



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@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 - info@cidphn.gc.ca

LETTRE D'OFFRE

Ottawa, le 14 novembre 2023
Dossier de la CIDPHN : 120-941-C1
Dossier de la GCC :

PAR COURRIEL

Directrice principale intérimaire de la gestion des incidents
Garde côtière canadienne
200, rue Kent
Ottawa (Ontario) K1A 0E6

*Par courriel à [DFO.CCGERCostRecoveryRSP-
RecouvrementdescoutsIESIPGCC.MPO@dfo-mpo.gc.ca](mailto:DFO.CCGERCostRecoveryRSP-RecouvrementdescoutsIESIPGCC.MPO@dfo-mpo.gc.ca)*

OBJET : Navire de pêche *Ocean Tribune* — Port de Steveston (Colombie-Britannique)
Date de l'incident : 2020-12-25

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 un navire de pêche en bois appelé *Ocean Tribune*. Le navire a coulé à son poste d'amarrage le 25 décembre 2020 dans le port de Steveston, en Colombie-Britannique (l'« incident »). La GCC a organisé une opération d'intervention. Elle a renfloué le navire, l'a sorti de l'eau et l'a finalement déconstruit.

[2] Le 23 novembre 2022, 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 de la GCC au nom de l'administrateur. 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 130 411,28 \$ pour les frais des mesures d'intervention qu'elle a prises en réponse à l'incident.

[3] La demande d'indemnisation a été évaluée 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 83 475,93 \$ (l'« offre ») est offerte à la GCC en réponse à sa demande d'indemnisation. Si l'offre est acceptée, les intérêts courus jusqu'à la date à laquelle la

somme offerte sera versée seront calculés en conformité avec l'article 116 de la LRMM. Les motifs de l'offre sont présentés ci-après, en plus d'une description de la demande d'indemnisation.

DEMANDE D'INDEMNISATION RECUE

[5] La demande d'indemnisation comprend un exposé qui décrit les événements relatifs à l'incident. Elle comprend aussi des documents à l'appui des frais réclamés par la GCC.

[6] La GCC a fourni le sommaire suivant des frais qu'elle a réclamés :

		<u>SCH</u>
MATERIALS AND SUPPLIES	-	1
CONTRACT SERVICES	\$ 123,920.27	2
TRAVEL	\$ 103.46	3
SALARIES - FULL TIME PERSONNEL	\$ 1,633.73	4
OVERTIME - FULL TIME PERSONNEL	\$ 3,884.46	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)	\$ 608.00	11
VEHICLES	\$ 216.10	12
ADMINISTRATION	\$ 45.27	13
	<hr/>	
TOTAL CCG COST OF INCIDENT	<u>\$ 130,411.28</u>	

Figure 1 – Sommaire des frais réclamés par la GCC

CONSTATATIONS ET CONCLUSIONS

La demande d'indemnisation est admissible

[7] La GCC est un demandeur admissible et sa demande d'indemnisation a été reçue dans le délai de prescription applicable. L'incident s'est produit dans la mer territoriale ou les eaux intérieures du Canada pour l'application de l'article 103 de la LRMM, et il a causé de la pollution par les hydrocarbures provenant d'un navire.

[8] Les frais réclamés par la GCC ont été engagés pour intervenir en réponse à un incident de pollution par les hydrocarbures causée par un navire. De tels frais peuvent être indemnisables.

[9] La demande d'indemnisation est donc admissible, sous réserve d'une évaluation visant à déterminer si les frais réclamés sont raisonnables et s'ils ont été engagés dans le but d'atténuer les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Sommaire de l'incident et de l'intervention de la GCC en réponse à celui-ci

[10] Les paragraphes qui suivent résument les principales conclusions de fait concernant l'incident et l'intervention de la GCC en réponse à celui-ci. Ces conclusions sont fondées sur les documents qui accompagnaient la demande d'indemnisation et sur les communications de suivi avec la GCC qui ont eu lieu par la suite.

[11] Le matin du 25 décembre 2020, l'administration portuaire de Steveston a demandé l'aide de la GCC après avoir constaté que l'*Ocean Tribune*, un navire de pêche d'une longueur d'environ 17 mètres, prenait l'eau à quai. Il semble que le navire ait été en grande partie submergé à ce moment-là, et que seules ses amarres le maintenaient partiellement à flot. Le navire était construit en bois et en mauvais état. Il n'avait apparemment pas quitté son poste d'amarrage depuis plusieurs années.

Figures 2 et 3 – Photos du navire datées du 25 décembre 2020

[12] La GCC a communiqué avec un représentant de la société propriétaire du navire, qui a dit être incapable d'intervenir de manière adéquate. Ce dernier a aussi informé la GCC que le navire avait à son bord 10 000 litres de carburant diesel, ainsi que des lubrifiants et de l'huile hydraulique.

[13] La GCC a lancé une opération d'intervention. Des membres de son personnel d'intervention environnementale se sont rendus sur les lieux de l'incident et ont déployé un barrage flottant autour du navire. Seule une légère irisation d'hydrocarbures a été observée, mais la GCC s'inquiétait de la stabilité de l'*Ocean Tribune*. Si le navire rompait ses amarres ou causait un déversement plus important, on craignait que cela n'ait des conséquences néfastes sur les navires qui se trouvaient à proximité.

[14] La GCC a accordé un contrat d'urgence à Mercury Transport Inc. (« Mercury ») pour faire enlever le navire de l'eau le lendemain. Après s'être assuré que la situation était stable, le personnel de la GCC a quitté les lieux et a laissé à l'administration portuaire de Steveston le soin de surveiller le navire pendant la nuit.

[15] Le 26 décembre 2020, Mercury est arrivé sur les lieux. Après avoir été inspecté par des plongeurs, le navire a été renfloué, remorqué jusqu'au chantier de Shelter Island Marina et sorti de l'eau. Le personnel de la GCC a récupéré le barrage flottant et le matériel absorbant souillés qui avaient été déployés sur les lieux.

[16] Le 7 janvier 2021, l'*Ocean Tribune* a été inspecté par Chris Small Marine Surveyors (« CSMS »). Dans son rapport d'inspection, l'expert maritime a décrit le navire comme étant généralement en mauvais état, mais il a fait très peu mention de la présence d'hydrocarbures. Le rapport d'inspection contenait les estimations approximatives suivantes :

- a. Environ 200 à 250 litres d'huile lubrifiante et d'huile hydraulique;
- b. Une quantité inconnue de carburant dans les réservoirs, mais au moins 50 litres dans les conduites;
- c. Une quantité inconnue d'eau de cale contaminée; et
- d. Quelques membrures, planches et bordages dans la cale et les espaces machines qui étaient imbibés d'hydrocarbures.

[17] La GCC a communiqué avec le représentant du propriétaire, qui a indiqué qu'il n'avait pas les ressources nécessaires pour remettre le navire en état. La GCC a finalement décidé de faire déconstruire le navire par Shelter Island Marina & Boatyard Inc. (« SIMBI »). Cette décision est justifiée comme suit dans l'exposé :

[traduction]

Les espaces machines étaient typiques d'un navire de cette époque (1959). Les membrures étaient imbibées d'hydrocarbures, il y avait des hydrocarbures dans les fonds de cale, et le navire était généralement en mauvais état. Parce que le navire était construit en bois, il n'était pas certain qu'il puisse être complètement nettoyé de tous les polluants. La GCC a donc décidé de déconstruire le navire.

[...] Afin d'empêcher que le navire ne devienne un fardeau pour l'État, il a été jugé nécessaire de le déconstruire pour éviter d'avoir à engager d'autres frais potentiels.

[18] Il n'est pas clair que les travaux de déconstruction et d'élimination du navire ont pris fin le 25 février 2021, comme on le dit dans l'exposé, ou vers la fin de mars, comme semblent l'indiquer les frais d'entreposage du navire.

L'opération d'intervention de la GCC était généralement raisonnable, mais certains frais réclamés ont dû être réduits

[19] Les objectifs de l'opération d'intervention de la GCC étaient raisonnables du point de vue de l'atténuation de la pollution par les hydrocarbures. On savait que l'*Ocean Tribune* avait à son bord une certaine quantité d'hydrocarbures et que ceux-ci s'en échappaient graduellement à cause de l'incident. La GCC a donc eu raison de dépêcher du personnel sur les lieux, de déployer un barrage flottant, et d'engager un entrepreneur pour renflouer et enlever le navire lorsqu'il est devenu évident que son propriétaire ne pouvait pas ou ne voulait pas le faire.

[20] Certains aspects de la demande d'indemnisation de la GCC ont exigé un examen plus approfondi, à la suite duquel certaines conclusions ont mené à la réduction des

montants réclamés. Ces conclusions sont exposées en détail dans les paragraphes qui suivent.

*L'urgence de l'opération de renflouement et d'enlèvement du navire
n'est pas justifiée par la preuve*

[21] D'après l'exposé de la GCC, l'*Ocean Tribune* avait à son bord 10 000 litres de carburant diesel au moment de l'incident. En général, une telle quantité d'hydrocarbures en danger imminent d'être rejetée dans un port de pêche très fréquenté justifierait la prise de mesures rapides pour enlever le navire ainsi que les frais associés.

[22] En avril 2023, la Caisse a écrit à la GCC pour lui demander d'autres documents et des détails au sujet des motifs de sa conviction que le navire avait 10 000 litres de carburant à son bord. Le mois suivant, la GCC a répondu qu'elle n'avait aucun autre document à fournir. Au lieu de cela, elle a déclaré ce qui suit :

[traduction]

À ce moment-là, notre décision de procéder à l'opération de sauvetage était fondée sur l'affirmation du propriétaire selon laquelle il y avait 10 000 litres à bord. Initialement, il n'a pas été possible de le confirmer en raison de l'état instable du navire et des risques de sécurité liés à l'instabilité du lieu. Dans notre décision, nous avons aussi tenu compte des conséquences sur l'infrastructure gouvernementale et les biens personnels, car toute autre détérioration de la stabilité du navire aurait entraîné une hausse du coût des dommages à ceux-ci.

[23] L'affirmation selon laquelle il y avait 10 000 litres à bord du navire n'est pas acceptée comme étant exacte. La réponse de la GCC est au mieux un double oui-dire (elle est basée sur un document qui n'a pas été divulgué, ou sur un témoin qui n'a pas été identifié et qui a obtenu cette information du propriétaire à un moment donné). Il est jugé improbable qu'une telle quantité de carburant diesel soit restée à bord d'un navire délabré qui n'avait pas bougé depuis bien des années. De plus, la preuve au dossier semble indiquer que la quantité d'hydrocarbures à bord était beaucoup plus petite. À la lumière de cette conclusion, la menace que présentait l'*Ocean Tribune* était comparable à celle d'un navire délabré classique à bord duquel il restait des hydrocarbures résiduels.

[24] D'après l'exposé, le personnel de la GCC a stabilisé l'*Ocean Tribune* à la fin de la journée du 25 décembre 2020. Le navire a été laissé entre les mains de l'administration portuaire locale cette nuit-là, ce qui indique également que la GCC croyait que la situation s'était stabilisée.

[25] Comme mentionné précédemment, il est accepté que l'*Ocean Tribune*, qui était en grande partie coulé, présentait une certaine menace de pollution. La décision de le renflouer et de le sortir de l'eau est donc acceptée. Cependant, la GCC n'a pas suffisamment justifié l'urgence de son processus d'attribution d'un contrat. Par conséquent, les frais plus élevés qui en ont résulté ne sont pas jugés raisonnables. Seuls les frais qui auraient été engagés si les travaux de Mercury avaient été effectués un jour ouvrable ordinaire sont acceptés.

Annexe 2 : Services contractuels

[26] Les frais des services contractuels réclamés par la GCC s'élèvent à 123 920,27 \$. Cela représente les montants payés à trois principaux entrepreneurs : Mercury, CSMS et SIMBI.

[27] Mercury a été engagé pour renflouer l'*Ocean Tribune*, le remorquer et le sortir de l'eau. Il l'a fait de manière efficace et efficiente avec l'aide de quatre sous-traitants, et en l'espace d'une seule journée. Les travaux accomplis par Mercury et ses sous-traitants sont bien documentés.

[28] Comme mentionné précédemment, la décision de procéder d'urgence à l'opération de renflouement et d'enlèvement du navire le 26 décembre 2020, une fin de semaine et un jour férié, n'est pas justifiée par la preuve fournie par la GCC. Par conséquent, les frais supplémentaires identifiables qui en ont résulté ne sont pas acceptés.

[29] En général, les factures fournies par la GCC ont permis de retrancher facilement les frais supplémentaires. La seule autre réduction des frais de Mercury réclamés par la GCC est le rajustement de la majoration appliquée aux frais des sous-traitants, laquelle a été réduite de 15 % à 10 %. Le plus faible taux de majoration est généralement considéré comme étant raisonnable, tandis que le taux plus élevé aurait nécessité une justification qui n'a pas été fournie dans ce cas-ci. Le tableau ci-dessous montre une répartition des montants réclamés et des montants acceptés concernant la facture de Mercury.

Article	Description	Montant réclamé	Montant accepté
Mercury	Gestion de la main-d'oeuvre et du projet pour l'opération de sauvetage	39 540,00 \$	33 300,00 \$
Canadian Dewatering LP	Location et transport de la génératrice, des pompes et des boyaux	3 958,06 \$	3 708,06 \$
Hydra Marine Services	Aide de plongeurs pour l'opération de renflouement	7 799,00 \$	4 271,00 \$
SIMBI	Enlèvement et entreposage du navire jusqu'au 25 janvier 2021	4 327,00 \$	3 327,00 \$
Vancouver Pile Driving	Chaland-grue et équipage pour l'opération de levage	19 879,44 \$	15 106,64 \$
Majoration	Taux appliqué en sus des frais payés aux sous-traitants	5 394,53 \$	2 641,27 \$
TPS		4 044,90 \$	3 117,70 \$
TVP		277,06 \$	277,06 \$
Totaux		85 219,99 \$	65 748,73 \$

Tableau 1 – Sommaire des montants réclamés et des montants acceptés concernant la facture de Mercury

[30] L'inspection du navire et le rapport de CSMS ont coûté à la GCC 1 977,10 \$. Comme mentionné précédemment, l'expert maritime a fait peu de commentaires sur la menace de pollution par les hydrocarbures que présentait l'*Ocean Tribune*. Les réservoirs de carburant du navire n'ont pas été sondés. Toutes les quantités d'hydrocarbures indiquées par l'expert maritime n'étaient que des estimations. Le rapport d'inspection n'aurait rien ajouté aux simples observations que le personnel d'intervention environnementale de la GCC était tout à fait capable de faire lui-même à propos de la présence d'hydrocarbures à

bord du navire. Par conséquent, les frais réclamés pour les services de CSMS ne sont pas acceptés.

[31] Les frais engagés par SIMBI sont répartis en deux factures principales. La première, au montant de 5 554,04 \$, couvre l'entreposage de l'*Ocean Tribune* sur des blocs du 26 janvier au 31 mars 2021. En l'absence d'une explication de la prolongation de la période d'entreposage, et compte tenu du fait que les frais d'entreposage jusqu'au 25 janvier ont déjà été acceptés (voir le tableau 1), la première facture de SIMBI est rejetée. Le navire a été inspecté dans les deux semaines suivant son enlèvement, et le retard à entreprendre les prochaines étapes n'est pas jugé raisonnable.

[32] La deuxième facture de SIMBI, qui s'élève à 31 379,25 \$, couvre la déconstruction et l'élimination de l'*Ocean Tribune* et de son contenu, y compris certains hydrocarbures et des matériaux huileux. Cette facture est aussi justifiée par un énoncé des travaux daté du 17 mars 2021 et par les factures de trois sous-traitants.

[33] La facture principale de SIMBI ainsi que les factures des sous-traitants jointes à celle-ci montrent clairement que la majeure partie des frais de déconstruction et d'élimination réclamés se rapportent à des matériaux qui n'étaient ni des hydrocarbures ni des pièces contaminées par les hydrocarbures. Ces matériaux ont été éliminés par la voie de flux de déchets ordinaires et les frais associés ne sont donc pas acceptés.

[34] La facture principale contient toutefois les éléments d'intérêt suivants :

- a. 6 120,00 \$ avant taxes pour 72 heures de main-d'oeuvre pour [traduction] « le nettoyage du carburant et des liquides se trouvant à bord du navire »; et
- b. 5 000,00 \$ avant taxes pour [traduction] « l'élimination du carburant et des liquides ». ¹

[35] Les frais de main-d'oeuvre engagés par SIMBI pour nettoyer le navire sont acceptés en entier. Les frais d'élimination engagés par les sous-traitants ont été réduits à 4 583,33 \$, ce qui représente la réduction du taux de majoration de 20 % à 10 %. Les frais réclamés pour les services de SIMBI sont acceptés au montant total de 11 238,50 \$, y compris la TPS.

[36] Le tableau ci-dessous montre un sommaire des montants réclamés et des montants acceptés pour les services contractuels.

Entrepreneur	Description des travaux	Montant réclamé	Montant accepté
Mercury	Renflouement, remorquage et enlèvement du navire	85 219,99 \$	65 748,73 \$
CSMS	Inspection du navire et rapport d'inspection	1 977,10 \$	0,00 \$
SIMBI	Entreposage, déconstruction et élimination du navire	36 723,18 \$	11 238,50 \$
Totaux		123 920,27 \$	76 987,23 \$

Tableau 2 – Sommaire des montants réclamés et des montants acceptés pour les services contractuels

¹ Les factures des sous-traitants indiquent que des liquides et des solides huileux ont été éliminés.

Annexes 3, 4 et 5 : Déplacements, salaires et heures de travail supplémentaires

[37] Les frais de déplacement réclamés par la GCC, au montant de 103,46 \$, représentent les indemnités de repas et d'usage de véhicules particuliers payées à deux membres de son personnel pour la journée du 25 décembre 2020. Aucune explication n'a été fournie pour justifier ces montants, mais ils sont quand même acceptés. Le 25 décembre était un jour férié, le personnel en question était probablement en disponibilité, et les montants réclamés sont modestes.

[38] Quatre membres du personnel de la GCC ont participé à l'opération d'intervention au cours d'une période de deux jours. Les frais de salaire réclamés comprennent une majoration de 27 % des taux de salaire de base, ce qui représente les avantages sociaux des employés. Les heures de travail supplémentaires ont été rémunérées au taux et demi ou au taux double du salaire de base de chaque employé (sans compter les avantages sociaux). Les taux réclamés sont jugés raisonnables.

[39] Les heures de travail des membres du personnel de la GCC ainsi que les frais de salaire et les frais d'heures supplémentaires réclamés sont résumés dans le tableau ci-dessous.

Nom, groupe, niveau	Taux	Heures de travail réclamées selon la date (décembre 2020)		Nombre total d'heures	Frais réclamés ²
		Vendredi 25	Samedi 26		
LD GT-04	Norm: 49,16 \$	7,5	–	7,5	368,70 \$
	1,5 x: 58,06 \$	–	–	0,0	0,00 \$
	2,0 x: 77,42 \$	7,0	–	7,0	541,94 \$
JT GT-04	Norm: 49,16 \$	7,5	–	7,5	368,70 \$
	1,5 x: 58,06 \$	–	–	0,0	0,00 \$
	2,0 x: 77,42 \$	7,0	–	7,0	541,94 \$
DH GT-04	Norm: 49,16 \$	7,5	–	7,5	368,70 \$
	1,5 x: 58,06 \$	–	–	0,0	0,00 \$
	2,0 x: 77,42 \$	7,0	12,0	19,0	1 470,98 \$
GS GT-07	Norm: 70,35 \$	–	7,5	7,5	527,63 \$
	1,5 x: 83,09 \$	–	–	0,0	0,00 \$
	2,0 x: 110,79 \$	–	12,0	12,0	1 329,60 \$
Totaux				75,0	5 518,19 \$

Tableau 3 – Frais de salaire et frais d'heures supplémentaires réclamés selon la date (les noms complets des membres du personnel de la GCC ont été remplacés par leurs initiales)

[40] Il semble que les membres du personnel qui ont été déployés le 25 décembre 2020 aient travaillé seulement 7,5 heures, mais qu'ils aient été rémunérés au taux double de leur salaire de base, en plus de leur salaire normal, parce que le 25 décembre était un jour férié. Cela est jugé raisonnable pour des employés visés par une convention collective. Tous les frais de salaire et les frais d'heures supplémentaires réclamés par la GCC pour le 25 décembre sont acceptés, car ils sont considérés comme ayant été engagés pour la prise de mesures raisonnables visant à évaluer et à stabiliser la situation.

² Certains écarts mineurs sont attribuables à l'arrondissement des chiffres.

[41] Normalement, il aurait été nécessaire d'apporter des réductions aux frais réclamés pour tenir compte des frais d'heures supplémentaires excessifs engagés le 26 décembre 2020, mais aucune réduction n'a été faite dans ce cas-ci. Il est accepté qu'il aurait fallu prolonger la surveillance de l'*Ocean Tribune* naufragé si l'opération de renflouement avait été retardée jusqu'à la semaine de travail suivante. Ce retard aurait eu pour effet d'augmenter les frais de salaire, les frais d'usage de véhicules, et peut-être aussi les frais d'usage de matériel absorbant et de barrage flottant. Il est considéré que ces frais plus élevés auraient correspondu à peu près à ceux qui auraient été déduits des frais d'heures supplémentaires réclamés par la GCC. Par conséquent, aucune réduction n'a été apportée aux frais réclamés à l'annexe 5.

Annexes 11 et 12 : Équipement de lutte contre la pollution et véhicules

[42] Les frais d'équipement de lutte contre la pollution réclamés par la GCC, au montant de 608,00 \$, couvrent quatre ballots de matériel absorbant et un barrage flottant d'une longueur de 400 pieds qui ont été déployés le 25 décembre 2020. Ces frais sont jugés raisonnables et acceptés en entier.

[43] Les frais de 216,10 \$ réclamés par la GCC pour l'usage de véhicules les 25 et 26 décembre 2020, y compris les frais de kilométrage, sont aussi acceptés en entier.

Annexe 13 : Frais d'administration

[44] Les frais d'administration réclamés par la GCC s'élèvent à 45,27 \$. Ces frais ont été calculés en appliquant un taux de 3,09 % aux frais réclamés pour les déplacements et les salaires de base (moins les frais des avantages sociaux des employés calculés au taux de 20 %).

[45] La méthode de calcul décrite ci-haut est conforme à celle qui a été jugée raisonnable dans le passé. Cependant, dans ce cas-ci, les frais des avantages sociaux des employés ont été calculés au taux de 20 %, tandis qu'ils sont calculés au taux de 27 % dans le reste de la demande d'indemnisation. Étant donné que ce taux est jugé correct, quelques rajustements mineurs ont été nécessaires.

[46] Les frais d'administration ont été appliqués au taux de 3,09 % aux frais de déplacement et aux frais de salaire acceptés, sans compter les avantages sociaux des employés (au taux de 27 %). Par conséquent, le montant accepté pour les frais d'administration, énoncés à l'annexe 13, est de 42,95 \$.

SOMMAIRE DE L'OFFRE ET CONCLUSION

[47] Le tableau ci-dessous montre un sommaire des frais réclamés et des frais acceptés :

Annexe	Frais réclamés	Frais acceptés
2 – Services contractuels	123 920,27 \$	76 987,23 \$
3 – Déplacements	103,46 \$	103,46 \$
4 – Salaires – Personnel à temps plein	1 633,73 \$	1 633,73 \$

Annexe	Frais réclamés	Frais acceptés
5 – Heures supplémentaires – Personnel à temps plein	3 884,46 \$	3 884,46 \$
11 – Équipement de lutte contre la pollution	608,00 \$	608,00 \$
12 – Véhicules	216,10 \$	216,10 \$
13 – Administration	45,27 \$	42,95 \$
Totaux	130 411,28 \$	83 475,93 \$

Tableau 4 – Sommaire des frais réclamés et des frais acceptés

[48] Le montant des frais acceptés s'élève à 83 475,93 \$. 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.

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

[50] 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.

[51] 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.

[52] 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.

[53] Enfin, lorsque le demandeur accepte l'offre d'indemnité, l'administrateur devient subrogé 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 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.