC le 5 novembre 2018 pour enlever les hydrocarbures et l'eau huileuse du navire sont aussi raisonnables. Les frais de salaire sont justifiés par des registres quotidiens du personnel et de l'équipement.

**La portion de la demande d'indemnisation relative aux salaires est recevable en entier.**

*Annexe 5 – Heures de travail supplémentaires – PTP* *Montant réclamé : 3 286,88 \$*

[78] Ces frais découlent du travail accompli par trois spécialistes en intervention de niveau GT-04 rémunérés au taux de 36,47 \$ l'heure, et par un spécialiste en intervention de niveau GT-05 rémunéré au taux de 40,94 \$ l'heure. Ces deux taux ne comprennent pas les cotisations au régime d'avantages sociaux des employés. Il y avait une différence de 0,14 \$ l'heure entre le taux de rémunération de niveau GT-05 qui a été réclamé (40,94 \$ l'heure) et celui qui a été calculé (40,80 \$ l'heure); néanmoins, étant donné que cette différence n'avait qu'un impact négligeable sur l'évaluation finale, elle a été acceptée.

[79] Les frais des heures de travail supplémentaires faites par les trois spécialistes en intervention de niveau GT-04 sont jugés raisonnables pour les mêmes motifs que ceux énoncés à la section précédente concernant les salaires. Cependant, le travail accompli par l'agent d'intervention supérieur de niveau GT-05 n'est pas justifié par les registres du personnel. De plus, étant donné que la demande d'indemnisation de la GCC montre qu'il a agi comme officier de service et qu'il ne s'est pas rendu sur les lieux de l'incident, les frais de ses heures de travail normales n'ont pas été réclamés dans la demande d'indemnisation. Au lieu de cela, seuls les frais de ses heures de travail supplémentaires ont été réclamés.

[80] Les heures de travail qui lui sont attribuées, comme en témoignent les formulaires d'autorisation d'heures supplémentaires, totalisent 15 heures, dont 13,5 heures sont rémunérées au taux de salaire et demi, et le reste, soit 1,5 heure, est rémunéré au taux de salaire double. Cela représente un total de 991,87 \$ en frais d'heures de travail supplémentaires réclamés pour cet agent d'intervention supérieur. Cependant, dans la demande d'indemnisation de la GCC, le sommaire de l'annexe 5 montre 15 heures au taux de salaire et demi, ce qui donne un montant total réclamé de 1 043,97 \$. Étant donné que les formulaires d'autorisation d'heures supplémentaires ont été signés par l'employé et le gestionnaire, ils sont considérés comme étant exacts.

[81] Bien qu'il soit accepté que le travail fait par cet agent d'intervention supérieur représente des heures supplémentaires raisonnables, le nombre d'heures de travail qui lui est attribué est déraisonnable. Un maximum d'une heure de travail pour faire ce qu'il a accompli est accepté, ce qui réduit à 7 le nombre de ses heures supplémentaires. Cette réduction est appliquée à 6 heures de travail au taux de salaire et demi, et à une heure de travail au taux de salaire double. La réduction totale est donc de 450,35 \$.

**La portion de la demande d'indemnisation relative aux heures de travail supplémentaires est recevable en partie au montant de 2 693,26 \$.**

Annexe 11 – Équipement de lutte contre la pollution      Montant réclamé : 12 860,38 \$

[82] Ces frais découlent de l'usage d'un barrage flottant de 24 pouces d'une longueur de 850 pieds et d'un bateau de type PRV 2. Le bateau a été utilisé pendant six jours pour déployer et maintenir le barrage flottant sur les lieux de l'incident et pour surveiller les travaux de Mercury Transport.

[83] Les frais sont justifiés par les registres quotidiens du personnel et de l'équipement, et le tarif appliqué correspond à celui qui figure dans le manuel des tarifs des services externes de la GCC. L'usage du bateau de type PRV 2 et les frais associés sont jugés raisonnables.

[84] D'après la demande d'indemnisation de la GCC, les survols effectués par Transports Canada ont montré que le barrage flottant avait contenu efficacement la pollution causée par le navire. Les frais associés sont justifiés par les registres du personnel et de l'équipement, et le tarif appliqué correspond à celui qui figure dans le manuel des tarifs des services externes de la GCC. Étant donné que ces frais ne dépassent pas le coût de remplacement d'un barrage flottant de 24 pouces d'une longueur de 850 pieds, ils sont jugés raisonnables.

**La portion de la demande d'indemnisation relative à l'équipement de lutte contre la pollution est recevable en entier.**

Annexe 12 – Véhicules      Montant réclamé : 2 940,38 \$

[85] La GCC a utilisé deux véhicules pour intervenir en réponse à l'incident : une camionnette Dodge 3500 au tarif d'usage quotidien de 65,57 \$, et un camion de 5 tonnes au tarif d'usage quotidien de 777,78 \$. Ces véhicules ont servi à transporter le barrage flottant, le bateau de type PRV 2 et les membres du personnel de la GCC jusqu'au lieu de l'incident. Ces frais sont justifiés par les registres du personnel et de l'équipement et par les journaux de bord des véhicules, et les tarifs d'usage quotidien correspondent à ceux figurant dans le manuel des tarifs des services externes de la GCC.

[86] Le kilométrage indiqué pour le camion de 5 tonnes semble être faible, mais il est néanmoins jugé raisonnable, tout comme les autres distances parcourues. Bien que la demande d'indemnisation de la GCC ne contienne aucun reçu pour l'achat d'essence, les

frais de carburant sont basés sur un taux de 0,22 \$ le kilomètre. Ce taux a été utilisé dans d'autres demandes d'indemnisation faites par la GCC, et il est jugé raisonnable.

[87] À l'exception du travail effectué le 5 novembre 2018, l'usage quotidien de ces véhicules est jugé raisonnable. Le 5 novembre, le personnel de la GCC aurait pu transporter tout l'équipement nécessaire pour enlever les hydrocarbures du navire dans la camionnette Dodge 3500. Par conséquent, les frais de 777,78 \$ réclamés pour l'usage du camion de 5 tonnes ce jour-là sont jugés déraisonnables et rejetés, et ils sont remplacés par le tarif de 65,67 \$ pour l'usage quotidien de la camionnette Dodge 3500.

**La portion de la demande d'indemnisation relative aux véhicules est recevable en partie au montant de 2 228,17 \$.**

*Annexe 13 – Administration*

*Montant réclamé : 325,29 \$*

[88] Dans sa demande d'indemnisation, la GCC a réclamé des frais d'administration au taux de 3,09 %, qui ont été appliqués aux frais de salaire et aux frais de déplacement réclamés.

[89] Le taux de 3,09 % est généralement accepté comme étant raisonnable. Dans le calcul du montant acceptable des frais d'administration, la majoration de 20 % appliquée au régime d'avantages sociaux des employés a été soustraite des frais de salaire réclamés. L'application du taux de 3,09 % au total des frais de salaire et des frais de déplacement qui en résulte, soit 10 297,56 \$, donne un montant de 318,19 \$.

**La portion de la demande d'indemnisation relatives aux frais d'administration est recevable en partie au montant de 318,19 \$.**

### SOMMAIRE DE L'OFFRE ET CONCLUSION

Le tableau suivant montre un sommaire des frais réclamés et des frais recevables :

Annexe	Frais réclamés	Frais recevables
2 – Services contractuels	150 386,74 \$	97 342,46 \$
3 – Déplacements	4 783,80 \$	4 783,80 \$
4 – Salaires – Personnel à temps plein	6 892,20 \$	6 892,20 \$
5 – Heures de travail supplémentaires – Personnel à temps plein	3 286,88 \$	2 693,26 \$
11 – Équipement de lutte contre la pollution	12 860,38 \$	12 860,38 \$
12 – Véhicules	2 940,38 \$	2 228,17 \$
13 – Administration	325,29 \$	318,19 \$
<b>Totaux</b>	<b>181 475,67 \$</b>	<b>127 118,46 \$</b>

*Tableau 5 – Sommaire des frais réclamés et des frais recevables*

[90] Le montant des frais recevables s'élève à 127 118,46 \$. Si l'offre est acceptée, ce montant sera payé en plus des intérêts prévus par la loi qui seront calculés à la date du paiement.

\*\*\*

[91] 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.

[92] 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.

[93] 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.

[94] 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.