



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 22 octobre 2020
Dossier de la CIDPHN : 120-867-C1
Dossier de la GCC : n.d.

PAR LA POSTE ET PAR COURRIEL

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

OBJET : *Theresa N* – Bamfield (Colombie-Britannique)
Date de l'incident : 2018-09-08

SOMMAIRE ET OFFRE D'INDEMNITÉ

Cette lettre est en réponse à une demande d'indemnisation présentée par la Garde côtière canadienne (la « GCC ») relativement au navire de pêche *Theresa N* (le « navire », appelé *Teresa Anne* dans la demande d'indemnisation de la GCC), qui a été impliqué dans un incident survenu le 8 septembre 2018 près de Bamfield, en Colombie-Britannique (l'« incident »).

Le 24 juillet 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 « CIDPHN ») a reçu une demande d'indemnisation de la GCC au nom de l'administrateur. Dans sa demande d'indemnisation, la GCC a réclamé des frais s'élevant à 28 637,28 \$ pour les mesures d'intervention qu'elle a prises en réponse à l'incident.

Le 16 octobre 2020, la GCC a mis à jour sa demande d'indemnisation pour corriger le taux administratif applicable à certains frais. Le montant total révisé de la demande d'indemnisation s'élève à 28 656,55 \$.

La demande d'indemnisation a été examinée et une décision a été prise concernant les frais réclamés. Par la présente, une offre d'indemnité est faite à la GCC conformément aux articles 105 et 106 de la *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 entier. La somme de 28 656,55 \$ (l'« offre ») est offerte à la GCC relativement à sa demande d'indemnisation, plus les intérêts prévus

par la loi qui seront calculés à la date où la somme offerte sera versée, en conformité avec l'art. 116 de la LRMM.

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

DEMANDE D'INDEMNISATION RECUE

La demande d'indemnisation comprend un exposé qui décrit les événements liés 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 se rapportent à la décision, ils sont examinés ci-après.

Exposé

Le 8 septembre 2018, à 14 h 00, la GCC a été avisée que le navire coulait au quai de Bamfield et qu'il y avait une irisation d'hydrocarbures dans l'eau autour du navire. La station de bateau de sauvetage de Bamfield a dépêché une équipe qui a placé trois pompes à bord du navire pour le maintenir à flot. L'équipe a constaté que le navire avait une longueur d'environ 40 pieds, un moteur intérieur et une quantité inconnue d'hydrocarbures à bord. Elle a indiqué que la coque du navire était en mauvais état. La GCC a pu trouver le nom du propriétaire du navire, mais elle a été incapable de le joindre.

Une fois que le navire a été vidé d'eau, une pompe a été laissée à bord pour évacuer l'eau qui s'y infiltrait encore.

Le 9 septembre 2018, l'équipe de la station de bateau de sauvetage de Bamfield a réévalué l'état du navire. Celui-ci continuait à prendre l'eau et il était donc encore en danger de couler. Le propriétaire a communiqué avec l'agent de service d'intervention environnementale de la GCC et l'a informé qu'il était absent pour des raisons médicales et qu'il serait de retour dans deux ou trois jours. Entre-temps, il a dit qu'il demanderait à une tierce partie de s'occuper du navire immédiatement. Le propriétaire a indiqué qu'il n'y avait pas de carburant à bord, mais que le moteur était intact et contenait de l'huile. Le propriétaire a confirmé que quelqu'un allait vérifier le navire chaque jour.

En fait, personne ne s'est occupé du navire le 10 ou le 11 septembre 2018. Le 11 septembre 2018, l'exploitant de la marina a indiqué que l'eau s'infiltrait de plus en plus vite dans le navire. Deux membres du personnel d'intervention environnementale de la GCC ont été dépêchés de Victoria pour évaluer l'état du navire. À leur arrivée, ils ont confirmé que le navire était généralement en mauvais état, que des algues marines s'y étaient accumulées et qu'il n'y avait pas de calfatage entre les planches au-dessus de la ligne de flottaison. Ils ont aussi constaté qu'il y avait beaucoup de pourriture au-dessus de la ligne de flottaison et dans la timonerie. Les planches du compartiment moteur semblaient être saturées d'hydrocarbures, il y avait des hydrocarbures dans la cale, et l'espace machines était généralement en mauvais état.

Le propriétaire a été contacté à nouveau à propos de l'état de son navire. Il a dit qu'il allait échouer le navire, mais il n'a pas voulu s'engager à faire davantage. La GCC a déterminé qu'elle devait prendre des mesures pour s'occuper du navire, car l'intervention proposée par le propriétaire a été jugée inadéquate. Entre-temps, l'exploitant de la marina a accepté de surveiller le navire.

Le 19 septembre 2018, deux membres du personnel de la GCC se sont rendus à Bamfield en compagnie d'un expert maritime pour inspecter le navire. Le navire ne se trouvait plus à la marina. On a indiqué à la GCC que le navire avait été déplacé à l'anse Grappler pour être échoué à cet endroit. Le personnel de la GCC s'est rendu à l'anse Grappler et a trouvé le navire amarré à un quai. La GCC a tenté d'inspecter le navire, mais le propriétaire du quai s'est montré hostile et agressif envers les membres de la GCC. Pour cette raison, ces derniers ne sont pas montés à bord du navire et ont plutôt cherché le propriétaire. Ils ne l'ont pas trouvé, et les résidents de l'endroit ont dit qu'ils ne l'avaient pas vu.

Après que son personnel ait quitté Bamfield, la GCC a reçu un appel pour l'aviser que le navire avait coulé au quai de l'anse Grappler. Une irisation d'hydrocarbures a été observée à la surface de l'eau.

Le 20 septembre 2018, la GCC est retournée sur les lieux pour renflouer le navire. L'équipe de la station de bateau de sauvetage a placé un barrage flottant autour du navire pour contenir l'irisation d'hydrocarbures. Un ordre en vertu de l'art. 180 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* a été donné au propriétaire, par l'intermédiaire du conseil de bande de l'endroit.

Le 21 septembre 2018, le personnel de la GCC et des plongeurs engagés à contrat se sont rendus sur les lieux pour évaluer l'état du navire et formuler un plan pour le renflouer. On a constaté que le navire avait endommagé le quai lorsqu'il a coulé, et que les débris du quai avaient causé des dommages au côté tribord du navire. Une irisation d'hydrocarbures a été observée à la surface de l'eau. L'équipe de la GCC a enlevé plusieurs contenants d'hydrocarbures qui se trouvaient à bord du navire.

Les plongeurs engagés à contrat ont utilisé des sacs de levage gonflables pour remettre le navire à flot et ils l'ont vidé d'eau à l'aide de pompes. Le navire a ensuite été remorqué jusqu'aux installations de Franklin Forest Products pour être déconstruit. Il a fallu utiliser des pompes pour enlever l'eau du navire durant le remorquage, mais le trajet s'est déroulé sans incident. Le voyage de retour de l'équipe de la GCC à Victoria a été retardé à cause de la crevaison d'un pneu.

Le navire a été déconstruit aux installations de Franklin Forest Products.

Sommaire des frais

La demande d'indemnisation présentée par la GCC comprend le sommaire suivant des frais qu'elle a engagés en réponse à l'incident :

COST SUMMARY
POLLUTION INCIDENT

INCIDENT:	TERESA ANNE	PROJECT CODE:	FHUE5
INCIDENT DATE:	Sep 9 /18	DATE PREPARED:	June 11/20
DEPARTMENT:	CANADIAN COAST GUARD	PREPARED BY:	XXXXXXXXXX

		<u>SCH</u>
MATERIALS AND SUPPLIES	-	1
CONTRACT SERVICES	19,780.74	2
TRAVEL	1,819.10	3
SALARIES - FULL TIME PERSONNEL	1,945.35	4
OVERTIME - FULL TIME PERSONNEL	4,457.48	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)	106.42	11
VEHICLES	441.16	12
ADMINISTRATION	87.04	13
	<hr/>	
TOTAL CCG COST OF INCIDENT	<u>\$ 28,637.28</u>	

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

Il a été déterminé que la GCC a présenté sa demande d'indemnisation en utilisant un taux administratif inférieur à celui négocié entre l'administrateur et la GCC. On a demandé à la GCC de confirmer qu'elle voulait bel et bien utiliser un taux inférieur dans sa demande d'indemnisation. Le 16 octobre 2020, la GCC a corrigé sa demande d'indemnisation. La version corrigée comprenait un nouveau sommaire des frais :

COST SUMMARY
POLLUTION INCIDENT

INCIDENT:	TERESA ANNE	PROJECT CODE:	FHUE5
INCIDENT DATE:	Sep 9 /18	DATE PREPARED:	June 11/20
DEPARTMENT:	CANADIAN COAST GUARD	PREPARED BY:	

		<u>SCH</u>
MATERIALS AND SUPPLIES	-	1
CONTRACT SERVICES	19,780.74	2
TRAVEL	1,819.10	3
SALARIES - FULL TIME PERSONNEL	1,945.35	4
OVERTIME - FULL TIME PERSONNEL	4,457.48	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)	106.42	11
VEHICLES	441.16	12
ADMINISTRATION	106.30	13
	<hr/>	
TOTAL CCG COST OF INCIDENT	<u>\$ 28,656.55</u>	

Figure 2 - Version corrigée du sommaire des frais

CONCLUSIONS ET DÉCISIONS

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

L'incident a causé ou a menacé de causer des 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 ou les réduire au minimum. La demande d'indemnisation relative à l'incident pourrait donc 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).

Les 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.

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

Les faits présentés par la GCC sont généralement acceptés

La GCC a joint à sa demande d'indemnisation un exposé qui décrit les faits de l'incident de façon assez détaillée. Cette description des événements importants est acceptée comme étant généralement exacte.

L'enquête menée par l'administrateur a jeté le doute sur le nom du navire indiqué dans les documents de la GCC. Une recherche a été faite dans les registres publics de Transports Canada. Aucun renseignement sur l'immatriculation d'un navire appelé « *Teresa Anne* » n'a été trouvé. Cependant, un examen des registres de Transports Canada a permis de trouver des renseignements sur l'immatriculation d'un navire appelé « *Theresa N* ». En anglais, ces deux noms se prononcent de la même façon. Ce qui est plus important, les détails de l'immatriculation du *Theresa N* correspondent à ceux du navire : une longueur de 11,73 mètres, comparativement à la longueur de 40 pieds indiquée par la GCC; le type et le matériau de construction sont les mêmes; le propriétaire inscrit est le même que celui nommé dans les documents de la GCC; et le navire a été immatriculé à Port Alberni, ce qui aurait été l'endroit logique où le propriétaire aurait immatriculé le navire.

L'administrateur a donc conclu que le navire était en fait le *Theresa N*, qui porte le numéro matricule 329176 dans le registre d'immatriculation de Transports Canada.

Il est accepté que l'incident, tel qu'il a été décrit par la GCC, a causé un rejet d'hydrocarbures qui risquait d'occasionner des dommages à l'environnement et qu'il a menacé de causer de futurs rejets d'hydrocarbures. Il était raisonnable de prendre des mesures en réponse à l'incident, et les mesures prises par la GCC sont considérées comme étant généralement raisonnables.

La GCC n'a pas réclamé les frais des efforts déployés par la station de bateau de sauvetage de la GCC de Bamfield.

La majeure partie de ces frais ont été engagés pour les travaux des entrepreneurs qui ont renfloué et ensuite déconstruit le navire, surtout durant la période du 19 au 22 septembre 2018. Les frais des travaux des entrepreneurs sont généralement raisonnables par rapport aux services fournis, et il est accepté que ces services étaient des mesures raisonnables prises en réponse à la pollution par les hydrocarbures ou à la menace d'une telle pollution.

Dans sa demande d'indemnisation, la GCC a omis d'inclure des renseignements importants concernant les entrepreneurs, notamment l'énoncé des travaux, les tarifs convenus avec les entrepreneurs, ainsi que la description et les raisons de la répartition des tâches. Dans ce cas-ci, les factures des entrepreneurs et d'autres éléments de preuve ont été suffisants pour établir la raisonnable des frais, mais, dans d'autres cas, une telle omission aurait pu entraîner le rejet des frais réclamés. L'absence de preuves présumément disponibles pour établir une demande d'indemnisation peut mener à une conclusion défavorable si les frais réclamés ne sont pas suffisamment justifiés.

Durant le processus d'évaluation, on a demandé à la GCC de fournir d'autres renseignements pour justifier la déconstruction du navire. Dans son exposé, la GCC a indiqué que la coque était saturée d'hydrocarbures, de sorte que la déconstruction du navire aurait pu être considérée comme une mesure prise en réponse à la pollution par les hydrocarbures. Cependant, la demande d'indemnisation ne contenait pas de preuves suffisantes pour établir ces faits. La GCC a répondu à la demande de renseignements supplémentaires et a fourni deux photos.

Il y a lieu de souligner qu'il y avait peu ou point de carburant à bord du navire aux moments importants. Cependant, la présence d'huile dans le moteur du navire, ainsi que les photos fournies par la GCC montrant que les planches de bois du navire étaient imprégnées d'hydrocarbures, sont suffisantes pour établir que le navire lui-même posait un risque de pollution par les hydrocarbures. Par conséquent, la déconstruction du navire peut être considérée comme une mesure raisonnable prise en réponse à un risque de pollution par les hydrocarbures.

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 de la lettre d'offre 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, tant les mesures prises en réponse à un incident de pollution par les hydrocarbures que les frais qui en résultent doivent être raisonnables pour engager la responsabilité de la CIDPHN. Dans chaque portion de la demande d'indemnisation de la GCC examinée ci-après, il est expliqué comment ces facteurs ont été établis.

Annexe 2 – Services contractuels

Montant réclamé : 19 780,74 \$

Les services contractuels sont répartis entre deux compagnies :

- Cold Water Divers, situé à North Saanich, a été engagé pour fournir une équipe de quatre plongeurs les 21 et 22 septembre 2018 dans le but de renflouer le navire; et

- Timber Rose Ventures Ltd., de Port Alberni, qui a aidé à remorquer le navire jusqu'aux installations de Franklin Forest Property à Port Alberni et qui a démolit le navire.

La facture de Cold Water Divers est divisée en cinq parties :

- Partie 1 : Mobilisation et voyage jusqu'à Bamfield. Le montant de 3 300,00 \$ a été facturé. Cela est jugé raisonnable.
- Partie 2 : Renflouement du navire; installation de pompes de sauvetage; surveillance des pompes de sauvetage; remorquage du navire jusqu'à Port Alberni. Le montant de 3 150,00 \$ a été facturé. Cela est jugé raisonnable. Les deux autres plongeurs ont chargé la remorque de sauvetage et ont voyagé par la route jusqu'à Port Alberni. Le montant de 2 100,00 \$ a été facturé. Cela est jugé raisonnable.
- Partie 3 : L'équipe de plongée a quitté Port Alberni et est retournée à North Saanich. Le montant de 900,00 \$ a été facturé. Cela est jugé raisonnable.
- Partie 4 : Décontamination et nettoyage de l'équipement de plongée et de sauvetage. Le montant de 1 925,00 \$ a été facturé. Cela est jugé raisonnable.
- Partie 5 : Frais de repas et d'hébergement des quatre plongeurs pendant deux jours. Le montant total de 963,80 \$ a été facturé. Cela est jugé raisonnable.

La facture de Cold Water Divers est acceptée en entier.

La facture de Timber Rose Ventures comprend deux tâches. La première tâche a consisté à aider à remorquer le navire jusqu'aux installations de Franklin Forest Property à Port Alberni, ce qui a été facturé au montant de 1 500 \$. Cela est raisonnable. La seconde tâche a consisté à démolir et à éliminer le navire. Pour les raisons déjà expliquées dans la présente lettre, il est accepté que cela était une mesure raisonnable. Le montant facturé pour cette tâche est aussi accepté.

La facture de Timber Rose Ventures est acceptée en entier.

La portion de la demande d'indemnisation relative aux services contractuels est recevable en entier au montant de 19 780,74 \$.

Annexe 3 – Déplacements

Montant réclamé : 1 819,10 \$

La GCC a réclamé les frais de déplacement de ses trois agents d'intervention environnementale qui étaient présents sur les lieux de l'incident entre le 20 et le 22 septembre 2018. Ces frais sont justifiés par les rapports d'expert fournis par chaque agent, y compris l'approbation donnée par la direction de la GCC. Des reçus d'hôtel étaient joints aux documents justificatifs.

Les frais réclamés pour les repas et les dépenses accessoires sont conformes aux directives du Conseil du Trésor.

Tous les frais réclamés ont été justifiés et ont été engagés par la GCC pour la prise de mesures raisonnables en réponse à la pollution par les hydrocarbures.

La portion de la demande d'indemnisation relative aux déplacements est recevable en entier au montant de 1 819,10 \$.

Annexe 4 – Salaires : Personnel à temps plein Montant réclamé : 1 945,35 \$

La GCC a répondu à une demande de renseignements supplémentaires, faite le 16 septembre 2020, concernant les frais de salaire engagés par ses trois agents d'intervention environnementale à temps plein relativement à l'incident. Ces frais ont été réclamés pour la période du 20 et du 21 septembre 2018.

Le document fourni par la GCC comprenait des pages du registre quotidien du personnel et de l'équipement montrant les heures de travail de chaque employé pour la période du 19 au 22 septembre 2018. D'après ces renseignements, il est accepté que les frais de salaire réclamés ont été engagés pour faciliter la prise de mesures en réponse à l'incident.

La portion de la demande d'indemnisation relative aux salaires est recevable en entier au montant de 1 945,35 \$.

Annexe 5 – Heures de travail supplémentaires : Personnel à temps plein Montant réclamé : 4 457,48 \$

La GCC a réclamé les frais des heures de travail supplémentaires de ses trois agents d'intervention environnementale. La majeure partie des frais des heures de travail supplémentaires ont été engagés pour retourner l'équipement à la base de la GCC de Victoria un samedi, ce qui était raisonnable dans les circonstances.

Les renseignements supplémentaires fournis par la GCC concernant la portion de la demande d'indemnisation relative aux salaires justifient également les frais des heures de travail supplémentaires. Il est accepté que ces frais ont été engagés pour faciliter la prise de mesures en réponse aux dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

La portion de la demande d'indemnisation relative aux heures de travail supplémentaires est recevable en entier au montant de 4 457,48 \$.

Annexe 11 – Équipement de lutte contre la pollution Montant réclamé : 106,42 \$

Dans sa demande d'indemnisation, la GCC a indiqué qu'un bateau de lutte contre la pollution de classe 1 (PRV 1) a été utilisé pendant deux jours, soit les 21 et 22 septembre 2018. La GCC a réclamé des frais de 53,21 \$ pour l'usage de ce bateau. Le registre quotidien de l'équipement était joint à la demande d'indemnisation. La description des travaux montre que ce bateau a été utilisé. Cela est considéré comme une mesure raisonnable prise en réponse aux dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

La portion de la demande d'indemnisation relative à l'équipement de lutte contre la pollution est recevable en entier au montant de 106,42 \$.

Annexe 12 – Véhicules Montant réclamé : 441,16 \$

La GCC a réclamé les frais d'utilisation de deux véhicules pour son intervention en réponse à l'incident : un camion Ford F350 (16-824), qui a parcouru une distance de 307 km entre

Bamfield et Victoria le 19 septembre 2018; et un camion Ford F350 (12-833), qui a parcouru une distance de 506 km entre le 20 et le 22 septembre 2018.

La GCC a réclamé un taux de 65,57 \$ pour l'usage de ces véhicules, plus le kilométrage.

Il est considéré que l'utilisation de ces véhicules était raisonnable pour permettre à la GCC de prendre des mesures en réponse à l'incident. Les frais réclamés sont raisonnables et correspondent aux directives de la GCC concernant les coûts.

La portion de la demande d'indemnisation relative aux véhicules est recevable en entier au montant de 441,16 \$.

Annexe 13 – Administration

Montant réclamé : 106,30 \$

La GCC a réclamé des frais d'administration. Au départ, elle a demandé un taux administratif de 2,53 %, qui a été calculé en appliquant ce taux aux frais de salaire et aux frais de déplacement.

Dans le passé, la GCC et l'administrateur ont négocié le taux administratif maximum qui peut être réclamé. Un nouveau taux maximum de 3,09 % a été convenu juste avant la réception de la présente demande d'indemnisation.

Après avoir examiné la demande d'indemnisation, l'administrateur a demandé à la GCC de confirmer qu'elle voulait bel et bien utiliser un taux inférieur à celui qui avait été approuvé. Le 16 octobre 2020, la GCC a présenté une demande d'indemnisation corrigée, dans laquelle elle a appliqué un taux administratif de 3,09 % aux frais de salaire et aux frais de déplacement.

Ce montant plus élevé est conforme à l'entente sur le taux administratif. Le montant lui-même est raisonnable, car il est bien inférieur à 1 % de l'ensemble des frais.

La portion de la demande d'indemnisation relative aux frais d'administration est recevable en entier au montant de 106,30 \$.

SOMMAIRE DE L'OFFRE ET CONCLUSION

Le tableau suivant montre un sommaire des frais réclamés et des frais recevables relativement à la demande d'indemnisation de la GCC concernant le navire :

Annexe	Montant réclamé	Montant recevable
Services contractuels	19 780,74 \$	19 780,74 \$
Déplacements	1 819,10 \$	1 819,10 \$
Salaires ETP	1 945,35 \$	1 945,35 \$
Heures de travail supplémentaires ETP	4 457,48 \$	4 457,58 \$
Équipement de lutte contre la pollution	106,42 \$	106,42 \$
Véhicules	441,16 \$	441,16 \$
Administration	106,30 \$	106,30 \$
Total	28 656,55 \$	28 656,55 \$

Tableau 1 - Sommaire des montants réclamés et des montants recevables

Le montant des frais recevables s'élève à 28 656,55 \$. 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.

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.