



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

Suite 830, 180 Kent St., Ottawa, ON K1A 0N5
Tel.: 613-991-1726 - Facsimile: 613-990-5423
www.sopf.gc.ca - info@sopf.gc.ca

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

180, rue Kent, pièce 830, Ottawa, ON K1A 0N5
Tél. : 613-991-1726 - Téléc. : 613-990-5423
www.cidphn.gc.ca - info@cidphn.gc.ca

Ottawa, le 18 février 2020

Dossier de la CIDPHN : 120-851-C1-C

PAR COURRIER RECOMMANDÉ ET PAR COURRIEL

Directeur principal, Gestion des incidents
Garde côtière canadienne
200, rue Kent (6S049)
Ottawa (Ontario) K1A 0E6

OBJET : *Northern Star* – Pointe Witless (T.-N.-L.)
Date de l'incident : 10 février 2018

OFFRE D'INDEMNITÉ

Cette lettre est en réponse à la demande d'indemnisation que la Garde côtière canadienne (la « GCC ») a présentée relativement au navire de pêche *Northern Star*, qui s'est échoué le ou vers le 10 février 2018 sur la pointe Witless, à Terre-Neuve-et-Labrador (l'« incident »).

Le 11 décembre 2019, le bureau de l'administratrice de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la « Caisse ») a reçu, au nom de l'administratrice, la demande d'indemnisation de la GCC concernant l'incident. Dans sa demande d'indemnisation, la GCC a réclamé la somme de 4 574,63 \$ pour les frais qu'elle a engagés en réponse à l'incident. La demande d'indemnisation a été examinée et des décisions ont été prises concernant les frais réclamés. Par la présente, une offre d'indemnité est faite à la GCC conformément aux articles 105, 106 et 116 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (la « LRMM »). Cette lettre contient aussi une description de la demande d'indemnisation de la GCC, ainsi qu'une explication des conclusions et des décisions finales qui en découlent.

Il a été déterminé que la demande d'indemnisation de la GCC est recevable en partie. La somme de 4 254,94 \$ est offerte (l'« offre ») relativement à la demande d'indemnisation.

L'offre comprend un montant de 3 941,51 \$ pour les frais jugés recevables, plus un montant de 313,43 \$ pour les intérêts courus.

DEMANDE D'INDEMNISATION

La demande d'indemnisation de la GCC comprend un exposé qui décrit les événements relatifs à l'incident. Elle comprend aussi un sommaire des frais réclamés, ainsi que divers

registres et reçus justifiant ces frais. Enfin, la demande d'indemnisation est accompagnée d'autres documents, y compris des rapports de pollution et des pièces de correspondance.

Dans la mesure où ces documents sont pertinents par rapport à l'évaluation de la demande d'indemnisation, leur contenu est décrit ci-après.

L'exposé

D'après l'exposé, le 10 février 2018 à 2 h 57, les Services de communication et de trafic maritimes du Labrador ont avisé l'officier de service en intervention environnementale de la GCC que le *Northern Star*, un navire de pêche de 35 pieds, s'était échoué sur la pointe Witless. Deux personnes se trouvant à bord du navire ont été secourues par un hélicoptère des services de recherche et sauvetage de la GCC. On a signalé que le navire était lourdement endommagé et qu'il était impossible de l'atteindre par la mer à cause de l'eau peu profonde, de la présence de rochers et de l'action des vagues. Les communications radio étaient mauvaises au moment de l'incident et il était difficile d'obtenir de l'information.

L'officier de service en intervention environnementale a demandé aux services de recherche et sauvetage que le NGCC *Sir Wilfred Grenfell* et un hélicoptère demeurent sur les lieux jusqu'à ce que le personnel d'intervention environnementale puisse faire une évaluation de toute menace de pollution que posait le *Northern Star*. De plus, le personnel d'intervention environnementale a communiqué avec Provincial Airlines (« PAL ») et lui a demandé de faire un survol de l'endroit.

À 5 h 00, le personnel d'intervention environnementale a parlé au propriétaire du *Northern Star*, qui a indiqué que le navire avait à son bord environ 1 300 litres de carburant diesel et 200 litres d'autres hydrocarbures. Il a estimé que les réservoirs de carburant contenaient environ 400 litres de diesel, et que les autres 900 litres de diesel se trouvaient dans un réservoir d'appoint sur le pont du navire. Le propriétaire du navire a aussi indiqué qu'il était incapable d'intervenir en réponse à l'incident.

Le personnel d'intervention environnementale a ensuite communiqué avec le Centre national des urgences environnementales (le « CNUE »), qui a indiqué que le *Northern Star* s'était échoué dans une réserve écologique.

Le personnel d'intervention environnementale de St. John's a commencé à se mobiliser à 7 h 00. Il est arrivé au point d'accès routier le plus proche du lieu de l'incident à 8 h 13, à environ deux kilomètres de l'endroit où le *Northern Star* s'était échoué. Le personnel d'intervention environnementale a établi un poste de commandement et a demandé à utiliser un hélicoptère et un baril de 45 gallons pour aider à transborder les hydrocarbures récupérables du *Northern Star* au NGCC *Sir Wilfred Grenfell*. Le personnel d'intervention environnementale a déterminé qu'il était impossible de mettre un bateau à l'eau.

À 10 h 54, le surintendant de l'intervention environnementale a demandé à l'officier de service en intervention environnementale de se rendre sur les lieux.

À 12 h 22, PAL a indiqué n'avoir observé aucune pollution après avoir fait un survol de l'endroit.

À 12 h 48, le personnel d'intervention environnementale avait enlevé environ 800 litres de carburant diesel du *Northern Star* et l'avait transbordé par élingue au NGCC *Sir Wilfred Grenfell* à l'aide d'un hélicoptère.

Le NGCC *Sir Wilfred Grenfell* et le personnel d'intervention environnementale ont quitté les lieux pour se rendre à St. John's à 13 h 30. Le personnel d'intervention environnementale s'est démobilisé à St. John's à 17 h 00, après avoir enlevé les déchets d'hydrocarbures du NGCC *Sir Wilfred Grenfell*. L'officier de service en intervention environnementale a terminé les tâches administratives relatives à l'incident à 19 h 00.

Le sommaire des frais

La demande d'indemnisation comprend le sommaire suivant des frais réclamés par la GCC :

POLLUTION INCIDENT			
INCIDENT:	FV Northern Star	PROJECT CODE:	
INCIDENT DATE:	February 10, 2018	DATE PREPARED:	October 18, 2019
DEPARTMENT:	Canadian Coast Guard	PREPARED BY:	██████████
			<u>SCH</u>
MATERIALS AND SUPPLIES	\$ -		<u>1</u>
CONTRACT SERVICES	\$ -		<u>2</u>
TRAVEL	\$ -		<u>3</u>
SALARIES - FULL TIME PERSONNEL	\$ -		<u>4</u>
OVERTIME - FULL TIME PERSONNEL	\$ 3,957.42		<u>5</u>
OTHER ALLOWANCES	\$ -		<u>6</u>
SALARIES - CASUAL PERSONNEL	\$ -		<u>7</u>
SHIPS' COSTS (EXCL. FUEL & O/T)	\$ -		<u>8</u>
SHIPS PROPULSION FUEL	\$ -		<u>9</u>
AIRCRAFT	\$ -		<u>10</u>
POLLUTION COUNTER-MEASURES EQUIPMENT (PCME)	\$ 138.89		<u>11</u>
VEHICLES	\$ 478.32		<u>12</u>
ADMINISTRATION	\$ -		<u>13</u>
			<hr/>
TOTAL CCG COST OF INCIDENT	\$ 4,574.83		<hr/>

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

Les registres du personnel et de l'équipement

La GCC a fourni divers registres du personnel à l'appui des frais qu'elle a réclamés pour les heures de travail supplémentaires. Ces registres montrent les heures de travail des cinq

membres de son personnel d'intervention environnementale. Les frais réclamés pour les heures de travail supplémentaires sont résumés comme suit :

Group & Level	1.5 x	2.0 x	Overtime Hours	Rate	COST
GT 05	7.50	9.5	30.25	\$ 36.98	\$ 1,118.65
GT 05	7.50	4.50	20.25	\$ 38.09	\$ 771.32
GT 05	7.50	4.00	19.25	\$ 38.09	\$ 733.23
GT 04	7.50	4.00	19.25	\$ 36.35	\$ 699.74
GT 04	7.50	4.00	19.25	\$ 32.96	\$ 634.48

Figure 2 : Copie d'écran du sommaire des frais réclamés pour les heures de travail supplémentaires

Le registre quotidien du personnel et de l'équipement donne un bref aperçu général de l'opération d'intervention environnementale et contient quelques renseignements additionnels sur l'usage de véhicules :

PART A: INCIDENT DESCRIPTION							
INCIDENT: FV NORTHERN STAR			LOCATION: WITLESS BAY, NL				
DATE: FEB 10 2018		DAY: 1 OF 1	FIELD COMMANDER: [REDACTED]				
PART B: PERSONNEL DESCRIPTION							
EMPLOYEE NAME	MISSION #	HOURS WORKED		STAND-BY		COMMENTS	
		START	FINISH	064	065		
[REDACTED]		0530	1700				
		0530	1700				
		0500	1700				
		0530	1700				
		Duty Officer	0300	2000			
			0400	1400			
PART C: VEHICLES: DESCRIPTION AND USAGE (PER DAY - OPERATIONAL MODE)							
VEHICLE TYPE	MISSION #	PLATE #	MILEAGE	COMMENTS			
FORD F-350		GFJ 271	Start: 21,171 End: 21,288	115km- CCG ER depot → Bay Bulls → Witless Bay → Return to depot			
FORD F-450		GFJ 618	Start: 98,801 End: 98,952	148 km- CCG ER depot → YYT → Return to depot → Witless Bay → Return to depot → SSB → Return to depot			
DODGE 3500		GFJ 814	Start: 76,261 End: 76,340	80 km- CCG ER depot → Bay Bulls → Witless Bay → Return to depot → SSB → Return to depot			
PART D: EQUIPMENT: DESCRIPTION AND USAGE (PER DAY - OPERATIONAL MODE)							
EQUIPMENT TYPE	MISSION #	QUANTITY	PLATE #	COMMENTS			
RESPONSE TRAILER		1	GFJ 271				
PRV II		1	GFJ 970				
1000L TOTE		1					
PORTABLE SECURE VHF RADIO		2	(BMG 002946)(BMG 002952)				
PART E: CONSUMABLES: DESCRIPTION AND USAGE (PER DAY - OPERATIONAL MODE)							
MATERIALS & SUPPLIES	MISSION #	QUANTITY	FIELD PURCHASES	INITIAL			
FUEL FOR F350		84.60L	\$116.00	BH			
FUEL FOR F450		20.89L	\$28.62	JP			
FUEL FOR DODGE 3500		95.65L	\$131.02	MF			

Figure 3 : Copie d'écran d'un extrait du registre quotidien du personnel et de l'équipement

Les frais d'usage de véhicules sont justifiés par des carnets de route et des reçus d'achat d'essence. La GCC a aussi fourni un sommaire des frais réclamés pour l'usage de véhicules :

VEHICLES						
UNIT #	MILEAGE (Kms)	RATE	TIME (days)	RATE	COST	REFERENCE
Ford F350	115	\$ 0.22	1	\$ 67.56	\$ 67.56	12-1
Fuel					\$ 116.00	12-2
Ford F450	148	\$ 0.22	1	\$ 67.56	\$ 67.56	12-3, 12-4
Fuel					\$ 28.62	12-5
Dodge 3500	80	\$ 0.22	1	\$ 67.56	\$ 67.56	12-6
Fuel					\$ 131.02	12-7

Figure 4 : Copie d'écran d'un extrait du sommaire des frais réclamés pour l'usage de véhicules

Le rapport de pollution marine

La demande d'indemnisation comprend ce qui semble être le rapport d'incident initial que les services de recherche et sauvetage ont envoyé au personnel d'intervention environnementale à 2 h 50 le 10 février 2018. On dit dans ce rapport que l'un des petits navires qui se trouvaient sur les lieux a signalé ce qui suit : [traduction] « le navire s'est échoué sur les rochers [...] nous sommes incapables de l'atteindre à cause de la forte houle et des bas-fonds ». On dit plus loin dans le rapport que les deux personnes qui se trouvaient à bord du *Northern Star* ont été secourues par hélicoptère.

CONCLUSIONS ET DÉCISIONS

La demande d'indemnisation de la GCC est admissible en vertu de l'article 103 de la LRMM

L'incident est survenu dans la mer territoriale du Canada et peut donc faire l'objet d'une demande d'indemnisation.

La GCC est un demandeur admissible pour l'application de l'article 103 de la LRMM, et sa demande d'indemnisation a été présentée dans les délais prescrits au paragraphe 103(2). De plus, certains frais réclamés ont 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 ces frais sont donc indemnisables.

La plupart des faits présentés par la GCC sont acceptés

À part une seule exception notée plus loin, les faits énoncés dans l'exposé et les documents d'accompagnement fournis par la GCC sont acceptés. Cependant, il y a un petit nombre de lacunes dans la preuve concernant l'intervention. Dans la mesure où ces lacunes dans la preuve sont pertinentes par rapport à l'évaluation, elles sont examinées ci-dessous.

Le *Northern Star* constituait une menace de pollution par les hydrocarbures durant l'incident

Le *Northern Star* constituait une menace de pollution par les hydrocarbures après s'être échoué. Il était raisonnable pour le personnel d'intervention environnementale de supposer qu'il y avait des hydrocarbures à bord du navire, lorsqu'il a reçu le premier rapport de l'échouement tôt dans la matinée du 10 février 2018. La discussion que le personnel d'intervention environnementale a eue à 5 h 00 avec le propriétaire du navire a permis d'estimer la quantité d'hydrocarbures se trouvant à bord et d'établir que le propriétaire était incapable d'intervenir. Le rapport du CNUE a informé la GCC que le navire s'était échoué à un endroit particulièrement fragile sur le plan environnemental. De plus, il était raisonnable pour la GCC de conclure que sans une intervention immédiate, le *Northern Star* allait inévitablement se briser sur les rochers et rejeter des hydrocarbures.

Le déploiement initial du personnel d'intervention environnementale était raisonnable

D'après le registre quotidien du personnel et de l'équipement, ainsi que divers autres registres et reçus d'achat d'essence, il est conclu que deux véhicules, un Ford F-350 et un Dodge 3500, se sont rendus au départ sur les lieux de l'incident. L'un de ces véhicules tirait une remorque d'intervention, et l'autre remorquait un bateau de lutte contre la pollution de classe II (« BLCP II »). Quatre membres du personnel d'intervention environnementale ont été déployés à ce stade.

Les mesures ci-haut étaient raisonnables en proportion de la menace de pollution et de toutes les circonstances connues de la GCC à ce moment. Bien que le rapport initial des services de recherche et sauvetage ait indiqué qu'il n'était pas possible d'atteindre le *Northern Star* échoué par la mer, le personnel d'intervention environnementale a toutefois choisi d'amener un BLCP II. Comme il est noté dans l'exposé, cependant, les communications avec les services de recherche et sauvetage étaient mauvaises aux premiers stades de l'incident, et les observations des services de recherche et sauvetage ont été faites dans le noir et dans des conditions défavorables. En bref, il est accepté qu'avant de quitter St. John's, le personnel d'intervention environnementale n'aurait pas pu exclure d'une manière décisive la possibilité d'avoir à utiliser le BLCP II durant son intervention. De toute façon, la GCC n'a réclamé aucuns frais pour l'utilisation du BLCP II.

Les problèmes de preuve et l'intensification injustifiée de l'intervention

D'après l'exposé, le point d'accès routier le plus proche se trouvait à deux kilomètres du lieu de l'incident. En l'absence de preuve, on ne sait pas comment le personnel d'intervention environnementale a atteint le *Northern Star* à partir de son poste de commandement, ni combien de membres de ce personnel se sont occupés du navire en détresse. De plus, la preuve fournie par la GCC ne contient pas de détails précis sur l'opération de récupération elle-même, ni aucune évaluation des polluants accessibles qui restaient à bord du navire après son échouement. Enfin, on ne sait pas quels polluants ont été enlevés du navire – c'est-à-dire s'ils provenaient des réservoirs de carburant, du réservoir d'appoint sur le pont, ou d'une combinaison de ces réservoirs. On sait seulement qu'environ 800 litres de carburant diesel ont été enlevés de l'épave du *Northern Star* et

transbordés par élingue à l'aide d'un baril de 45 gallons à bord du NGCC *Sir Wilfred Grenfell* qui se trouvait non loin, vraisemblablement en faisant de multiples allers-retours.

Malgré l'absence de détails précis sur l'opération de transbordement de carburant par élingue, il est accepté que la présence sur place de quatre membres du personnel d'intervention environnementale pour appuyer l'opération était raisonnable. Cependant, la demande d'indemnisation de la GCC ne montre pas qu'il était raisonnable d'intensifier l'intervention en dépêchant l'officier de service en intervention environnementale sur les lieux de l'incident; d'après l'exposé et les initiales figurant dans le registre du personnel et de l'équipement, il semble que l'officier de service ait quitté St. John's un peu après 10 h 54 à bord d'un véhicule Ford F-450. En fait, d'après les documents de la demande d'indemnisation, on se serait plutôt attendu à une démobilisation partielle à ce stade, étant donné qu'il n'était pas possible d'utiliser le BLCP II. Par conséquent, il a été déterminé qu'aucuns frais associés au déploiement de l'officier de service en intervention environnementale sur les lieux de l'incident ne sont indemnisables.

Enfin, l'exposé indique que l'officier de service en intervention environnementale a terminé ses tâches administratives relatives à l'incident à 19 h 00. Cela est en contradiction avec les divers registres du personnel, qui ne contiennent aucun détail sur les tâches spécifiques, mais qui indiquent que l'officier de service en intervention environnementale a fait 17 heures de travail supplémentaires et qu'il a travaillé jusqu'à 20 h 00 le 10 février 2018. Étant donné que l'exposé donne une certaine description des travaux effectués à des moments précis, il est accepté que cette version des faits est exacte.

DÉTAILS DE L'OFFRE D'INDEMNITÉ

Les frais réclamés par la GCC sont répartis en trois annexes. Chacune de ces annexes est examinée ci-dessous, de même que les décisions pertinentes qui ne sont pas exposées ailleurs dans la lettre.

Annexe 5 : Heures de travail supplémentaires – Personnel à temps plein 3 957,42 \$

Les frais des heures de travail supplémentaires réclamés par la GCC sont décrits de manière assez détaillée ci-haut et illustrés aux figures 2 et 3. Pour les motifs exposés précédemment, les frais complets des heures de travail supplémentaires du personnel d'intervention environnementale représentent des frais engagés raisonnablement pour intervenir en réponse à une menace démontrée de pollution par les hydrocarbures. Cette portion de la demande d'indemnisation, qui s'élève à 2 838,77 \$, est recevable en entier.

La GCC a réclamé 1 118,65 \$ pour 17 heures de travail supplémentaire faites par l'officier de service en intervention environnementale entre 3 h 00 et 20 h 00. Pour les motifs exposés précédemment, la preuve ne montre pas qu'il était raisonnablement nécessaire de dépêcher l'officier de service sur les lieux de l'incident pour appuyer l'intervention. De plus, il a été déterminé que ses tâches relatives à l'incident ont été terminées à 19 h 00. Ainsi, cette portion de la demande d'indemnisation est acceptée seulement pour les heures de travail que l'officier de service en intervention environnementale a accomplies jusqu'à

13 h 30, lorsque ses collègues ont quitté les lieux de l'incident, plus deux autres heures de travail supplémentaires pour tenir compte des tâches administratives, qui semblent avoir été terminées entre 17 h 00 et 19 h 00. Cela représente un total recevable de 12,5 heures de travail supplémentaires, c'est-à-dire 7,5 heures au salaire ordinaire de 36,98 \$ majoré de 50 % (416,03 \$) et 5,0 heures au salaire ordinaire majoré de 100 %, ce qui donne un grand total de 785,83 \$.

Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en partie au montant de 3 624,60 \$.

Annexe 11 : Équipement de lutte contre la pollution 138,89 \$

Le montant réclamé à cette annexe représente les frais d'usage quotidien d'une remorque d'intervention, qui a été tirée jusqu'au poste de commandement du personnel d'intervention environnementale, à deux kilomètres de l'endroit où le *Northern Star* s'était échoué. Bien que la GCC n'ait fourni aucun détail précis sur l'usage de la remorque d'intervention ou de son contenu, il était toutefois raisonnable de déployer cet équipement sur les lieux de l'incident. Sans cette remorque, le personnel d'intervention environnementale aurait risqué de ne pas avoir à sa disposition les outils essentiels à ses travaux.

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

Annexe 12 : Véhicules 478,32 \$

Cette portion de la demande d'indemnisation de la GCC est illustrée aux figures 3 et 4. Elle représente l'usage de trois véhicules de la GCC, au taux quotidien de 67,56 \$ chacun, plus des frais d'achat d'essence s'élevant à 275,64 \$. D'après les registres de la GCC, les trois véhicules ayant servi à l'intervention ont parcouru un total de 343 kilomètres, ce qui représente un taux moyen par kilomètre d'environ 0,80 \$. Au lieu d'appliquer le taux habituel de 0,22 \$ par kilomètre, qui est indiqué dans le sommaire des frais réclamés pour l'usage de véhicules (figure 4), la GCC semble avoir simplement réclamé les frais engagés pour faire le plein d'essence de chacun des véhicules utilisés.

Sans autre explication donnée par la GCC, seuls les frais associés au kilométrage réellement parcouru au cours de l'intervention sont acceptables. De plus, seul le taux précédemment accepté de 0,22 \$ par kilomètre, qui correspond de plus près à la réelle consommation d'essence, peut être jugé raisonnable.

Pour les motifs déjà exposés, les frais réclamés pour l'usage du véhicule Ford F-450 conduit par l'officier de service en intervention environnementale, qui s'élèvent à 96,18 \$, sont rejetés. De plus, les frais d'achat d'essence réclamés pour les deux autres véhicules de la GCC, qui ont parcouru un total combiné de 195 kilomètres, ont été recalculés au taux de 0,22 \$ par kilomètre. Cela représente un total de 42,90 \$, qui a été ajouté au taux quotidien de 67,56 \$ pour chacun de ces deux véhicules, ce qui donne le montant total établi pour cette annexe.

Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en partie au montant de 178,02 \$.

SOMMAIRE DE L'OFFRE D'INDEMNITÉ

Le tableau ci-dessous montre un sommaire des montants réclamés et des montants offerts.

Annexe	Montant réclamé	Montant offert
5 – Heures de travail supplémentaires – Personnel à temps plein	3,957,42 \$	3 624,60 \$
11 – Équipement de lutte contre la pollution	138,89 \$	138,89 \$
12 – Véhicules	478,32 \$	178,02 \$
Total	4,574,63 \$	3,941,51 \$
Intérêts		313,43 \$
Grand total de l'offre		4 254,94 \$

Tableau : Sommaire des montants réclamés et des montants offerts

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 la soussignée si vous l'acceptez. Vous pouvez nous informer de votre acceptation de l'offre par tout moyen de communication, au plus tard à 16 h 30 (heure de l'Est) le dernier jour du délai. Si vous acceptez l'offre, la somme offerte vous sera versée sans tarder.

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

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

Enfin, lorsque le demandeur accepte l'offre d'indemnité, l'administratrice 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'administratrice de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires,

Anne Legars, LL.M., c.a.é.

c. c. : Directrice régionale, Gestion des incidents, Région de l'Atlantique
Gestionnaire, Services opérationnels