



LETTRE D'OFFRE

Ottawa, le 18 février 2022
Dossier de la CIDPHN : 120-906-C1

PAR COURRIEL

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

OBJET : Navire de pêche *Go-Getter* – Port Hardy (Colombie-Britannique)
Date de l'incident : 2019-12-02

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 *Go-Getter* (le « navire »). Le navire a pris l'eau et s'est incliné sur un bord, alors qu'il était amarré à un quai situé à Port Hardy, en Colombie-Britannique, le 2 décembre 2019 (l'« incident »).

[2] Le 24 novembre 2021, 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 une demande d'indemnisation partielle de la GCC, par voie électronique, au nom de l'administrateur. Les documents papier et les photos ont été reçus le 26 novembre. En vertu des articles 101 et 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, L.C. 2001, ch. 6 (la « LRMM »), la GCC a réclamé la somme de 12 623,68 \$ 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 LRMM.

[4] La somme de 2 123,68 \$ (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.

Exposé

[7] D'après l'exposé, le 2 décembre 2019, le personnel de la GCC a examiné le navire alors qu'il était amarré à un quai. Le navire s'inclinait sur un bord après avoir pris l'eau qui s'était accumulée dans la cale du compartiment moteur. Il y avait une irisation d'hydrocarbures irrécupérables dans l'eau autour du navire. Le personnel de la GCC a installé une pompe électrique dans le principal espace de cargaison du navire, afin de pomper suffisamment d'eau pour le stabiliser.

[8] Les agents de la GCC qui étaient sur les lieux ont examiné le navire pour voir s'il contenait des hydrocarbures. Ils ont estimé qu'il y avait environ 50 litres de carburant diesel dans le réservoir principal, 20 litres d'huile à moteur dans la machine principale, ainsi qu'une quantité inconnue d'eau mélangée aux hydrocarbures.

[9] Les agents de la GCC étaient d'avis que le navire était encore à risque de couler à cause d'une infiltration d'eau dans la coque. En raison des hydrocarbures que contenait le navire, la GCC a décidé de le sortir de l'eau pour empêcher que les hydrocarbures ne soient rejetés dans l'environnement marin.

[10] La GCC a identifié le propriétaire du navire, mais ce dernier était incapable d'intervenir en réponse à l'incident.

Figure 1 – Le navire amarré à un quai à Port Hardy

[11] Le 3 décembre 2019, la GCC a engagé un entrepreneur pour pomper l'eau du compartiment moteur du navire et le sortir de l'eau.

[12] Le 4 décembre 2019, l'entrepreneur et son équipe ont abaissé le mât et le tuyau d'échappement du navire en vue de remorquer celui-ci à un lieu d'entreposage temporaire. Ils ont aussi enlevé des débris se trouvant sur le pont du navire.

[13] Après que l'entrepreneur et son équipe ont sorti le navire de l'eau, la GCC a examiné la coque et a constaté qu'elle était très endommagée et que le tube d'étambot était exposé à cause d'une plaque manquante du côté tribord. Il a été déterminé que cette plaque manquante était l'une des sources de l'infiltration d'eau. Il manquait aussi plusieurs bouchons dans la coque du navire.

Figure 2 – Plaque manquante exposant le tube d'étambot du côté tribord du navire

[14] Le 11 décembre 2019, la GCC a émis au propriétaire du navire un avis lui exigeant de fournir un plan de remboursement des frais de l'entrepreneur et des frais d'entreposage, dont le total s'élevait à 1 401,75 \$, ainsi qu'un plan pour transporter le navire à un lieu d'entreposage.

[15] Le 13 décembre 2019, le propriétaire a informé la GCC qu'il était incapable de payer ces frais et de transporter le navire à un lieu d'entreposage. La GCC a commandé une inspection du navire pour évaluer son état et déterminer le risque de pollution qu'il poserait s'il était remis à l'eau.

[16] Le 18 décembre 2019, l'expert maritime a fourni son rapport d'inspection à la GCC. Dans son rapport, l'expert maritime a noté que le navire poserait un risque élevé de pollution et qu'il coulerait probablement s'il était remis à l'eau.

[17] Du 19 décembre 2019 au 26 janvier 2020, le navire est resté au chantier d'entreposage de l'entrepreneur. Durant ce temps, l'entrepreneur a nettoyé et décontaminé le navire en vue de le déconstruire.

[18] Le 27 janvier 2020, toutes les membrures et tous les matériaux saturés d'hydrocarbures avaient été enlevés du navire. Le navire a été livré à un lieu d'enfouissement pour y être déconstruit.

Sommaire des frais

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

COST SUMMARY			
POLLUTION INCIDENT			
INCIDENT:	GO GETTER	PROJECT CODE:	NA
INCIDENT DATE:	December 2, 2019	DATE PREPARED:	16-Nov-21
DEPARTMENT:	CANADIAN COAST GUARD	PREPARED BY:	[REDACTED]
			<u>SCH</u>
MATERIALS AND SUPPLIES	-		1
CONTRACT SERVICES	11,901.75		2
TRAVEL	-		3
SALARIES - FULL TIME PERSONNEL	411.78		4
OVERTIME - FULL TIME PERSONNEL	-		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)	166.67		11
VEHICLES	132.90		12
ADMINISTRATION	10.60		13
TOTAL CCG COST OF INCIDENT	<u>\$ 12,623.68</u>		

Figure 3 – Copie d'écran du sommaire des frais (les renseignements personnels sont caviardés)

Entrepreneur principal

[25] La facture 1005, datée du 7 décembre 2019, dont le montant s'élève à 1 401,75 \$ (TPS comprise), couvre les travaux effectués le 4 décembre 2019, lorsque le navire a été stabilisé et transporté au chantier d'entreposage de l'entrepreneur.

[26] La facture 1008, datée du 27 janvier 2020, dont le montant s'élève à 9 975,00 \$ (TPS comprise), couvre les travaux de nettoyage et de déconstruction du navire. Cette facture représente la majeure partie des frais réclamés pour les services contractuels.

Expert maritime

[27] La demande d'indemnisation comprend une facture pour l'inspection du navire faite par un expert maritime. Le montant de cette facture, datée du 23 décembre 2019, s'élève à 525,00 \$ (TPS comprise).

[28] La demande d'indemnisation comprend aussi une copie du rapport d'inspection de deux pages, daté du 18 décembre 2019. Dans ce rapport, l'expert maritime a noté qu'il y avait de profondes marques sur le côté tribord du navire, des fractures dans la fibre de verre du côté bâbord, une fissure dans la coque, des dommages causés par l'eau aux machines et aux engrenages, et de la pourriture sèche dans le toit de la cabine et sur le pont principal. L'expert maritime a indiqué que le coût des réparations nécessaires excédait la valeur résiduelle du navire, bien qu'il n'ait fourni aucune estimation de l'un ou l'autre montant.

[29] Ce bref rapport n'indique pas la quantité de polluants se trouvant à bord, et il ne semble pas représenter les résultats d'une inspection complète du navire. Le rapport n'est donc pas d'une grande utilité pour les besoins d'évaluation de la demande d'indemnisation.

[30] Le rapport d'inspection contient aussi 12 photos montrant les parties endommagées du navire, ainsi que les hydrocarbures et l'eau huileuse qui se trouvaient à bord.

CONSTATATIONS ET DÉCISIONS

La demande d'indemnisation de la GCC pourrait être admissible

[31] L'incident a menacé de causer des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures dans la mer territoriale ou les eaux intérieures du Canada, et il a occasionné des frais pour la prise de mesures visant à prévenir de tels dommages. La demande d'indemnisation relative à l'incident pourrait donc être admissible.

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

[33] La preuve indique qu'il y a eu un rejet d'hydrocarbures, et la demande d'indemnisation a été reçue dans le délai de prescription énoncé à l'alinéa 103(2)a) de la LRMM, qui s'applique s'il y a eu des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

[34] 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, ou selon la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute, et ils pourraient donc être indemnisables.

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

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

[36] La GCC a joint à sa demande d'indemnisation un exposé et d'autres documents justificatifs qui relatent les faits de l'incident et de l'intervention de façon assez détaillée. Les descriptions des événements importants fournies dans les documents de la GCC sont acceptées comme étant exactes, à l'exception de ce qui est noté ci-après.

L'intervention initiale en réponse à l'incident était raisonnable

[37] L'exposé fourni par la GCC indique qu'il y avait des hydrocarbures à bord du navire. Cependant, la documentation de la présence de ces hydrocarbures et du risque qu'ils posaient, selon la preuve disponible, n'est pas ce à quoi on pourrait s'attendre. Les registres quotidiens du personnel et de l'équipement des 2 et 4 décembre 2019 ne font aucune mention de polluants. De plus, bien que le personnel de la GCC ait été présent sur les lieux de l'incident, aucune photo montrant que le navire posait une menace de pollution par les hydrocarbures n'était jointe à la demande d'indemnisation.

[38] Cela ne veut pas dire qu'il n'y a pas de preuve des affirmations faites dans l'exposé selon lesquelles le navire a causé de la pollution par les hydrocarbures. L'énoncé des travaux fourni à l'entrepreneur mentionne la présence d'hydrocarbures. De plus, la directive donnée au propriétaire fait mention du risque de pollution par les hydrocarbures que posaient des hydrocarbures spécifiques.

[39] Compte tenu de ces documents contemporains, et en raison du type de navire en cause et de son âge, il est admis que, du moins initialement, le navire posait une menace de pollution par les hydrocarbures et que certaines mesures raisonnables ont été prises en réponse à cette menace.

Les frais d'inspection et de déconstruction du navire par des entrepreneurs sont déraisonnables

[40] Le rapport d'inspection obtenu par la GCC a une longueur de deux pages. Il ne contient pas les détails qu'on trouve habituellement dans un rapport d'inspection. Le rapport indique que le navire posait une menace de pollution par les hydrocarbures. En voici un extrait :

[traduction]

« Si le navire devait prendre l'eau, les pompes ne suffiraient pas à vider l'eau qui s'y infiltrerait. Le navire coulerait et causerait de la pollution marine en raison du carburant diesel, de l'huile à moteur et de l'huile hydraulique se trouvant à bord. Cela causerait une

catastrophe environnementale, à cause des hydrocarbures dans la cale, de l'huile dans le moteur, et du contenu des réservoirs de carburant et du réservoir d'huile hydraulique. [...] Le navire a été immergé [...] »

[41] Cependant, le rapport d'inspection ne donne aucune indication de l'ampleur du risque de pollution par les hydrocarbures. Étant donné les deux conclusions du rapport, selon lesquelles 1) il y aurait une catastrophe si le navire commençait à prendre l'eau, et 2) le navire avait déjà été immergé dans le passé, l'absence de détails sur l'ampleur du risque de pollution par les hydrocarbures est problématique.

[42] Lorsque le navire se trouvait sur la terre ferme, la GCC a discuté de la possibilité de le rendre à son propriétaire. Le 11 décembre 2019, le propriétaire a proposé de déplacer le navire à un autre endroit. Il semble que la GCC ne se soit pas opposée à cette proposition, bien que le propriétaire n'ait peut-être pas été en mesure d'y donner suite. Cependant, cette proposition s'est avérée insignifiante, parce que la GCC insistait pour que le propriétaire fournisse un plan de remboursement des frais déjà engagés et que le propriétaire ne pouvait pas les payer.

[43] Le personnel de la GCC qui s'occupait de l'incident était disposé à rendre le navire à son propriétaire. De ce fait, il semble peu probable qu'il ait jugé qu'une « catastrophe » était plausible, malgré les conclusions du rapport d'enquête. Les conclusions du rapport à ce sujet ne sont donc pas acceptées. Les autres éléments de preuve ne permettent pas de conclure que le navire posait encore une menace de pollution par les hydrocarbures. Par conséquent, il n'a pas été établi que les mesures prises après le 11 décembre 2019 étaient raisonnables.

[44] À la lumière de ce qui précède, il est conclu qu'à compter du 11 décembre 2019, le navire ne posait plus une menace de pollution par les hydrocarbures et qu'aucune autre mesure n'était nécessaire.

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

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

Annexe 2 – Services contractuels

Montant réclamé : 11 901,75 \$

Entrepreneur principal

[46] La majeure partie des frais réclamés pour les services contractuels se rapporte aux frais des services fournis par l'entrepreneur principal, qui a stabilisé le navire, l'a sorti de l'eau, l'a entreposé temporairement, et l'a finalement fait déconstruire. Comme il est indiqué

dans la section « Documents des entrepreneurs » ci-haut, ces frais sont répartis entre deux factures, dont chacune est examinée individuellement ci-après.

[47] La facture 1005, au montant de 1 401,75 \$, couvre les mesures prises pour préparer le navire en vue de le sortir de l'eau et le transporter à un chantier d'entreposage le 4 décembre 2019. Ces mesures ont consisté notamment à abaisser les poteaux, les lampes et le mât, à pomper le surplus d'eau, et à remorquer le navire à une rampe de mise à l'eau. Cette facture comprend aussi les frais de main-d'oeuvre de deux personnes qui ont fait six heures de travail chacune au taux de 55,00 \$ l'heure, et d'une personne qui a fait cinq heures de travail au taux de 35,00 \$ l'heure. Bien que la facture ne comprenne pas les frais d'entreposage, elle montre une répartition des mesures individuelles et des frais engagés.

[48] Les mesures énumérées dans cette facture et les frais associés à celles-ci sont jugés raisonnables, étant donné la menace de pollution que posait le navire. Les taux horaires de rémunération de la main-d'oeuvre et le total de 17 heures de travail sont raisonnables par rapport aux travaux accomplis. **Ces frais, qui s'élèvent à 1 401,75 \$, sont jugés raisonnables.**

[49] La facture 1008, au montant de 9 975,00 \$, couvre la décontamination et la déconstruction du navire. Étant donné que la facture ne contient aucun détail sur les tâches spécifiques qui ont été effectuées et par qui elles ont été accomplies, elle ne correspond pas de près à l'énoncé des travaux.

[50] Pour les motifs exposés à la section « Constatations et décisions » ci-haut, la preuve est insuffisante pour conclure que la déconstruction du navire était une mesure raisonnable prise en réponse à la pollution par les hydrocarbures dans les circonstances. Comme il a été noté, il n'est pas accepté que le navire posait une menace de pollution par les hydrocarbures au moment où il a été déconstruit. **Les frais facturés, qui s'élèvent à 9 970,00 \$, sont donc rejetés.**

Expert maritime

[51] La GCC a aussi réclamé des frais de 525,00 \$ pour faire inspecter le navire par un expert maritime. Cette inspection a eu lieu entre le 13 et le 18 décembre à Port Hardy.

[52] Comme il a été mentionné plus tôt, le rapport d'inspection de deux pages ne représente manifestement pas les résultats d'une inspection complète du navire. Bien que le rapport fasse mention des hydrocarbures qui se trouvaient à bord du navire, il ne donne aucun détail sur la quantité de ces hydrocarbures.

[53] Bien que le rapport d'inspection ait proposé des conclusions à propos du risque de pollution par les hydrocarbures, il n'est d'aucune utilité en ce qui concerne la pollution par les hydrocarbures, parce qu'il ne contient aucun renseignement sur la quantité d'hydrocarbures et qu'il ne décrit nullement les observations qui ont mené aux conclusions proposées. **Ces frais sont donc rejetés.**

[54] Le tableau ci-dessous montre un sommaire des frais réclamés et des frais recevables pour les services contractuels relatifs au *Go-Getter*.

Entrepreneur	Description des travaux	Dates des factures	Montant réclamé	Montant recevable
Entrepreneur principal	Enlèvement et déconstruction du navire	2019-12-07 2020-01-27	11 376,75 \$	1 401,75 \$
Expert maritime	Inspection du navire	2019-11-22	525,00 \$	0 \$
Totaux			11 901,75 \$	1 401,75 \$

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

La portion de la demande d'indemnisation relative aux services contractuels est recevable au montant de 1 401,75 \$.

Annexe 4 – Salaires – Personnel à temps plein Montant réclamé : 411,76 \$

[55] Les frais de salaire réclamés sont attribués à deux agents d'intervention de la GCC, dont l'un est rémunéré au niveau GT-05 (taux horaire de 54,44 \$) et l'autre au niveau GT-04 (taux horaire de 48,50 \$).

[56] D'après les registres quotidiens du personnel et de l'équipement qui ont été fournis, ces deux agents d'intervention étaient présents sur les lieux de l'incident les 2 et 4 décembre 2019. Chacun d'eux a fait une heure et 45 minutes de travail le 2 décembre, et quatre heures de travail le 4 décembre, ce qui représente un total de cinq heures et 45 minutes de travail par personne. Cependant, la GCC a réclamé seulement quatre heures de travail pour chacun des deux agents d'intervention.

[57] Le 2 décembre, les agents d'intervention ont installé une pompe électrique pour vider l'eau de la principale cale à poisson du navire, afin de le stabiliser. Le 4 décembre, ils ont examiné la coque du navire. Ces travaux étaient nécessaires dans les circonstances, et les frais de salaire associés sont jugés raisonnables.

La portion de la demande d'indemnisation relative aux salaires est recevable au montant de 411,76 \$.

Annexe 11 – Équipement de lutte contre la pollution Montant réclamé : 166,67 \$

[58] Les frais réclamés par la GCC pour l'équipement de lutte contre la pollution couvrent l'usage de la pompe électrique qui a été mise en place le 2 décembre 2019. L'usage de cette pompe a été facturé au tarif de 166,67 \$ par jour. Ces renseignements sont consignés dans le registre quotidien du personnel et de l'équipement du 2 décembre.

[59] Étant donné que le navire s'inclinait sur un bord et risquait de couler le 2 décembre, ce travail était nécessaire pour le stabiliser. Les frais associés à l'usage d'une pompe électrique sont jugés raisonnables.

La portion de la demande d'indemnisation relative à l'équipement de lutte contre la pollution est recevable au montant de 166,67 \$.

Annexe 12 – Véhicules

Montant réclamé : 132,90 \$

[60] La GCC a réclamé les frais d'usage d'un camion F-350 pendant deux jours, lorsque les deux agents d'intervention se sont rendus sur les lieux de l'incident, vraisemblablement à partir de la base de la GCC à Port Hardy.

[61] Bien que le journal de bord du véhicule n'ait pas été inclus dans la demande d'indemnisation, il est raisonnable de conclure qu'un camion aurait été utilisé les 2 et 4 décembre 2019, lorsque les agents d'intervention ont vidé l'eau de la cale à poisson à l'aide d'une pompe, ont examiné la coque, et ont surveillé les travaux d'enlèvement du navire effectués par l'entrepreneur.

[62] Le tarif d'usage du véhicule de 67,56 \$ par jour est conforme au manuel des tarifs des services externes de la GCC. De plus, bien qu'aucun reçu pour l'achat d'essence n'ait été fourni, le taux de 0,22 \$ par kilomètre réclamé a été jugé raisonnable dans les demandes d'indemnisation faites par la GCC dans le passé, et il est accepté dans ce cas-ci. La distance de huit kilomètres parcourue à bord du camion au cours d'une période de deux jours, comme il est indiqué dans le formulaire de l'annexe 12, est aussi raisonnable.

La portion de la demande d'indemnisation relative aux véhicules est recevable au montant de 132,90 \$.

Annexe 13 – Administration

Montant réclamé : 10,60 \$

[63] Cette portion de la demande d'indemnisation représente 3,09 % des frais réclamés pour les salaires de base, sans compter la marge associée aux frais du régime d'avantages sociaux des employés. Cette méthode de calcul des frais d'administration est jugée raisonnable. Étant donné que les frais de salaire réclamés sont acceptés en entier, les frais d'administration réclamés le sont aussi.

La portion de la demande d'indemnisation relative aux frais d'administration est recevable au montant de 10,60 \$.

SOMMAIRE DE L'OFFRE ET CONCLUSION

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

Annexe	Montant réclamé	Montant recevable
2 – Services contractuels	11 901,75 \$	1 401,75 \$
4 – Salaires – Personnel à temps plein	411,76 \$	411,76 \$
11 – Équipement de lutte contre la pollution	166,67 \$	166,67 \$
12 – Véhicules	132,90 \$	132,90 \$
13 – Administration	10,60 \$	10,60 \$
Totaux	12 623,68 \$	2 123,68 \$

Tableau 2 – Sommaire des montants réclamés et des montants recevables

[65] Le montant des frais recevables s'élève à 2 123,68 \$. 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.

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

[67] 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.

[68] 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.

[69] 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.

[70] 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.