



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

LETTRE D'OFFRE

Ottawa, le 26 avril 2022

Dossier de la CIDPHN : 120-910-C1

Dossier de la GCC :

PAR COURRIEL

Gestionnaire, Services et planification d'intervention
Garde côtière canadienne
200, rue Kent (5N167)
Ottawa (Ontario) K1A 0E6

OBJET : Navire à moteur *Tecumseh* – rivière Détroit, Windsor (Ontario)
Date de l'incident : 15 décembre 2019

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 vraquier *Tecumseh* (le « navire »). Le navire a pris feu sur la rivière Détroit le 15 décembre 2019, alors qu'il naviguait de Thunder Bay à Windsor, en Ontario (l'« incident »).
- (2) Le 14 décembre 2021, 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 la 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 9 752,43 \$ pour les frais des mesures d'intervention qu'elle a prises en réponse à l'incident.
- (3) 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 LRMM.
- (4) La somme de 4 803,52 \$ (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 où la somme offerte sera versée, en conformité avec l'article 116 de la LRMM.
- (5) Les motifs de l'offre sont exposés ci-après, en plus d'une description de la demande d'indemnisation.

DEMANDE D'INDEMNISATION REÇUE

(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, ils sont examinés ci-après.

Exposé

(7) D'après l'exposé, le 15 décembre 2019, la GCC a été avisée que la salle des machines du navire avait pris feu pendant que celui-ci naviguait sur la rivière Détroit, qui fait partie de la frontière entre le Canada et les États-Unis. On a signalé que de la fumée émanait du navire, mais aucune pollution par les hydrocarbures n'était visible. La Garde côtière des États-Unis (l'« USCG ») ainsi que des pompiers et des sauveteurs locaux étaient présents sur les lieux de l'incident.

(8) Cette nuit-là, les intervenants, y compris la GCC, l'USCG, Transports Canada, le Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage (le « CCCOS ») et le port de Windsor, ont tenu une téléconférence pour discuter d'un plan de sauvetage visant à atténuer adéquatement la menace de pollution par les hydrocarbures que posait le navire. Les intervenants ont décidé de remorquer le navire jusqu'à un terminal maritime situé à Windsor pour évaluer les dommages causés par l'incendie.

(9) Durant une deuxième téléconférence tenue tôt le matin du 16 décembre, il a été confirmé que l'incendie semblait avoir été maîtrisé. De plus, la Société d'intervention maritime de l'Est du Canada (la « SIMEC ») a confirmé à la GCC que son personnel allait arriver sur les lieux vers 3 h 00 le matin du 16 décembre.

(10) Quelques heures plus tard, la GCC a été informée que les membres de l'équipe du CCCOS arrosaient de l'eau sur le navire pour l'empêcher de geler. Un navire de la GCC utilisé par le CCCOS à des fins de recherche et de sauvetage est arrivé sur les lieux peu de temps après.

(11) À 5 h 00 le 16 décembre, la SIMEC a informé la GCC qu'elle avait commencé à déployer un barrage flottant autour du navire et que l'équipe de sauvetage d'un entrepreneur local était arrivée. À 7 h 00, la mise en place du barrage flottant était terminée.

(12) Vers 11 h 00, le terminal maritime de Windsor a confirmé que le navire était amarré à son installation. Le CCCOS a ensuite confirmé que l'incendie avait été éteint. Les pompiers de Détroit ont examiné la salle des machines et ont constaté que la cale à marchandise était remplie de grains de canola.

(13) Des dispositions ont été prises pour céder la responsabilité de l'opération du CCCOS à la GCC. Le personnel de la GCC est arrivé sur les lieux vers 13 h 30. La GCC a demandé qu'un de ses navires soit utilisé pour prendre des photos et faire une évaluation du navire ce soir-là. Cependant, ce matériel a apparemment été perdu ou

supprimé plus tard, en raison de mises à jour technologiques faites par la GCC. La GCC a aussi demandé qu'un plan d'allègement écrit soit établi pour enlever les hydrocarbures du navire et que ce plan soit approuvé par Transports Canada.

- (14) Une autre téléconférence a eu lieu le matin du 17 décembre, durant laquelle il a été confirmé que le navire était amarré en toute sécurité et que la salle des machines était ventilée. Il a été décidé que l'équipage du navire devrait inspecter les réservoirs de carburant et de ballast du navire. On croyait que le navire contenait 205 tonnes de mazout intermédiaire IFO 80, 60 tonnes de carburant diesel et 4 000 litres de lubrifiants en vrac.
- (15) Au matin du 18 décembre, la salle des machines et les emménagements du navire avaient été ventilés. Une inspection complète du navire était toujours en cours, mais une inspection initiale n'a révélé aucun signe de dommages structuraux.
- (16) Le 19 décembre, la société propriétaire du navire a confirmé que des électriciens allaient installer des panneaux d'éclairage et de chauffage temporaires pour empêcher les valves du navire de geler. Un autre entrepreneur devait enlever l'huile usée des cales pour pouvoir inspecter la cargaison de grains de canola du navire.
- (17) Le 20 décembre, le propriétaire a indiqué que le contenu des cales du navire était en train d'être vidé. Environ 33 500 litres d'hydrocarbures ont été enlevés. Les écoutilles du navire sont restées fermées jusqu'à l'arrivée d'un représentant de la compagnie d'assurance qui est venu inspecter la cargaison. Deux membres du personnel de la GCC ont été envoyés sur les lieux pour surveiller l'opération d'allègement qui s'est déroulée au cours des jours suivants.
- (18) Le 21 décembre, environ 90 tonnes métriques de mazout intermédiaire IFO 80 ont été enlevées du navire. Le lendemain, 61 tonnes métriques de plus ont été enlevées. Jusqu'à ce jour, 180 tonnes métriques de mazout IFO 80 et 20 tonnes métriques de carburant diesel marin avaient été enlevées.
- (19) Le 23 décembre, la GCC a indiqué que le navire contenait encore environ 80 tonnes métriques de mazout intermédiaire IFO 80 et 35 tonnes métriques de carburant diesel marin. Il a été décidé de laisser ces hydrocarbures à bord du navire durant l'hiver pour alimenter ses génératrices. La GCC a alors conclu que les réservoirs de carburant du navire ne posaient plus aucun risque potentiel. Les opérations ont cessé le 24 décembre et le navire a été mis en réserve.

Sommaire des frais

- (20) Le 26 janvier 2022, le bureau de l'administrateur a demandé des documents additionnels à la GCC, lesquels ont été fournis. Ces documents comprenaient une version révisée du sommaire des frais qui portait la même date de préparation que le sommaire initial (14 décembre 2021), mais dont le total des frais réclamés s'élevait à 8 335,85 \$.

travaillé le 23 décembre 2019, des reçus de péage, ainsi que deux formulaires de demande d'autorisation de voyager présentés par un agent.

- (25) Étant donné que la demande d'indemnisation révisée ne contenait aucune autre feuille de calcul des frais, les frais réclamés dans la demande d'indemnisation initiale sont ceux qui ont été utilisés pour l'évaluation de la demande d'indemnisation. Les documents joints à la demande d'indemnisation révisée, en dépit du fait qu'ils étaient incohérents et que les montants réclamés dans certains d'entre eux étaient différents, ont servi à faire une comparaison avec les frais réclamés dans la demande d'indemnisation initiale, lorsque cela était possible.

CONSTATATIONS ET CONCLUSIONS

La demande d'indemnisation de la GCC pourrait être admissible

- (26) L'incident a menacé de causer des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures dans la mer territoriale ou les eaux intérieures du Canada, et il a occasionné des frais pour la prise de mesures visant à prévenir de tels dommages. La demande d'indemnisation relative à l'incident pourrait donc être admissible.
- (27) La GCC est un demandeur admissible pour l'application de l'art. 103 de la LRMM.
- (28) La preuve indique qu'un rejet d'hydrocarbures était prévu, et la demande d'indemnisation a été reçue dans le délai de prescription énoncé à l'alinéa 103(2)b) de la LRMM, qui s'applique si des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures étaient prévus.
- (29) 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, ou selon la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute, et ils pourraient donc être indemnifiables.
- (30) Par conséquent, la demande d'indemnisation pourrait être admissible selon l'art. 103 de la LRMM.

Identification et description du *Tecumseh*

- (31) Construit en 1972, le *Tecumseh* est un vraquier à coque d'acier de 615 pieds qui a une jauge brute de 18 049. Il a six cales à marchandise et deux machines de 6 000 chevaux-vapeur qui entraînent une seule hélice.
- (32) Le *Tecumseh* appartient à Lower Lakes Towing Ltd., une filiale canadienne de Rand Logistics – ASC Holdings, LLC, une société américaine. Il est immatriculé au Canada sous le numéro matricule 836045.

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

(33) La GCC a joint à sa demande d'indemnisation un exposé et d'autres documents justificatifs qui présentent les faits de l'incident et de l'intervention de façon assez détaillée. Les descriptions des événements importants fournies dans les documents de la GCC sont acceptées comme étant exactes, à part quelques lacunes dans la preuve qui sont examinées en détail ci-après.

Le navire posait une menace de pollution par les hydrocarbures au moment de l'incident

(34) Il est admis que le navire posait une menace de pollution. Si l'incendie n'avait pas été maîtrisé, ou si le navire s'était échoué ou s'il avait endommagé l'infrastructure avoisinante, les conséquences auraient pu être graves. La preuve montre que le navire contenait environ 269 tonnes de produits pétroliers, et un rejet d'hydrocarbures aurait pu avoir un impact sur les millions de personnes qui obtiennent leur eau potable du bassin ouest du lac Érié. Par conséquent, il était raisonnable pour la GCC de prendre des mesures d'intervention en réponse à l'incident et à la menace de pollution que posait le navire.

La présence de la GCC sur les lieux de l'incident n'était pas nécessaire après le 19 décembre 2019

(35) Il est reconnu qu'une coordination transfrontalière avec les autorités américaines, comme l'USCG et les pompiers de Détroit, était nécessaire en raison de l'endroit où se trouvait le navire sur la rivière Détroit. En raison de cette situation plus complexe, la présence d'agents de la GCC sur les lieux de l'incident était nécessaire, au moins durant l'intervention initiale en réponse à la pollution par les hydrocarbures et pendant les opérations de recherche et de sauvetage.

(36) Cependant, d'après l'exposé de la GCC, la société propriétaire du navire a mobilisé des ressources de manière efficace pour maîtriser la situation. La description des événements ayant mené à la fin de l'intervention de la GCC le 24 décembre 2019 montre clairement que la présence de la GCC sur place aurait pu être réduite plus tôt.

(37) Une fois que l'incendie a été éteint, le navire a été vidé des polluants qu'il contenait et il a été amarré au terminal maritime de Windsor. À ce stade, la menace de pollution que posait le navire avait été atténuée de façon satisfaisante, et le rôle de la GCC dans les opérations telles que l'allègement de la cargaison est devenu superflu. Ces opérations étaient principalement du ressort des inspecteurs de la sécurité maritime de Transports Canada qui participaient aux opérations d'intervention.

(38) Par conséquent, il est conclu qu'à la fin de la journée de travail le 19 décembre 2019, la présence de la GCC sur les lieux de l'incident n'était plus nécessaire. À ce stade, la GCC avait confirmé que la structure du navire était intacte, et elle avait constaté que le propriétaire avait enlevé l'huile usée des cales du navire et qu'il avait installé des panneaux électriques. De plus, des inspecteurs de Transports Canada étaient sur place,

le Bureau de la sécurité des transports avait commencé à enquêter sur la cause de l'incendie, et les intervenants avaient été suffisamment renseignés. Toute autre surveillance de la part de la GCC aurait pu être faite à distance.

- (39) Par conséquent, la majeure partie des frais réclamés qui ont été engagés après le 19 décembre 2019 sont rejetés.

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

- (40) Les frais réclamés par la GCC sont répartis en cinq annexes, dont chacune est examinée ci-après. Dans la mesure où les motifs ne sont pas déjà exposés ailleurs dans cette lettre, les sections suivantes expliquent pourquoi certaines portions de la demande d'indemnisation de la GCC ont été jugées recevables et d'autres ont été rejetées.

Annexe 3 – Déplacements

Montant réclamé : 1 642,22 \$

- (41) Les frais de déplacement réclamés se rapportent aux frais d'hébergement, aux frais de repas, aux indemnités quotidiennes et aux frais de transport de cinq agents de la GCC, dont seulement deux ont engagé des frais de déplacement avant le 19 décembre 2019. Plus précisément, l'exposé indique que deux agents se sont rendus au terminal maritime de Windsor le 16 décembre. Bien que les autres documents soient difficiles à concilier, ils contiennent suffisamment d'information pour confirmer ce déplacement.
- (42) L'envoi de deux agents au terminal pour surveiller l'opération d'intervention initiale était une mesure raisonnable. L'indemnité de repas de 91,75 \$ par jour et le tarif hôtelier de 142,20 \$ pour chacun des agents sont jugés raisonnables, tout comme les frais de péage de 25,25 \$ qu'ils ont payés en route. Enfin, les indemnités quotidiennes sont jugées raisonnables pour les deux agents qui ont voyagé.
- (43) Une légère réduction a été faite pour tenir compte du fait que les montants réclamés pour les frais de repas et les indemnités quotidiennes dépassent de 0,25 \$ la limite quotidienne de 108,80 \$ établie par le Conseil national mixte de la Commission de la fonction publique du Canada. Le montant total accepté s'élève donc à 544,30 \$.
- (44) Le reste des frais de déplacement, engagés par les trois agents qui ont voyagé de Parry Sound à Windsor (Ontario) après le 19 décembre, sont rejetés pour les motifs exposés ci-haut.

La portion de la demande d'indemnisation relative aux déplacements est recevable au montant de 544,30 \$.

- (45) La preuve fournie pour justifier les frais de salaire et les frais des heures de travail supplémentaires est incohérente, et les frais révisés soumis en réponse aux demandes de renseignements du bureau de l'administrateur sont difficiles à concilier avec les frais réclamés à l'origine. Dans l'évaluation de la demande d'indemnisation, on a considéré seulement les agents dont les salaires et les heures de travail ont pu être conciliés entre les deux feuilles de calcul des salaires réclamés et dont la preuve montre que ces agents ont travaillé entre le 15 et le 19 décembre 2019.
- (46) Selon ces critères, les heures de travail de trois des sept agents de la GCC qui ont participé à l'intervention pourraient être indemnissables par la Caisse. Les heures de travail de ces trois agents sont acceptées en supposant que, compte tenu de la nature transfrontalière de l'incident, l'intervention initiale de la GCC a été particulièrement exigeante, du fait que deux agents se sont rendus à Windsor et qu'un autre agent a coordonné les activités à distance.
- (47) Cependant, les autres documents concernant les salaires fournis par la GCC étaient incohérents et il y manquait des renseignements pertinents. Ailleurs, des renseignements inutiles ont été fournis, comme des données sur les heures supplémentaires pour la mauvaise année et des taux de salaire incorrects. Enfin, étant donné qu'aucun registre quotidien du personnel et de l'équipement n'était inclus dans la demande d'indemnisation, il a été impossible de déterminer avec précision la répartition quotidienne des salaires et des heures de travail supplémentaires de chaque agent.
- (48) Plutôt que de rejeter tous les frais réclamés pour les salaires et les heures de travail supplémentaires au motif que la preuve fournie est incohérente et contradictoire, un nombre approximatif des heures de travail quotidiennes faites par chaque agent du 15 au 19 décembre 2019 a été calculé d'après la preuve fournie et a servi de base à la présente partie de l'offre. De plus, les frais de salaire réclamés pour les trois agents dont les salaires ont été évalués, dont deux sont rémunérés au niveau GT-4 et l'autre au niveau GT-07, ne correspondent pas aux taux publiés par le Secrétariat du Conseil du Trésor; par conséquent, ces derniers taux ont été substitués aux taux de salaire réclamés.
- (49) Cette approche donne un total de 55 heures de travail réparties entre les trois agents pour la période du 15 au 19 décembre, soit 28,5 heures, 11 heures et 15,5 heures de travail faites respectivement par ces trois agents. Le premier agent est rémunéré au niveau GT-07 (57,80 \$ l'heure) et les deux autres au niveau GT-04 (l'un d'eux est rémunéré au cinquième échelon du niveau GT-04, soit un total de 46,16 \$ l'heure, et l'autre au premier échelon du niveau GT-04, soit un total de 41,86 \$ l'heure).
- (50) Cette formule donne un montant total de 2 803,89 \$ pour les frais de salaire acceptés. Les heures dépassant les 7,5 heures d'une journée normale de travail ont été

considérées comme des heures de travail supplémentaires (annexe 5), ce qui fait que les frais de salaire acceptés sont plus élevés que le montant réclamé. Enfin, pour les mêmes motifs que ceux exposés en détail dans les annexes précédentes, les heures de travail faites après le 19 décembre ne sont pas acceptées.

La portion de la demande d'indemnisation relative aux salaires est recevable au montant de 2 803,89 \$.

Annexe 5 – Heures de travail supplémentaires – PTP Montant réclamé : 4 885,35 \$

(51) La même formule expliquée en détail ci-haut pour les frais de salaire a aussi été appliquée aux frais réclamés pour les heures de travail supplémentaires. Pour certains de ses agents, la GCC a réclamé moins de 7,5 heures en frais de salaire pour une journée, et elle a réclamé des frais d'heures supplémentaires pour le reste des heures de travail de la même journée. Étant donné qu'aucune justification n'a été fournie à ce sujet, et en raison des incohérences dans la preuve, la priorité a été donnée à la maximisation des heures normales de travail qui ont pu être conciliées entre la demande d'indemnisation initiale de la GCC et sa demande d'indemnisation révisée.

(52) Cette formule donne un total de 27,25 heures de travail supplémentaires, lesquelles sont toutes attribuées à l'un des agents de la GCC qui s'est rendu au terminal maritime de Windsor. La preuve indique que cet agent a fait sept heures de travail supplémentaires au taux de salaire double le 15 décembre et 7,5 heures supplémentaires au taux de salaire et demi le 16 décembre. Si on applique le taux horaire de rémunération des heures supplémentaires de cet agent, soit 45,51 \$ sans compter la contribution de 27 % au régime d'avantages sociaux des employés, cela donne un montant total accepté de 1 240,14 \$.

La portion de la demande d'indemnisation relative aux heures de travail supplémentaires est recevable au montant de 1 240,14 \$.

Annexe 12 – Véhicules Montant réclamé : 785,19 \$

(53) Cette portion de la demande d'indemnisation est justifiée par trois feuilles de calcul, dont deux étaient jointes à la demande d'indemnisation initiale et l'autre était incluse dans la demande d'indemnisation révisée de la GCC. Encore une fois, l'information contenue dans ces feuilles de calcul est contradictoire et ne peut être facilement conciliée.

(54) Pour les mêmes motifs que ceux décrits ci-haut, les frais relatifs à l'usage de véhicules engagés après le 19 décembre 2019 sont rejetés. Il reste donc un total de 135,12 \$ qui pourrait être indemnisable par la Caisse. Ces frais sont attribuables à l'usage d'un

camion les 16 et 17 décembre 2019, et le tarif d'usage quotidien du véhicule correspond à celui indiqué dans le Manuel des tarifs des services externes de la GCC.

- (55) D'après l'exposé, il est raisonnable de conclure que les agents de la GCC qui se sont rendus à Windsor auraient utilisé un camion pendant deux jours. Cependant, les frais de carburant réclamés ne sont pas justifiés, et aucun kilométrage n'a été inscrit dans les feuilles de calcul. Ces frais sont donc rejetés.

La portion de la demande d'indemnisation relative aux véhicules est recevable au montant de 135,12 \$.

Annexe 13 – Administration

Montant réclamé : 72,01 \$

- (56) Cette portion de la demande d'indemnisation représente 3,09 % des montants réclamés pour les frais de déplacement et les frais de salaire, sans compter la marge associée à la contribution au régime d'avantages sociaux des employés. Cette méthode de calcul des frais d'administration a été acceptée dans les demandes d'indemnisation faites par la GCC dans le passé, et elle est acceptée dans ce cas-ci.

- (57) Les réductions apportées aux frais d'administration réclamés correspondent à la portion des frais de déplacement et des frais de salaire qui a été rejetée. Si on applique le taux de 3,09 % aux frais de déplacement et aux frais de salaire acceptés, sans compter la contribution au régime d'avantages sociaux des employés, cela donne un montant total de 80,07 \$.

La portion de la demande d'indemnisation relative aux frais d'administration est recevable au montant de 80,07 \$.

SOMMAIRE DE L'OFFRE ET CONCLUSION

- (58) Le tableau suivant montre un sommaire des frais réclamés et des frais recevables dans l'affaire du *Tecumseh* :

Annexe	Montant réclamé	Montant recevable
3 – Déplacements	1 653,22 \$	544,30 \$
4 – Salaires – Personnel à temps plein	2 356,66 \$	2 803,89 \$
5 – Heures de travail supplémentaires – Personnel à temps plein	4 ,885,35 \$	1 240,14 \$
12 – Véhicules	785,19 \$	135,12 \$
13 – Administration	72,01 \$	80,07 \$
Totaux	9 752,43 \$	4 803,52 \$

Tableau 1 : Sommaire des montants réclamés et des montants recevables

(59) Le montant des frais recevables s'élève à 4 803,52 \$. 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.

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

(61) 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.

(62) 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.

(63) 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.

(64) 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 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.