



LETTRE D'OFFRE

Ottawa, le 15 novembre 2023
Dossier de la CIDPHN : 120-957-C1

PAR COURRIEL

Gestionnaire intérimaire, Soutien opérationnel
Conformité et application de la loi
Garde côtière canadienne
200, rue Kent
Ottawa (Ontario) K1A 0E6

*Par courriel à DFO.CCGERCostRecoveryRSP-
RecouvrementdescoutsIESIPGCC.MPO@dfo-mpo.gc.ca*

**OBJET : Navire de pêche *Robert and Marilyn* — Iona (Nouvelle-Écosse)
Date de l'incident : 2021-09-25**

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 le navire de pêche *Robert and Marilyn* (le « navire »), qui s'est échoué le ou vers le 25 septembre 2021 dans la région des lacs Bras d'Or, près d'Iona, en Nouvelle-Écosse (l'« incident »).

[2] Le 22 juin 2023, 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. La GCC a réclamé la somme de 56 268,88 \$ 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 101 et 103 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, L.C. 2001, ch. 6 (la « LRMM »).

[4] La somme de 2 062,04 \$ (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 à laquelle la somme offerte sera versée, en conformité avec l'article 116 de la LRMM.

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

DEMANDE D'INDEMNISATION RECUE

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

L'exposé

[7] D'après l'exposé, le 25 septembre 2021, la GCC a été avisée qu'un navire s'était échoué. La GCC a exprimé des inquiétudes à propos de l'endroit où se trouvait le navire. Il était dans le district des lacs Bras d'Or, qui est une réserve de la biosphère de l'UNESCO. Cette région comprend un vaste écosystème marin, des industries maritimes, ainsi que de nombreuses réserves autochtones.

[8] La GCC a chargé deux membres du personnel de l'administration du canal de Canso de se rendre sur place. Lorsque ces derniers sont arrivés, ils ont été incapables d'atteindre le lieu de l'incident, car il se trouvait au bas d'une falaise. Aucune pollution n'a été observée, mais il y avait un risque de rejet d'hydrocarbures à cause de dommages que le navire a subis lorsqu'il s'est échoué.

[9] Les membres du personnel de la GCC ont communiqué avec les autorités locales qui étaient sur place. Ils ont pu obtenir le nom du propriétaire du navire, mais aucun renseignement permettant de prendre contact avec lui. Ils ont aussi obtenu le numéro de téléphone cellulaire d'un matelot qui était à bord du navire. Cependant, lorsqu'ils ont appelé ce numéro, une femme non identifiée a répondu à l'appel et a dit qu'il s'agissait d'un faux numéro. Les autorités locales ont confirmé que le numéro avait été copié correctement.

[10] Le 26 septembre, trois membres du personnel de la GCC se sont rendus jusqu'au navire à bord d'un bateau de lutte contre la pollution de classe 1 (« PRV 1 »), parce qu'il n'était pas possible de l'atteindre depuis le rivage. Parce que la houle était plus forte que prévu, ils ont conclu que c'était risqué et ont décidé de revenir lorsque les conditions météorologiques seraient plus favorables.

[11] Le 29 septembre, trois membres du personnel de la GCC sont retournés sur place à bord d'un bateau PRV 1 et avec l'équipement nécessaire pour enlever le gros des hydrocarbures. Ils sont montés à bord du navire et ont déterminé qu'il contenait environ 100 litres de différents types d'hydrocarbures. Ils ont constaté que le fond du navire était

troué. Ils n'ont observé aucun rejet d'hydrocarbures, mais la coque en bois semblait être saturée d'hydrocarbures. Ils ont pompé les hydrocarbures qui se trouvaient à bord du navire, et ils ont déployé des matelas absorbants. Ils ont aussi enlevé le gros des débris huileux qui flottaient à l'intérieur et à proximité du navire et qui semblaient causer une irisation d'hydrocarbures.

[12] Une fois que le risque de pollution par les hydrocarbures a été atténué, la GCC a mis en oeuvre un plan de surveillance.

[13] Le 4 octobre 2021, deux membres du personnel de la GCC sont retournés sur les lieux pour faire des sondages du rivage à proximité du navire, afin de recueillir plus d'information en vue d'un éventuel enlèvement du navire. Ils ont constaté que l'intégrité du navire se détériorait et que la combinaison des vents et du rivage rocheux allait aggraver son état.

[14] Le 13 octobre 2021, deux membres du personnel de la GCC sont arrivés sur les lieux. Ils n'ont constaté aucun signe de pollution, mais ils ont déterminé qu'il y avait encore un risque.

[15] Le 20 octobre 2021, trois membres du personnel de la GCC se sont rendus sur place à bord d'un bateau PRV 1 et ont constaté que le navire s'était brisé et que ses débris s'étaient dispersés autour des lieux de l'incident. Ils n'ont observé aucun signe de pollution.

[16] La GCC a déterminé qu'il n'était plus financièrement viable de continuer à se rendre sur place pour surveiller la situation. Elle a lancé un processus d'approvisionnement concurrentiel pour faire enlever le navire, afin [traduction] « d'éliminer définitivement la menace de pollution ». Elle a attribué le contrat à Marine Recycling Corporation (« MRC »), qui a engagé Commercial Diving and Marine Services (« CDMS ») comme sous-traitant pour obtenir son assistance.

[17] Le 16 décembre 2021, trois membres du personnel de la GCC sont arrivés sur les lieux à bord d'un bateau PRV 1 et du bateau Roseborough 9.11. Ils y ont rencontré MRC et CDMS, qui ont été chargés de déployer des sacs gonflables dans les parties immergées du navire, lesquelles ont été attachées à l'ensemble motopropulseur et remises à flot pour être sorties de l'eau. Le personnel de la GCC n'a observé aucune pollution par les hydrocarbures durant ce processus. La GCC a récupéré les débris restants du lieu de l'incident. L'ensemble motopropulseur a été sorti de l'eau, et les parties du navire ont été transportées à l'installation d'élimination de MRC située à Sydney (N.-É.). Il n'y avait plus de menace pour l'environnement marin. Cela a mis fin à l'opération de la GCC.

Sommaire des frais

[18] Les frais réclamés par la GCC dans sa demande d'indemnisation sont résumés comme suit :

DESCRIPTION	TOTAL	SCHEDULE #
MATERIALS AND SUPPLIES	\$ 350.00	1
CONTRACT SERVICES	\$ 48,617.69	2
TRAVEL	\$ -	3
SALARIES - FULL TIME PERSONNEL	\$ 2,733.63	4
OVERTIME - FULL TIME PERSONNEL	\$ 2,163.68	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)	\$ 1,326.55	11
VEHICLES	\$ 956.32	12
ADMINISTRATION	\$ 121.01	13
TOTAL CCG COST OF INCIDENT	\$ 56,268.88	

Figure 1 : Copie d'écran du sommaire des frais réclamés

CONSTATATIONS ET CONCLUSIONS

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

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

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

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

[22] Certains frais réclamés semblent avoir été engagés pour la prise de mesures raisonnables visant à « prévenir, contrer, réparer ou réduire au minimum » les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par un navire, comme le prévoit la partie 6, section 2 de la LRMM, et ils pourraient donc être indemnisables.

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

Conclusions concernant la preuve fournie par la GCC

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

[24] La description des événements importants contenue dans l'exposé fourni par la GCC est acceptée comme étant généralement exacte.

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

[25] Il s'agissait d'un navire de pêche qui avait environ 100 litres de différents types d'hydrocarbures à son bord. Il n'y a aucune preuve que le navire ait causé de la pollution par les hydrocarbures. Compte tenu de la quantité d'hydrocarbures à bord du navire et des dommages que celui-ci a subis lorsqu'il s'est échoué, il est accepté qu'il y avait dès le début un risque de pollution par les hydrocarbures dans cet incident.

[26] Étant donné l'information dont disposait la GCC à ce moment-là, y compris la présence de carburant diesel à bord du navire et la conviction que la coque était endommagée, ainsi que les vulnérabilités environnementales dans la région des lacs Bras D'Or, il était raisonnable d'envoyer une équipe sur les lieux de l'incident.

[27] Cependant, une fois que le gros des hydrocarbures a été enlevé, il n'est pas évident que le navire présentait un risque. Bien que la GCC ait répété dans son exposé qu'un tel risque était présent, les mesures qu'elle a prises sur le plan opérationnel ne montrent pas qu'elle croyait qu'il existait encore une menace importante. En fin de compte, le navire s'est brisé dans l'eau sans autre intervention de la part de la GCC.

[28] Les travaux de nettoyage qui ont été effectués plusieurs semaines après que le navire se soit brisé ne sont pas considérés comme une mesure prise en réponse à la pollution par les hydrocarbures causée par un navire. Il n'est pas accepté qu'il restait encore des quantités significatives d'hydrocarbures plusieurs semaines après que le navire se soit brisé. On dit dans l'exposé que des planches huileuses ont été retirées de l'eau. Bien qu'il soit possible qu'il restait des hydrocarbures dans ces planches, celles-ci étaient dans l'eau depuis des semaines. Il n'y a aucune preuve que ces planches posaient encore un risque de pollution par les hydrocarbures, et on ne peut pas non plus inférer qu'un tel risque existait.

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

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

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

Annexe 1 – Matériel et fournitures Montant réclamé : 350,00 \$

[31] Ces frais se rapportent à l'usage de 10 ballots de matériel absorbant, au prix de 35,00 \$ le ballot, ce qui est raisonnable. L'usage de matériel absorbant pour enlever des hydrocarbures est acceptable. Le personnel de la GCC a utilisé le matériel absorbant pour enlever les hydrocarbures et les débris du navire, ce qui était une mesure raisonnable prise pour prévenir la pollution dans les circonstances.

La portion de la demande d'indemnisation relative au matériel est acceptée en entier.

Annexe 2 – Services contractuels Montant réclamé : 48 617,69 \$

[32] Les frais réclamés pour les services contractuels représentent environ 86 % du montant de la demande d'indemnisation. Ces frais sont répartis comme suit : 39 807,25 \$ engagés par l'entrepreneur MRC pour l'enlèvement et l'élimination du navire; et 8 810,44 \$ engagés par CDMS, un sous-traitant de MRC, pour les services d'une équipe de plongée et d'un camion-grue.

[33] Les frais facturés pour les services d'une équipe de plongée et d'un camion-grue fournis par CDMS, qui s'élèvent à 7 661,25 \$ plus les taxes, sont déjà inclus dans la facture de MRC et doivent donc être déduits des frais réclamés pour les services contractuels. Cela a pour effet de réduire le montant des frais réclamés à 39 807,25 \$.

[34] De plus, étant donné les travaux à contrat que CDMS a effectués, les frais généraux de 12 400,00 \$ attribués à MRC sont discutables. MRC n'avait que deux employés sur place, et les documents fournis n'indiquent nullement le rôle qu'ils ont joué dans le processus. Puisque CDMS a accompli les travaux à contrat en utilisant son propre personnel et son équipement, la marge de 31 % sur les coûts directs de MRC est remise en question. Aussi, étant donné qu'aucun reçu n'a été fourni et qu'aucune explication satisfaisante n'a été donnée concernant les frais de 1 000,00 \$ réclamés pour l'élimination de déchets par MRC, ces frais ne sont pas acceptés non plus.

[35] Il faut aussi se demander si de tels services contractuels étaient nécessaires. D'après l'exposé, les hydrocarbures à bord du navire ont été enlevés le 29 septembre, bien que les

quantités exactes de chaque substance qui a été enlevée ne soient mentionnées dans aucun document. La GCC s'est rendue sur les lieux à quatre reprises pour surveiller la situation, soit les 4, 13 et 20 octobre et le 16 décembre, mais aucune preuve de pollution par les hydrocarbures dans l'eau ou sur le rivage n'a été présentée. Il en va de même pour les travaux de récupération.

[36] Cependant, le navire s'est brisé plusieurs semaines avant qu'il ne soit enlevé.

[37] La GCC n'a pas justifié sa décision d'enlever le navire brisé, ce qui s'étend donc aussi à sa décision de faire appel aux services d'entrepreneurs. La preuve ne montre pas que les hydrocarbures qui étaient encore présents plusieurs semaines après que le navire se soit brisé nécessitaient la prise d'autres mesures quelconques, et encore moins des mesures qui ont coûté des dizaines de milliers de dollars. Le fait qu'aucune irisation d'hydrocarbures n'ait été observée durant l'opération d'enlèvement confirme l'absence apparente de risque de rejet.

[38] Par conséquent, à part les travaux de planification, les frais réclamés pour les services contractuels sont rejetés.

La portion de la demande d'indemnisation relative aux services contractuels est rejetée en entier.

Annexe 4 – Salaires – Personnel à temps plein Montant réclamé : 2 733,63 \$

[39] Les frais de salaire sont attribués aux multiples spécialistes en intervention de la GCC de niveau GL-Man-10, GT-04 et GT-05. Les deux spécialistes de niveau GT-04 étaient rémunérés au taux horaire de 34,04 \$ et 38,71 \$ respectivement, le spécialiste de niveau GT-05 était rémunéré au taux horaire de 38,21 \$, et le spécialiste de niveau GL-Man-10 était rémunéré au taux horaire de 31,23 \$, y compris les cotisations au régime d'avantages sociaux des employés.

[40] Le 29 septembre, la GCC a réclamé les frais de salaire de l'équipe de trois personnes, composée de deux spécialistes de niveau GT-04 et d'un spécialiste de niveau GL-Man-10, dont chacun a fait cinq heures de travail. Ces frais sont raisonnables et acceptés. Cela représente la somme de 660,27 \$, y compris les cotisations au régime d'avantages sociaux des employés.

[41] Le gros des hydrocarbures a été enlevé du navire lors de l'intervention du 29 septembre. Bien qu'il ait pu être raisonnable de continuer à surveiller le navire sur la base de faits similaires, étant donné le risque que posaient les hydrocarbures résiduels, il n'est pas accepté, selon la preuve disponible, que la surveillance a été faite de manière raisonnable. Aucun plan de surveillance n'a été fourni. Il n'est pas clair comment la GCC a décidé de faire d'autres visites de surveillance, ni quel était le but de ces visites. Le navire s'est finalement brisé dans l'eau avant que d'autres mesures d'intervention substantielles ne soient prises. Par conséquent, le reste des frais de salaires réclamés pour les 4, 13 et

20 octobre et le 16 décembre, dont le total s'élève à 2 073,35 \$, y compris les cotisations au régime d'avantages sociaux des employés, ne sont pas acceptés.

La portion de la demande d'indemnisation relative aux salaires est acceptée en partie au montant de 660,27 \$.

Annexe 5 – Heures supplémentaires – Personnel à temps plein Montant réclamé : 2 163,68 \$

[42] Ces frais sont attribués aux multiples spécialistes en intervention de la GCC qui ont fait des heures de travail supplémentaires les 25 et 26 septembre et le 16 décembre. Cela comprend les deux spécialistes de niveau GT-04 rémunérés au taux horaire de 34,04 \$ et 38,71 \$ respectivement, ainsi que le spécialiste de niveau GT-05 rémunéré au taux horaire de 38,21 \$, y compris les cotisations au régime d'avantages sociaux des employés.

[43] Les frais de 265,82 \$ réclamés pour les heures de travail supplémentaires faites le 16 décembre se rapportent à l'enlèvement des débris du navire plusieurs semaines après qu'il se soit brisé. Pour les motifs exposés dans la présente lettre, ces frais ne sont pas acceptés.

[44] Les frais réclamés pour les 25 et 26 septembre sont discutables. Les travaux accomplis durant ces deux jours ont consisté surtout à identifier le propriétaire du navire et à évaluer la situation. Le dossier n'indique pas de manière adéquate quelle était la nature précise de ces travaux.

[45] La demande d'indemnisation ne contient aucune preuve montrant que le personnel de la GCC a obtenu de l'information quelconque sur le type de carburant et les capacités des réservoirs du navire, ce qui l'aurait aidé à évaluer le risque de pollution par les hydrocarbures que présentait le navire.

[46] En ce qui concerne les premières visites sur les lieux, rien n'indique quelle preuve la GCC a obtenue avant de se rendre à l'endroit où se trouvait le navire. D'après l'exposé, la GCC n'a pu prendre aucune mesure les 25 et 26 septembre à cause de la houle. Aucune preuve n'a été fournie pour le justifier. Le 25 septembre, la GCC a-t-elle été surprise de constater que le lieu de l'incident n'était accessible que par la mer? La preuve ne l'explique pas. Y a-t-il eu un changement inattendu dans les prévisions météorologiques du 26 septembre qui a empêché la GCC de faire enquête? La GCC a-t-elle consulté les bulletins d'information facilement accessibles de la station météorologique automatisée des Premières Nations Eskasoni d'Environnement Canada, qui se trouvait non loin et qui indiquait la présence de vents forts du sud-est, ce qui l'aurait empêchée de s'approcher du navire par la mer? Les frais de mesures prudentes mais infructueuses peuvent être indemnisables lorsque la preuve montre que ces mesures étaient raisonnables. Dans ce cas-ci, la preuve est insuffisante pour montrer que les efforts infructueux déployés par la GCC étaient raisonnables.

[47] Malgré cela, certains frais réclamés pour les 25 et 26 septembre sont raisonnables. Les frais engagés pour obtenir de l'information de suivi et pour se rendre sur les lieux afin d'évaluer l'état du navire sont raisonnables. Les frais engagés par les deux membres du personnel pour se rendre sur les lieux de l'incident à bord du bateau PRV 1 sont raisonnables. Par conséquent, les frais de cinq heures de travail supplémentaires au taux de salaire et demi pour ces deux membres du personnel sont raisonnables et acceptés.

La portion de la demande d'indemnisation relative aux heures de travail supplémentaires est acceptée en partie au montant de 576,90 \$.

Annexe 11 – Équipement de lutte contre la pollution Montant réclamé : 1 326,55 \$

[48] Ces frais se rapportent à l'usage de pompes, d'une remorque de soutien du personnel, du bateau PRV 1 et du bateau Roseborough. La remorque a été utilisée pendant une journée au tarif de 138,89 \$ par jour, le bateau PRV 1 a été utilisé pendant cinq jours au tarif de 53,21 \$ par jour, et le bateau Roseborough a été utilisé pendant une journée au tarif de 921,61 \$ par jour. Pour une raison quelconque, la GCC n'a pas indiqué le coût total de l'usage des pompes et elle ne l'a pas inclus dans le total des frais réclamés à l'annexe 11. Par conséquent, il est conclu que les frais liés à l'usage des pompes n'ont pas été réclamés.

[49] Les tarifs des services externes publiés par la GCC correspondent au tarif d'usage quotidien de la remorque de soutien du personnel et du bateau PRV 1, mais pas à celui du bateau Roseborough. Le tarif d'usage du bateau Roseborough ressemble au tarif d'usage quotidien d'un bateau pneumatique à coque rigide d'une longueur de 18 à 21 pieds.

[50] Les frais réclamés pour l'usage de la remorque sont raisonnables. Les frais réclamés pour l'usage du bateau PRV 1 pendant deux jours sont raisonnables; cependant, ils ne sont pas jugés raisonnables pour les trois autres jours, parce que ce bateau a été utilisé pour enlever l'épave et non pas pour intervenir en réponse à la pollution par les hydrocarbures durant cette période. Le montant des frais acceptés s'élève donc à 245,31 \$.

La portion de la demande d'indemnisation relative à l'équipement de lutte contre la pollution est acceptée en partie au montant de 245,31 \$.

Annexe 12 – Véhicules Montant réclamé : 956,32 \$

[51] La GCC a réclamé 0,22 \$ le kilomètre plus le tarif quotidien de 67,56 \$ pour l'usage de trois véhicules à cabine double, ce qui représente un montant total de 956,32 \$.

[52] La GCC n'a fourni aucun reçu pour l'achat d'essence. Le montant réclamé pour l'essence n'est donc pas accepté. De plus, pour les motifs déjà exposés dans la présente lettre d'offre, les frais engagés après le 29 septembre ne sont pas jugés raisonnables et ne sont donc pas acceptés. Cela signifie que le tarif quotidien pour l'usage d'un seul véhicule le 25 septembre et de deux véhicules le 29 septembre est accepté.

La portion de la demande d'indemnisation relative aux véhicules est acceptée en partie au montant de 202,68 \$.

Annexe 13 – Administration

Montant réclamé : 121,01 \$

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

[54] Le taux de 3,09 % est généralement accepté comme étant raisonnable. Les frais d'administration ont été recalculés en fonction du réajustement des frais de salaire réclamés. La somme des frais de matériel (Annexe 1 – 350,00 \$) et des frais de salaire acceptés (Annexe 4 – 660,27 \$ moins les cotisations au régime d'avantages sociaux des employés = 519,90 \$) s'élève donc à 869,90 \$. L'application du taux de 3,09 % à cette somme donne un montant de 26,88 \$.

La portion de la demande d'indemnisation relative aux frais d'administration est acceptée en partie au montant de 26,88 \$.

SOMMAIRE DE L'OFFRE ET CONCLUSION

[55] Le tableau suivant présente un sommaire des frais réclamés et des frais acceptés :

Annexe	Montant réclamé	Montant accepté
1 – Matériel et fournitures	350,00 \$	350,00 \$
2 – Services contractuels	48 617,69 \$	0 \$
4 – Salaires – Personnel à temps plein	2 733,63 \$	660,27 \$
5 – Heures de travail supplémentaires – Personnel à temps plein	2 163,68 \$	576,90 \$
11 – Équipement de lutte contre la pollution	1 326,56 \$	245,31 \$
12 – Véhicules	956,32 \$	202,68 \$
13 – Administration	121,01 \$	26,88 \$
Totaux	56 268,88 \$	2 062,04 \$

Tableau 1 – Sommaire des montants réclamés et des montants acceptés

[56] Le montant total des frais acceptés s'élève à 2 062,04 \$. 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.

[57] 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.

[58] 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.

[59] 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.

[60] 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'administratrice adjointe de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires,

Chiamaka Mogo, MPPGA