



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

Suite 830, 180 Kent St., Ottawa, ON K1A 0N5  
Tel.: 613-991-1726 - Facsimile: 613-990-5423  
[www.sopf.gc.ca](http://www.sopf.gc.ca) - [info@sofp.gc.ca](mailto:info@sofp.gc.ca)

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

180, rue Kent, pièce 830, Ottawa, ON K1A 0N5  
Tél. : 613-991-1726 - Téléc. : 613-990-5423  
[www.cidphn.gc.ca](http://www.cidphn.gc.ca) - [info@cidphn.gc.ca](mailto:info@cidphn.gc.ca)

Ottawa, le 19 octobre 2020  
*Dossier de la CIDPHN : 120-866-C1*  
*Dossier de la GCC : n.d.*

## PAR LA POSTE ET PAR COURRIEL

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

**OBJET : *Le Sept-Ilien* – Gros-Morne (Québec) Date de l'incident : 2018-06-22**

---

### SOMMAIRE ET OFFRE D'INDEMNITÉ

Cette lettre est en réponse à la demande d'indemnisation que la Garde côtière canadienne (la « GCC ») a présentée relativement à un navire de pêche au homard identifié comme étant *Le Sept-Ilien* (le « navire »). Le navire a été impliqué dans un incident survenu le 22 juin 2018, près de Gros-Morne, au Québec (l'« incident »).

Le 22 juin 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 de la GCC, au nom de l'administrateur, une demande d'indemnisation s'élevant à 3 087,54 \$ pour les frais relatifs aux mesures que la GCC a prises en réponse à l'incident.

La demande d'indemnisation a été examinée et une décision a été prise concernant les montants réclamés. Par la présente, une offre d'indemnité est faite à la GCC conformément aux articles 105, 106 et 116 de la *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.

La demande d'indemnisation est recevable en partie. La somme de 1 996,69 \$ (l'« offre ») vous est offerte relativement à la demande d'indemnisation, plus les intérêts prescrits par la loi qui seront calculés selon l'art. 116 de la LRMM à la date où la somme offerte sera versée.

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

## DEMANDE D'INDEMNISATION

La demande d'indemnisation comprend un exposé qui décrit les événements relatifs à l'incident. Elle comprend aussi un sommaire des frais réclamés, ainsi que des documents à l'appui de certains frais. Dans la mesure où ces documents se rapportent à la décision concernant la demande d'indemnisation, ils sont examinés ci-après.

### L'exposé

Le 22 juin 2018, à 3 h 36, la GCC a été avisée qu'un navire de pêche au homard s'était échoué sur un rivage rocheux près de Gros-Morne (Québec), sur la péninsule de Gaspé. L'endroit exact où le navire s'est échoué était apparemment une zone écologiquement fragile peuplée d'oiseaux de mer. De plus, la GCC a indiqué qu'il y avait de mauvaises conditions météorologiques dans le secteur au moment de l'incident.

À l'origine, la GCC a lancé une opération de sauvetage en réponse à l'incident. Cinq membres d'équipage avaient dû abandonner le navire à bord d'un canot de sauvetage. La GCC a indiqué qu'un de ses bateaux est arrivé sur les lieux peu de temps après l'évacuation du navire, mais l'heure d'arrivée de ce bateau n'a pas été fournie. Le propriétaire inscrit du navire est un homme de Gaspé (Québec).

On croyait que le navire contenait jusqu'à 2 500 litres de carburant diesel, ce qui constituait une menace pour l'environnement marin. Il n'est pas indiqué dans la demande d'indemnisation s'il y a eu un rejet d'hydrocarbures à un moment quelconque.

La GCC a parlé au propriétaire du navire, qui a confirmé que le moteur fonctionnait encore, mais que celui-ci risquait d'être endommagé par l'infiltration d'eau. À 8 h 20, le propriétaire a confirmé qu'un représentant de son assureur allait se charger de l'intervention en réponse à l'incident. La GCC et Transports Canada ont exigé du représentant en assurance qu'il prépare un plan d'intervention visant à réduire au minimum le risque de pollution marine. Le propriétaire a indiqué que le risque de pollution par les hydrocarbures était faible, car les réservoirs de carburant du navire étaient bien isolés. Une opération de récupération a été prévue pour 10 h 30, pour coïncider avec la marée haute.

À 11 h 31, l'assureur du propriétaire a confirmé que le navire gisait sur son côté droit et qu'il était presque complètement envahi par l'eau. Des vents forts et de grosses vagues avaient poussé le navire jusqu'à 500 mètres à l'est de sa position initiale. L'opération de récupération a été entravée par une forte houle. À 16 h 37, l'assureur du propriétaire a indiqué qu'il n'était pas possible d'atteindre le navire, même à marée basse; un ballon-sonde n'a donc pas pu être placé à bord.

Le 23 juin 2018, les conditions météorologiques étaient encore défavorables, et le navire posait un risque continu de pollution par les hydrocarbures. Il a été décidé de tirer le navire jusqu'au rivage à environ 11 h 00. À 10 h 16, la GCC a demandé au représentant en assurance d'obturer les événements des réservoirs de carburant. Le représentant en assurance a

refusé. À 14 h 35, la GCC a communiqué avec le propriétaire pour obtenir les détails de l'assurance du navire. L'assureur du navire est identifié dans la demande d'indemnisation de la GCC comme étant Nicomer–MP2B Assurances, situé au 144 boulevard Perron Est, à Sainte-Anne-des Monts (Québec); cependant, il semble que ce soit un courtier d'assurance, et non un assureur. Bien que le courtier ait une filiale à l'adresse de Sainte-Anne-des-Monts, l'assureur est basé à Laval (Québec).

À 15 h 40, une nappe d'hydrocarbures de couleur bleuâtre, mesurant environ 40 x 700 mètres, a été signalée. On a estimé que de 3 à 35 litres d'hydrocarbures avaient été rejetés. À 16 h 02, les opérations ont été interrompues, alors que le navire se trouvait près du rivage, à environ 100 mètres du mur du boulevard Perron Est. Une inspection des réservoirs de carburant du navire a révélé qu'ils avaient une capacité totale de 2 500 litres et qu'ils contenaient environ 800 litres.

Le 24 juin 2018, l'intervention en réponse à l'incident s'est poursuivie. Les intervenants ont été incapables de tirer le navire plus près du rivage, car les points d'ancrage se sont rompus. À 12 h 03, le représentant de l'assureur du propriétaire a indiqué qu'il voulait sortir le navire de l'eau, le démanteler à terre, et l'enlever à l'aide d'un véhicule. Le vidage d'eau du navire a été remis à plus tard à cause du mauvais temps qui persistait; les intervenants devaient reprendre le travail à 16 h 00 à l'aide d'un camion aspirateur. À 15 h 03, les intervenants sont retournés sur les lieux et ont repris les efforts pour tirer le navire jusqu'au rivage. À 19 h 55, on a conclu que l'opération avait échoué. Un nouveau plan d'intervention faisant appel à des plongeurs a été élaboré, avec l'intention de le mettre à exécution le 26 juin 2018. Aucune mesure n'a été prise le 25 juin.

À 7 h 50 le 26 juin, la GCC a tenté de communiquer avec le représentant en assurance, mais sans succès. À 8 h 30, le représentant n'avait pas encore pris contact avec la GCC. Étant donné que le navire approchait d'un habitat de nidification d'oiseaux de mer locaux, la GCC a décidé de mettre à exécution le plan d'intervention. Les travaux ont débuté à 14 h 29 lorsque les plongeurs sont arrivés, mais ils ont été entravés par les conditions météorologiques défavorables. Les travaux ont été interrompus à nouveau à 16 h 00 et ils ont repris à 18 h 00. À cause du mauvais temps, les plongeurs ont été incapables de sécuriser le navire. Le 27 juin, la GCC a tenté encore une fois sans succès de communiquer avec le représentant de l'assureur du navire pour discuter de l'intervention. On a appris plus tard que le représentant avait été hospitalisé à Rimouski (Québec).

Le 28 juin, le représentant a communiqué avec la GCC pour l'aviser que les travaux d'enlèvement du navire allaient être effectués ce jour-là. Deux plongeurs et un remorqueur ont réussi à déplacer le navire; à 14 h 00, le navire a atteint le haut du rivage et a été fixé à un mur de béton. Un barrage et du matériel absorbant ont été déployés, et des dispositions ont été prises pour pomper les hydrocarbures du navire le lendemain.

Dans la matinée du 29 juin, on a constaté qu'une petite quantité de polluants s'était échappée du barrage à cause de l'action de la marée. À 10 h 29, un entrepreneur possédant un camion aspirateur a commencé à remplacer le barrage et à pomper les polluants à bord du camion. Deux soudeurs étaient présents sur les lieux pour ouvrir les réservoirs de

carburant et de fluide hydraulique. À 19 h 00, les réservoirs avaient été vidés et une clôture de périmètre avait été installée. Des dispositions ont été prises pour commencer à démanteler le navire le 3 juillet 2018; cependant, ce n'est que le 12 juillet que les travaux de démantèlement ont débuté. Le 21 juillet 2018, les travaux de démantèlement étaient terminés.

La GCC a réclamé 3 087,54 \$ pour les frais qu'elle a engagés en réponse à l'incident. De ce total, elle a réclamé 1 584,25 \$ en frais de salaire, 1 411,72 \$ en frais d'heures de travail supplémentaires, et 91,57 \$ en frais administratifs. Un sommaire de ces frais, qui est inclus dans la demande d'indemnisation, est reproduit ci-dessous :

**COST SUMMARY  
POLLUTION INCIDENT**

<b>INCIDENT: N/P Le Sept-Ilien</b>	<b>PROJECT CODE: FYBF1</b>
<b>INCIDENT DATE: 2018-06-22</b>	<b>DATE PREPARED: 2020-06-17</b>
<b>DEPARTMENT: CANADIAN COAST GUARD</b>	<b>PREPARED BY: [REDACTED]</b>

		<u>SCH</u>
MATERIALS AND SUPPLIES	-	1
CONTRACT SERVICES		2
TRAVEL	-	3
SALARIES - FULL TIME PERSONNEL	1,584.25	4
OVERTIME - FULL TIME PERSONNEL	1,411.72	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)		11
VEHICLES		12
ADMINISTRATION	91.57	13
<b>TOTAL CCG COST OF INCIDENT</b>	<b>\$ 3,087.54</b>	

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

## **DÉCISIONS ET CONCLUSIONS**

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

L'incident a occasionné des frais pour la prise de mesures visant à prévenir ou réduire au minimum les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures dans les eaux canadiennes. Par conséquent, la demande d'indemnisation pourrait être admissible.

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

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 le navire, comme le prévoit la partie 6, section 2 de la LRMM, et ils sont donc indemnifiables.

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

### *Il était raisonnable de prendre certaines mesures*

Il n'est pas indiqué dans la demande d'indemnisation de la GCC que l'incident a causé un rejet d'hydrocarbures. Néanmoins, puisque le navire était submergé, on peut présumer qu'il y a eu un rejet. Par ailleurs, étant donné les mauvaises conditions météorologiques et le fait que l'équipage avait abandonné le navire, il était raisonnable de prendre au moins quelques mesures pour prévenir la pollution par les hydrocarbures. La GCC a pris la décision sensée de surveiller la situation à distance seulement, étant donné la présence d'un propriétaire apparemment responsable qui prenait des mesures lui-même.

\*\*\*

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

Les frais réclamés dans la demande d'indemnisation de la GCC sont répartis en plusieurs catégories. La présente section examine chacune de ces catégories en détail et explique les raisons pour lesquelles certaines portions de la demande d'indemnisation ont été jugées recevables et d'autres ont été rejetées.

Selon les articles 51, 71 et 77 de la LRMM, les mesures prises en réponse à un incident de pollution par les hydrocarbures et les frais connexes doivent être raisonnables pour engager la responsabilité de la Caisse. Pour chacune des catégories suivantes de la demande d'indemnisation de la GCC, il est indiqué si ces deux facteurs ont été établis.

**Annexe 4 – Salaires : personnel à temps plein      Montant réclamé : 1 584,25 \$**

Ces frais découlent des activités de sept membres du personnel de la GCC qui ont travaillé par intermittence entre le 22 et le 30 juin 2018. Les frais de salaire réclamés à l'annexe 4 et les frais d'heures de travail supplémentaires réclamés à l'annexe 5 sont bien documentés dans la demande d'indemnisation de la GCC. Les heures de travail de chacun des sept membres du personnel sont détaillées dans le tableau suivant :

Personne, fonction, niveau	Salaire, heures suppl.	Vendredi 22 juin	Samedi 23 juin	Dimanche 24 juin	Lundi 25 juin	Mardi 26 juin	Mercredi 27 juin	Jeudi 28 juin	Vendredi 29 juin	Samedi 30 juin	Total
GCC 1	Salaire	1	0	0	0	0,5	0	0	0	0	1,5
CI-GT7	Heures suppl.	0	2	2	0	0	0	0	0	0	4
GCC 2	Salaire	7,5	0	0	0	3	2	2,5	1,5	0	16,5
2/CI-GT5	Heures suppl.	3,5	6	5	0	0	0	0	0	0	14,5
GCC 3	Salaire	2,5	0	0	0	0	0	0	0	0	2,5
Log-GT5	Heures suppl.	0	0,25	0	0	0	0	0	0	0	0,25
GCC 4	Salaire	5	0	0	0	3	1	0	0	0	9
Liaison-GT5	Heures suppl.	0	1	1	0	0	0	0	0	0	2
GCC 5	Salaire	7,5	0	0	0	0	0	0	0	0	7,5
Plan-GT5	Heures suppl.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
GCC 6	Salaire	0	0	0	0	2	0	0	0	0	2
Plan-GT4	Heures suppl.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
GCC 7	Salaire	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ASI-GT5	Heures suppl.	0	0	0	0	0	0	0	0	0,5	0,5
<b>Nombre total d'heures</b>		<b>27</b>	<b>9,25</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>8,5</b>	<b>3</b>	<b>2,5</b>	<b>1,5</b>	<b>0,5</b>	<b>60,5</b>

*Tableau 1 – Répartition des frais de salaire – annexe 4 et des frais d'heures supplémentaires, annexe 5 réclamés*

Le niveau d'effort du nombre relativement élevé de membres du personnel de la GCC a suivi la tendance habituelle, c'est-à-dire que l'intervention initiale a mobilisé de nombreuses personnes et que ce nombre a diminué graduellement à mesure que l'intervention en réponse à l'incident a progressé. Aucuns frais de salaire n'ont été réclamés pour le 25 juin 2018, car aucun travail n'a été effectué ce jour-là.

Étant donné les mauvaises conditions météorologiques récurrentes et les risques environnementaux particuliers que présentait l'incident, il était raisonnable pour la GCC d'engager des frais afin de surveiller l'intervention en réponse à l'incident.

Les frais de salaire attribués au commandant d'intervention (surintendant du service d'intervention environnementale de niveau GT-07, GCC 1) et au commandant adjoint d'intervention (agent supérieur d'intervention de niveau GT-05, GCC 2) ont été engagés pour surveiller à distance les mesures d'intervention prises par le pollueur en réponse à l'incident. Les frais associés aux activités de surveillance accomplies par ce personnel sont jugés raisonnables.

Les heures de travail acceptées du 22 juin représentent les efforts de la GCC pour recueillir de l'information sur le navire, le propriétaire du navire et les conditions météorologiques (1 heure par un GT-07, 2,5 heures par un GT-05); obtenir un plan de sauvetage et en discuter avec les ministères concernés tels que Transports Canada pour recueillir et diffuser de l'information sur un modèle de déversement; travailler avec Transports Canada pour établir une zone d'exclusion; et, par la suite, interrompre l'intervention en réponse à l'incident à cause des mauvaises conditions météorologiques (7,5 heures par un GT-05).

Les heures de travail acceptées du 23 juin représentent les efforts de la GCC pour établir un nouveau plan de sauvetage, communiquer avec les intervenants et le propriétaire du navire, et évaluer la menace de pollution que présentait le navire (2 heures par un GT-07, 6 heures par un GT-05).

Les heures de travail acceptées du 24 juin représentent les efforts de la GCC pour surveiller l'opération de sauvetage, communiquer avec les intervenants et faire rapport au surintendant de la GCC à la fin de la journée (2 heures par un GT-07, 5 heures par un GT-05).

Aucun travail n'a été fait le 25 juin.

Les heures de travail acceptées du 26 juin représentent les efforts de la GCC pour communiquer avec le représentant de l'assureur, qui était hospitalisé à ce moment, et coordonner les opérations de sauvetage en cours avec les plongeurs (0,5 heure par un GT-07, 4 heures par un GT-05).

Les heures de travail acceptées du 27 juin représentent les efforts de la GCC pour communiquer avec le représentant de l'assureur et informer les **personnes intéressées** (2 heures par un GT-05). Il n'était pas nécessaire pour la GCC d'engager des frais afin d'analyser les données météorologiques pour les opérations de plongée, car les plongeurs l'auraient fait dans le cadre de leur travail.

Les heures de travail acceptées du 28 juin représentent les efforts de la GCC pour communiquer avec le représentant de l'assureur et continuer à surveiller l'intervention en réponse à l'incident (2,5 heures par un GT-05).

Les heures de travail acceptées du 29 juin représentent les efforts de la GCC pour continuer à surveiller l'intervention en réponse à l'incident (1,5 heure par un GT-05).

Une autre demi-heure de travail est jugée raisonnable pour l'agent supérieur d'intervention de niveau GT-05 qui exerçait les fonctions d'agent de service (GCC 7). Cet agent s'est assuré que le risque de pollution par les hydrocarbures avait été éliminé, afin que la GCC puisse mettre fin à son intervention. Cela a été fait le 30 juin. Les frais réclamés pour ce temps de travail sont jugés raisonnables et approuvés.

Les frais réclamés pour les autres heures de travail des membres du personnel de la GCC n'ont pas été établis. L'intervention en réponse à l'incident a été dirigée principalement par le pollueur, et le navire en cause était un bateau de pêche relativement petit, d'une longueur de 41 pieds, qui avait à son bord du carburant diesel non persistant. Aucun travail n'a été effectué le 25 juin 2018, un jour férié provincial, ce qui semble indiquer, du moins à ce stade, que la GCC ne considérait plus que la situation était urgente. À la lumière de ces facteurs, une partie des frais réclamés par la GCC pour les heures de travail de surveillance de l'intervention sont jugés probablement inadmissibles.

De plus, la preuve ne montre pas que les heures de travail des autres membres du personnel de la GCC, à savoir GCC 2, GCC 3, GCC 4, GCC 5 et GCC 6, étaient raisonnables dans les circonstances. La GCC n'a pris aucune mesure par rapport au navire; tous les efforts de confinement, de récupération et de sauvetage ont été dirigés par le propriétaire du navire ou ses représentants. Bien qu'il ait déjà été jugé raisonnable pour la GCC de surveiller ces mesures à distance, et qu'un certain degré de supervision et de soutien administratif était nécessaire pour faciliter cette surveillance, la preuve ne permet pas d'établir la raisonnablement du reste des efforts déployés par la GCC. Plus particulièrement, la preuve présentée ne démontre pas la raisonnablement des fonctions de logistique, de liaison et de planification dans une situation de surveillance à distance. Par conséquent, les frais réclamés pour les heures de travail du personnel identifié comme étant GCC 2, GCC 3, GCC 4, GCC 5 et GCC 6 sont rejetés.

Le tableau suivant montre les frais de salaire et les frais d'heures supplémentaires jugés raisonnables :

Personne, fonction, niveau	Salaire, heures suppl.	Vendredi 22 juin	Samedi 23 juin	Dimanche 24 juin	Lundi 25 juin	Mardi 26 juin	Mercredi 27 juin	Jeudi 28 juin	Vendredi 29 juin	Samedi 30 juin	Total
GCC 1 CI-GT7	Salaire	1	0	0	0	0,5	0	0	0	0	1,5
	Heures suppl.	0	2	2	0	0	0	0	0	0	4
GCC 2 2/CI-GT5	Salaire	7,5	0	0	0	3	2	2,5	1,5	0	16,5
	Heures suppl.	3,5	6	5	0	0	0	0	0	0	14,5
GCC 3 Log-GT5	Salaire	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Heures suppl.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
GCC 4	Salaire	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Liaison-GT5	Heures suppl.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
GCC 5	Salaire	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Plan-GT5	Heures suppl.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
GCC 6	Salaire	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Plan-GT4	Heures suppl.	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
GCC 7	Salaire	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ASI-GT5	Heures suppl.	0	0	0	0	0	0	0	0	0,5	0,5
<b>Nombre total d'heures</b>		<b>11</b>	<b>6,5</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>2,5</b>	<b>1,5</b>	<b>0,5</b>	<b>37</b>

Tableau 2 – Répartition des frais de salaire, annexe 4 et des frais d'heures supplémentaires, annexe 5 approuvés

Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en partie au montant de 704,11 \$.

**Annexe 5 – Heures de travail supplémentaires : personnel à temps plein**  
**Montant réclamé : 1 411,72 \$**

Les frais réclamés pour les heures de travail supplémentaires sont plus élevés que ce à quoi on pourrait normalement s'attendre, parce que la majeure partie de l'intervention initiale en réponse à l'incident s'est déroulée au cours d'une fin de semaine. Les frais réclamés pour les heures de travail supplémentaires sont approuvés ou rejetés selon les explications fournies à la section portant sur l'annexe 4, et pour les mêmes raisons.

Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en partie au montant de 1 270,82 \$.

**Annexe 13 – Administration** **Montant réclamé : 91,57 \$**

Les frais administratifs ont été calculés au taux de 3,09 %. Ces frais correspondent au Manuel sur le recouvrement des coûts des interventions environnementales de la GCC et s'appliquent aux frais de salaire approuvés.

Dans la demande d'indemnisation, des frais administratifs sont réclamés pour les heures de travail supplémentaires. Selon l'entente sur les frais administratifs conclue entre la GCC et l'administrateur, cela n'est pas permis et ces frais ont donc été rejetés.

Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en partie au montant de 21,76 \$.

## SOMMAIRE DE L'OFFRE ET CONCLUSION

Le tableau suivant montre un sommaire des montants réclamés et des montants offerts relativement à la demande d'indemnisation :

Description	Montant réclamé	Montant offert
Salaires	1 584,25 \$	704,11 \$
Heures de travail supplémentaires	1 411,72 \$	1 270,82 \$
Administration	91,57 \$	21,76 \$
<b>Total</b>	<b>3 087,54 \$</b>	<b>1 996,69 \$</b>

*Tableau 3 - Sommaire des montants réclamés et des montants offerts*

Le montant de l'offre s'élève à 1 996,69 \$. Si l'offre est acceptée, cette somme vous sera versée, plus les intérêts prescrits par la loi qui seront calculés à la date du paiement.

\*\*\*

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

Vous disposez d'un délai de 60 jours, à compter de la réception de l'offre, pour aviser le soussigné si vous l'acceptez. Vous pouvez nous informer de votre acceptation de l'offre par tout moyen de communication, au plus tard à 16 h 30 (heure de l'Est) le dernier jour du délai. Si vous acceptez l'offre, la somme offerte vous sera versée sans tarder.

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

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

Enfin, lorsque le demandeur accepte l'offre d'indemnité faite par la Caisse, celle-ci devient subrogée dans les droits du demandeur relativement à l'objet de la demande d'indemnisation. Le demandeur doit alors cesser tous ses efforts de recouvrement, et il doit coopérer avec la Caisse dans ses efforts pour recouvrer par subrogation la somme qu'elle a versée.

Je vous prie d'agréer mes meilleures salutations.

L'administrateur adjoint de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires,

Mark A.M. Gauthier, B.A., LL.B.