



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)

## LETTRE D'OFFRE

Ottawa, le 26 janvier 2021

*Dossier de la CIDPHN : 120-876-C1*

*Dossier de la GCC :*

### PAR COURRIEL

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

**OBJET : *L'Épaulard* – Blacks Harbour (Nouveau-Brunswick)**  
**Date de l'incident : 2018-11-04**

---

### SOMMAIRE ET OFFRE D'INDEMNITÉ

Cette lettre est en réponse à une demande d'indemnisation présentée par la Garde côtière canadienne (la « GCC ») relativement à un navire de pêche de 54 pieds appelé *L'Épaulard* (le « navire »). Le navire a coulé à un quai flottant situé à Blacks Harbour, au Nouveau-Brunswick, le 4 novembre 2018 (l'« incident »).

Le 3 novembre 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 une demande d'indemnisation de la GCC au nom de l'administrateur. Dans la lettre d'accompagnement de sa demande d'indemnisation, la GCC a indiqué qu'elle réclamait des frais de 6 798,80 \$. Cependant, le sommaire de la demande d'indemnisation et les documents joints à celle-ci indiquent que les frais réclamés s'élèvent à 7 821,73 \$. Pour les besoins de la décision devant être rendue par l'administrateur, le plus élevé de ces deux montants a été considéré comme étant la somme réclamée.

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*, L.C. 2001, ch. 6 (la « LRMM »).

La somme de **7 674,80 \$** (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, ainsi qu'une description de la demande d'indemnisation de la GCC.

## 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. Elle comprend également une mise en demeure qui a été envoyée au propriétaire du navire le 21 août 2019.

Dans la mesure où l'exposé et les documents justificatifs se rapportent à la décision, ils sont examinés ci-après.

### Exposé

À 9 h 54 le 4 novembre 2018, le Centre des Services de communication et de trafic maritimes (« SCTM ») du Labrador de la GCC a avisé l'officier de service en intervention environnementale (« OSIE ») de la GCC que le navire avait coulé. Il a aussi signalé que de la pollution était visible dans l'eau et qu'il y avait une odeur de carburant à l'endroit du naufrage.

À 14 h 00 ce jour-là, deux membres du personnel d'intervention d'urgence de la GCC sont arrivés sur les lieux du naufrage pour évaluer la situation. Comme il avait été signalé, le navire avait coulé à un quai flottant. De la pollution par les hydrocarbures, qui semblait avoir été causée par le navire, était visible dans l'eau. En raison de la façon dont le navire avait coulé, notamment parce qu'il était partiellement coïncé sous le quai flottant et que ses amarres en bloquaient l'accès, il a été décidé de ne pas déployer un barrage flottant.

Le personnel d'intervention d'urgence de la GCC a pu déployer des barrages flottants aux endroits où des hydrocarbures s'étaient accumulés dans le port, et il a utilisé du matériel absorbant pour recueillir les hydrocarbures récupérables à la surface de l'eau.

Plus tard le même jour, le propriétaire du navire a communiqué avec la GCC. Il a fourni un plan préliminaire pour le sauvetage du navire.

Le 5 novembre 2018, trois membres du personnel d'intervention d'urgence de la GCC se sont rendus sur les lieux pour réévaluer la situation. Une partie du navire semblait maintenant être coïncée sous le quai flottant. Le personnel d'intervention d'urgence de la GCC a remplacé une partie du matériel de lutte contre la pollution. Le propriétaire a indiqué qu'il allait tenter de renflouer le navire à marée basse ce jour-là.

Plus tard le même jour, le navire complet a été coïncé sous le quai. Cela a exercé une forte pression sur la plateforme à laquelle le quai était fixé. Le propriétaire a annoncé qu'en raison de la situation changeante, et après en avoir discuté avec son assureur, il allait engager un tiers entrepreneur pour sortir le navire de l'eau.

Le 6 novembre 2018, à son arrivée sur les lieux, le personnel d'intervention d'urgence de la GCC a constaté que le navire était en train d'être remorqué. Le navire a été tiré et déposé sur le rivage de l'autre côté du quai. Le propriétaire avait engagé une compagnie locale qui a utilisé une excavatrice pour aider à stabiliser le navire, afin qu'il puisse être inspecté et réparé. De petites irisations d'hydrocarbures étaient encore visibles dans l'eau.

Entre le 7 et le 9 novembre 2018, le navire a été inspecté et de nombreux plans ont été formulés. Les agents gouvernementaux chargés de la réglementation ont rejeté plusieurs de ces plans. Finalement, le propriétaire et ses entrepreneurs ont déconstruit le navire sur le rivage et ont pris des mesures pour éliminer toute menace de pollution par les hydrocarbures.

### Sommaire des frais

Les frais réclamés dans la demande d'indemnisation de la GCC sont résumés comme suit :

		<u>SCH</u>
MATERIALS AND SUPPLIES	\$ 485.00	<u>1</u>
CONTRACT SERVICES	\$ 621.00	<u>2</u>
TRAVEL	\$ 479.05	<u>3</u>
SALARIES - FULL TIME PERSONNEL	\$ 2,877.87	<u>4</u>
OVERTIME - FULL TIME PERSONNEL	\$ 2,612.97	<u>5</u>
OTHER ALLOWANCES	\$ -	<u>6</u>
SALARIES - CASUAL PERSONNEL	\$ -	<u>7</u>
SHIPS' COSTS (EXCL. FUEL & O/T)	\$ -	<u>8</u>
SHIPS PROPULSION FUEL	\$ -	<u>9</u>
AIRCRAFT	\$ -	<u>10</u>
POLLUTION COUNTER-MEASURES EQUIPMENT (PCME)	\$ -	<u>11</u>
VEHICLES	\$ 621.18	<u>12</u>
ADMINISTRATION	\$ 124.67	<u>13</u>
<b>TOTAL CCG COST OF INCIDENT</b>	<b><u>\$ 7,821.73</u></b>	

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

### Documents relatifs aux frais de déplacement

Les documents relatifs aux frais de repas fournis par la GCC comportent une anomalie. À la GCC, les frais de repas sont considérés comme une indemnité. Dans la demande d'indemnisation, les montants des indemnités sont indiqués correctement dans les relevés de dépenses. Cependant, une taxe, à savoir la TVH, figure séparément dans ces relevés.



Daily Field Supervisor's Report							
Date: November 9 <sup>th</sup> 2018							
Name of Incident: F/V L'Epaulard							
Operational Area: New Brunswick							
Work Site: Black's Harbour							
Supervisor: Kyle Jarvis							
Employee's Name	Classification	Start	End	Regular Hours	Overtime Hours		Dirty Pay Hours
					1.5	2	
Kyle Jarvis	GT-05	0600	1200	6			
Bennett	GT-04	0900	1530	6.5			
McEvoy							
<p><b>Description of today's work:</b></p> <p>0600LT- ER Departs Saint John</p> <p>0700LT- ER arrives on site, upon arrival it is found the vessel is being dismantled on the shoreline. The vessel owner explains that they attempted to repair the vessel but it was splitting at the keel and was unable to be repaired.</p> <p>ER advises TC and NB Environment and Local Government (ELG) of the changes to the incident and that the owner is now dismantling the vessel on the shoreline using excavators and dump trucks.</p> <p>ER will stay on site during the dismantling operation to monitor for pollution.</p> <p>1100LT- NB ELG on site and is speaking with the workers to ensure proper disposal of contaminated debris.</p> <p>1400LT- All threats of pollution have been removed from the vessel, this includes engines, fuel tanks and hydraulic tanks. ER assesses the site and finds no recoverable pollution.</p> <p>1430LT- ER departs for Saint John</p> <p>1530LT- ER returns in Saint John</p>							

Figure 3 - Rapport quotidien du superviseur sur le terrain pour le 9 novembre 2018



Fisheries and Oceans - Maritimes Region  
Pêches et Océans - Région des Maritimes

VEHICLE TRIP RECORD/  
REGISTRE D'UTILISATION DU VÉHICULE

Ford F550  
11-201 LAY 797

Year/Month - Année/Mois  
Nov 2018

Department Vehicle No.  
No. d'identification du véhicule

Odometer Start - Odomètre au départ  
55 152

Date	Trip - Voyage Destination	Remarks on Performance (pre - inspection) Observations sur le rendement (avant l'inspection)	Accident ✓ L'accident ✓	Down Time Days Temps d'arrêt jours	Odometer at end of Trip Odomètre à l'arrivée	USA Trip No. of hours Voyage aux E-U nombre d'heures	USA Trip No. of days Voyage aux E-U nombre de jours	Business - No. of km Affaire - nombre km	Personal - No. of km Personnelles - nombre km	Signature of Operator Signature du conducteur
04.11.18	Saint John - Blacks hbr				55 315			163		BM
05.11.18	Saint John - Blacks hbr				55 627			317		BM
06.11.18	Saint John - Blacks hbr				55 794			152		BM
07.11.18	Saint John - Blacks hbr				55 956			174		BM
08.11.18	Saint John - Blacks hbr				56 125			167		BM
09.11.18	Saint John - Blacks hbr				56 296			171		BM

Figure 4 - Copie du registre d'utilisation du véhicule joint à la demande d'indemnisation

\*\*\*

## CONCLUSIONS ET DÉCISIONS

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

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. Cela a occasionné des frais pour la prise de mesures visant à atténuer ces dommages. 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) de la LRMM.

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.

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

### Conclusions concernant la preuve

*L'exposé de la GCC est exact*

Les faits énoncés dans l'exposé fourni par la GCC sont généralement acceptés comme étant une description exacte des événements qui ont eu lieu et des décisions qui ont été prises par la GCC.

*Le navire a coulé et a rejeté des hydrocarbures*

Le navire a coulé alors qu'il était amarré à un quai flottant, et il a commencé à rejeter des hydrocarbures. La GCC a pris des mesures d'intervention raisonnables, y compris des mesures de lutte contre la pollution.

Dans ce cas-ci, la majeure partie des mesures d'intervention en réponse au naufrage ont été prises par le propriétaire du navire. La GCC a agi selon son mandat prévu à l'art. 180 de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, L.C. 2001, ch. 26, c'est-à-dire de surveiller les mesures d'intervention prises par le propriétaire en réponse à l'incident. Il était raisonnable d'exercer un certain degré de surveillance, mais il y a lieu d'examiner de près le nombre de membres du personnel qui ont été chargés de cette surveillance.

Jusqu'à ce que le navire soit déconstruit et que tous les hydrocarbures se trouvant à bord aient été enlevés, il était raisonnable de considérer que le navire présentait une menace continue de pollution par les hydrocarbures.

\*\*\*

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

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 dans la présente lettre, les paragraphes suivants expliquent pourquoi certaines portions de la demande d'indemnisation de la GCC ont été jugées recevables et d'autres ont été rejetées.

Les frais que la GCC a réclamés à la Caisse sont répartis en quatre catégories. L'analyse de la demande d'indemnisation est structurée de la même façon.

Annexe 1 – Matériel et fournitures

Montant réclamé : 485,00 \$

Les frais réclamés pour le matériel et les fournitures comprennent six ballots de barrages flottants et quatre ballots de matelas absorbants. Ce type de matériel et la quantité utilisée correspondent à l'incident décrit dans l'exposé. De par sa nature, ce matériel est utile lorsqu'il s'agit de prendre des mesures de lutte contre la pollution par les hydrocarbures; dans ce cas-ci, il a été utilisé de manière appropriée. Le montant réclamé correspond à celui indiqué dans le manuel des tarifs des services externes de la GCC, et il est raisonnable.

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

**La portion de la demande d'indemnisation relative au matériel et aux fournitures est recevable au montant de 485,00 \$.**

Annexe 2 – Services contractuels

Montant réclamé : 621,00 \$

Les frais réclamés pour les services contractuels se rapportent à l'élimination de matelas absorbants contaminés. À cette fin, la GCC a fait appel à l'entreprise Regional Petroleum Recycling Ltd. Une facture émise par cette entreprise a été jointe à la demande d'indemnisation et semble être en ordre. Le montant réclamé est jugé raisonnable, et l'élimination de déchets d'hydrocarbures est considérée comme une mesure raisonnable de lutte contre la pollution en réponse à un incident de pollution par les hydrocarbures causé par un navire.

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

**La portion de la demande d'indemnisation relative aux services contractuels est recevable au montant de 621,00 \$.**

Annexe 3 – Déplacements

Montant réclamé : 479,05 \$

Les frais de déplacement réclamés par la GCC se limitent aux frais de repas. La GCC a réclamé les frais de repas de deux des quatre membres de son personnel qui ont participé à l'intervention.

Le montant des frais est conforme aux indemnités de repas des membres du personnel de la GCC qui voyagent en service commandé. Cependant, comme il est expliqué plus en détail dans la section des Salaires du personnel à temps plein (annexe 4), la présence de deux membres du personnel de la GCC le 8 novembre 2018 n'était pas nécessaire ni raisonnable. Le montant des frais de déplacement réclamés a donc été réduit de 19,85 \$.

Il y a un problème concernant les taxes indiquées dans les documents de la GCC relatifs aux frais de déplacement. Étant donné que la GCC a versé une indemnité, les taxes ne devraient pas être incluses. Malgré cela, les taxes sont incluses dans les relevés de dépenses. Cette application irrégulière des taxes ne semble pas avoir été répétée dans la demande d'indemnisation de la GCC, et il n'est donc pas nécessaire de réduire le montant réclamé.

**La portion de la demande d'indemnisation relative aux frais de déplacement est recevable au montant de 459,20 \$.**

Annexe 4 – Salaires – Personnel à temps plein

Montant réclamé : 2 877,87 \$

Il y a un écart de deux cents (2 877,87 \$ et 2 877,89 \$) entre le montant total que la GCC a réclamé pour les salaires et le montant total que l'administrateur a calculé durant son évaluation de la demande d'indemnisation. Cet écart est attribuable à une erreur d'arrondissement, mais de toute façon, la GCC a réclamé le montant inférieur.

Le nombre de membres du personnel de la GCC dépêchés pour intervenir en réponse à l'incident entre le 4 et 7 novembre 2018 est jugé raisonnable. Le premier jour de l'incident, soit le 4 novembre 2018, trois membres du personnel de la GCC ont été dépêchés sur les lieux pour évaluer la situation, qui était alors incertaine. Les deux jours suivants, une fois que la situation était mieux comprise, le nombre de membres du personnel d'intervention a

été réduit à deux. Bien que la GCC n'allait exercer qu'un rôle de surveillance, il était raisonnable d'avoir deux membres de son personnel sur place, étant donné les difficultés d'ordre pratique et technique auxquelles était confronté le propriétaire du navire. De plus, il y avait encore une irisation d'hydrocarbures à la surface de l'eau, et du matériel absorbant devait être déployé pour récupérer les hydrocarbures polluants.

À la fin de la journée du 7 novembre 2018, aucune pollution par les hydrocarbures récupérable n'était visible dans l'eau. Tous les barrages flottants avaient été enlevés. La GCC avait accepté le plan du propriétaire pour déconstruire le navire à Limekiln Bay. Ce plan avait d'abord été présenté verbalement, et il a ensuite été officialisé par écrit le 8 novembre 2018.

Par la suite, il était encore raisonnable pour la GCC de surveiller les travaux de sauvetage effectués par le propriétaire du navire les 8 et 9 novembre 2018, mais cette surveillance aurait pu être faite par une seule personne. Il n'était pas raisonnable que deux membres du personnel d'intervention d'urgence de la GCC soient présents sur les lieux chaque jour, et les frais de salaire réclamés pour la journée du 8 novembre 2018 ont été réduits en conséquence.

Il y a une divergence dans les montants réclamés pour le 9 novembre 2018. Le rapport quotidien du superviseur sur le terrain montre que deux différents membres du personnel ont fait respectivement 6 heures et 6,5 heures de travail. Les heures d'arrivée de ces membres du personnel étaient différentes (respectivement 6 h 00 et 9 h 00), de même que leurs heures de départ (respectivement 12 h 00 et 15 h 30), et leur nombre total d'heures de travail différait également (respectivement 6 heures et 6,5 heures). Le rapport comprend un registre indiquant un seul déplacement en véhicule d'une durée de 9,5 heures.

Il n'a pas été possible de concilier cette divergence au moyen de la preuve fournie à l'origine. Une question à ce sujet a été posée à la GCC le 30 décembre 2020. Une réponse a été reçue le 8 janvier 2021. La réponse a confirmé qu'en fait, deux véhicules de la GCC ont été utilisés – les données du registre d'utilisation d'un des véhicules n'ont pu être trouvées. Les deux membres du personnel de la GCC ont quitté à des heures étalées, leur départ ayant été décalé d'environ une heure pour le relais, mais autrement la GCC avait l'intention de n'avoir qu'un seul membre du personnel d'intervention sur place. Comme la journée allait être longue et que la GCC voulait éviter à ses employés de faire inutilement des heures de travail supplémentaires, les membres du personnel ont été déployés dans deux véhicules et leurs heures de départ ont été décalées. L'explication fournie par la GCC était complète et opportune. Elle était logique par rapport aux autres éléments de preuve. À la lumière de cette explication, la manière dont la GCC a procédé était raisonnable et avait pour but d'assurer la surveillance des mesures de lutte contre la pollution par les hydrocarbures. Les frais réclamés pour les heures de travail du 9 novembre 2018 sont donc acceptés en entier.

Pour les besoins de l'évaluation, et selon la décision énoncée plus haut d'accepter les frais de salaire d'un membre du personnel de la GCC pour la journée du 8 novembre 2018, les frais réclamés pour les travaux effectués le 8 novembre 2018 sont réduits de trois heures. Le nombre d'heures de travail pour le 9 novembre 2018 est accepté en entier. Selon le

niveau de classification GT-04 et le taux de salaire de 38,37 \$ l'heure, le montant total de la réduction est de 116,91 \$.

**La portion de la demande d'indemnisation relative aux salaires est recevable au montant de 2 760,96 \$.**

Annexe 5 – Heures de travail supplémentaires – PTP Montant réclamé : 2 612,97 \$

La GCC a réclamé les frais des heures de travail supplémentaires effectuées par son personnel entre le 4 et le 7 novembre 2018. Les montants réclamés correspondent au contenu des documents fournis par la GCC. Les heures de travail supplémentaires effectuées par le personnel de la GCC sont considérées comme une mesure raisonnable prise en réponse à la pollution par les hydrocarbures, dans le cadre du rôle de surveillance exercé par la GCC, et les frais réclamés à cet égard sont acceptés en entier.

**La portion de la demande d'indemnisation relative aux heures de travail supplémentaires est recevable au montant de 2 612,97 \$.**

Annexe 12 – Véhicules Montant réclamé : 621,18 \$

Le personnel du bureau de l'administrateur a calculé que la distance entre Saint John et Blacks Harbour est de 71 km. Un voyage aller-retour effectué chaque jour de l'intervention représenterait un trajet d'au moins 853 km. Les frais réclamés par la GCC pour l'usage de véhicules représentent un trajet de 981 km. Ce chiffre est jugé raisonnable, et il est justifié par un registre d'utilisation de véhicule qui était joint à la demande d'indemnisation.

Les frais quotidiens de 67,56 \$ réclamés pour l'usage d'un véhicule sont raisonnables et correspondent aux tarifs des services externes de l'équipement d'intervention environnementale de la GCC. Le montant total de ces frais s'élève à 405,36 \$. Aucun reçu pour l'achat d'essence n'a été joint à la demande d'indemnisation. À la place, des frais de kilométrage ont été réclamés au taux de 0,22 \$ le kilomètre. Ce taux avait été accepté par l'administrateur dans le passé, et il est jugé raisonnable. Lorsque ce taux est appliqué au kilométrage parcouru qui est indiqué dans les documents fournis, le montant total de ces frais s'élève à 215,82 \$.

**La portion de la demande d'indemnisation relative aux véhicules est recevable au montant de 621,18 \$.**

Annexe 13 – Administration Montant réclamé : 124,67 \$

Des frais d'administration au taux de 3,09 % ont été appliqués aux montants réclamés pour le matériel et les fournitures, les déplacements et les salaires du personnel à temps plein. Le taux des frais d'administration et son application à ces catégories de frais ont été jugés raisonnables par l'administrateur dans le passé.

Les frais d'administration réclamés ont été quelque peu réduits pour tenir compte de la réduction des frais de déplacement et des frais de salaire pour la journée du 8 novembre 2018, mais ils ont autrement été acceptés.

**La portion de la demande d'indemnisation relative aux frais d'administration est recevable au montant de 114,49 \$.**

\*\*\*

### **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 :

<b>Annexe</b>	<b>Montant réclamé</b>	<b>Montant recevable</b>
1 – Matériel et fournitures	485,00 \$	485,00 \$
2 – Services contractuels	621,00 \$	621,00 \$
3 – Déplacements	479,05 \$	459,20 \$
4 – Salaires – Personnel à temps plein	2 877,87 \$	2 760,96 \$
5 – Heures de travail supplémentaires – Personnel à temps plein	2 612,97 \$	2 612,97 \$
12 – Véhicules	621,18 \$	621,18 \$
13 – Administration	124,67 \$	114,49 \$
<b>Totaux</b>	<b>7 821,74 \$</b>	<b>7 674,80 \$</b>

*Tableau 3 – Sommaire des montants réclamés et des montants recevables*

Le montant des frais recevables s'élève à **7 674,80 \$**. 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.