



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@sopf.gc.ca](mailto: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](http://www.cidphn.gc.ca) - [info@cidphn.gc.ca](mailto:info@cidphn.gc.ca)

## LETTRE D'OFFRE

Ottawa, le 11 mars 2024  
Dossier de la CIDPHN : 120-965-C1

### PAR COURRIEL

Gestionnaire – 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](mailto:DFO.CCGERCostRecoveryRSP-RecouvrementdescoutsIESIPGCC.MPO@dfo-mpo.gc.ca)

**OBJET : Navire à moteur *Umiavut* – Lac St. Pierre (Québec)**  
**Date de l'incident : 2018-08-12**

---

### 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 à moteur *Umiavut* (le « navire »), qui s'est échoué le ou vers le 12 août 2018 dans le lac St. Pierre, au Québec (l'« incident »).

[2] Le 10 août 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 31 072,39 \$ 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 17 395,61 \$ (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 12 août 2018, à 11 h 06, la GCC a été avisée qu'un navire avait subi une perte de contrôle de la direction causée par une défaillance du gouvernail et qu'il s'était échoué dans le lac St. Pierre (Québec). On a signalé que le navire avait à son bord des hydrocarbures et des produits pétrochimiques, ce qui amené la GCC à déterminer que le navire présentait une menace de pollution.

[8] La GCC a mobilisé une équipe composée de huit membres de son personnel pour surveiller l'intervention en réponse à l'incident et prévenir les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Aucune fuite ni pollution n'a été observée.

[9] Le 13 août 2018, la GCC a communiqué avec le propriétaire du navire et les organismes concernés. Le propriétaire a engagé un entrepreneur pour renflouer le navire, et la GCC a surveillé l'exécution du plan d'intervention.

[10] Le 14 août 2018, les tentatives pour renflouer le navire ont échoué. La GCC a surveillé ces tentatives. Il y a eu des problèmes d'ordre opérationnel lors du déchargement du navire et des tentatives pour le renflouer. La GCC a déployé un aéroglisseur pour prêter son assistance.

[11] Le 15 août 2018, le propriétaire du navire et l'entrepreneur ont formulé un nouveau plan d'intervention. La GCC a continué de surveiller le navire.

[12] Le 16 août 2018, l'entrepreneur a réussi à renflouer le navire. La GCC a surveillé les travaux par hélicoptère. Aucune pollution n'a été observée à un stade quelconque de l'opération. Cela a mis fin à l'intervention de la GCC.

#### Sommaire des frais

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

<b>Annexe</b>	<b>Frais réclamés</b>
1. Matériel et fournitures	néant
2. Services contractuels	néant
3. Déplacements	221,25 \$
4. Salaires – Personnel à temps plein	5 586,19 \$
5. Heures de travail supplémentaires – Personnel à temps plein	3 604,86 \$
6. Autres indemnités	néant
7. Salaires – Personnel occasionnel	néant
8. Frais relatifs aux navires (sauf le carburant et les heures de travail supplémentaires)	néant
9. Carburant de propulsion des navires	1 583,44 \$
10. Aéronefs	19 217,12 \$
11. Équipement de lutte contre la pollution	néant
12. Véhicules	135,12 \$
13. Administration	724,41 \$
<b>Total des frais réclamés</b>	<b>31 072,39 \$</b>

*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

[14] 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.

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

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

[17] 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 indemnissables.

[18] 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*

[19] 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*

[20] Le navire avait à son bord environ 201 m<sup>3</sup> de mazout lourd et 77 m<sup>3</sup> de carburant diesel. Il n'y a jamais eu aucun signe que le navire ait causé de la pollution par les hydrocarbures. Étant donné la quantité d'hydrocarbures à bord du navire, il est admis qu'il y avait un risque de pollution par les hydrocarbures qui justifiait au moins une première intervention.

[21] Il est conclu que certaines mesures prises par la GCC en réponse à l'incident avaient raisonnablement pour but de prévenir la pollution par les hydrocarbures. Cependant, la menace de pollution par les hydrocarbures était faible en raison de la basse vitesse du navire, du fond mou du lac, et des mesures prises par le propriétaire du navire pour atténuer la menace.

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

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

[23] 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 3 – Déplacements

Montant réclamé : 221,25 \$

[24] Les frais réclamés se rapportent vraisemblablement aux repas des quatre membres du personnel de la GCC qui ont participé à l'opération de surveillance par hélicoptère le 14 et le 16 août. La demande d'indemnisation ne contient aucune preuve concluante montrant que les frais ont été engagés par ces personnes. Cependant, les frais correspondent aux taux de la directive du Conseil national mixte (CNM) qui étaient en vigueur durant la période visée.

[25] Les frais réclamés pour les trois membres du personnel de la GCC sont acceptés. Les frais de déplacement sont justifiés par des copies d'écran et la note de service du pilote. De plus, le montant des frais est raisonnable.

**La portion de la demande d'indemnisation relative aux déplacements est acceptée en entier.**

Annexe 4 – Salaires – Personnel à temps plein

Montant réclamé : 5 586,19 \$

[26] Ces frais représentent les heures normales de travail des membres du personnel de la GCC de différents niveaux qui sont rémunérés à différents taux horaires, y compris la marge de 17,6 % pour le régime d'avantages sociaux des employés (RASE). Les taux de salaire par employé sont raisonnables par rapport à ceux indiqués sur le site Web du Secrétariat du Conseil du Trésor, mais la demande d'indemnisation ne contient pas suffisamment de documents pour justifier les frais réclamés à l'annexe 4. L'analyse repose en grande partie sur des hypothèses fondées sur une comparaison entre les taux de salaire horaires indiqués dans les feuilles de calcul Excel et l'information contenue dans l'exposé.

[27] La GCC a réclamé les frais de salaire de seize membres de son personnel, y compris le commandant sur place, l'officier de service, l'agent de planification, l'agent de la logistique, les agents des opérations, le chef de l'unité responsable de la situation, les pilotes d'hélicoptère, et l'équipage de l'aéroglysseur. Les groupes et niveaux des membres du personnel qui ont participé à l'intervention sont ceux auxquels on pourrait raisonnablement s'attendre, et tous les salaires réclamés correspondent à ceux de ces groupes et niveaux en vigueur en 2018 ou sont inférieurs à ceux-ci. Sauf pour l'officier de service et l'un des agents des opérations, aucun document n'a été fourni pour justifier les heures de travail réclamées.

[28] Les frais de salaire et les frais des heures supplémentaires qui sont acceptés pour les six jours de l'incident sont résumés dans le tableau ci-dessous. Les raisons pour lesquelles certains frais ont été réduits sont expliquées dans les paragraphes qui suivent.

<b>Date en août 2018</b>	<b>Frais de salaire acceptés, y compris la marge de 17,6 % pour le RASE</b>	<b>Total des frais des heures supplémentaires acceptés par jour</b>
Dimanche 12	Sans objet	882,60 \$
Lundi 13	335,95 \$	296,85 \$
Mardi 14	630,48 \$	325,43 \$
Mercredi 15	335,95 \$	85,73 \$
Jeudi 16	546,36 \$	560,53 \$
Vendredi 17	492,70 \$	196,02 \$
<b>Totaux</b>	<b>2 341,44 \$</b>	<b>2 347,16 \$</b>

[29] Les heures supplémentaires faites par l'officier de service et l'agent des opérations le 12 août sont acceptées. L'officier de service a travaillé de 11 h 06 jusqu'à environ 20 h 00 afin d'obtenir plus d'information sur l'incident et de distribuer cette information. L'officier de service a aussi fourni des mises à jour à l'agent des opérations.

[30] Pour le 13 août, les heures normales de travail et les heures supplémentaires faites par l'officier de service sont acceptées, de même qu'une heure supplémentaire faite par l'agent des opérations. Cependant, le reste des heures normales de travail et des heures supplémentaires sont rejetées. D'après les feuilles de calcul Excel, il est évident que l'officier de service a surveillé l'incident. L'heure normale de travail faite par l'agent de planification pour obtenir des prévisions météorologiques maritimes est excessive, car ce travail aurait pu être fait par l'officier de service.

[31] Pour le 14 août, les heures normales de travail et les heures supplémentaires faites par l'officier de service sont acceptées, de même qu'une heure normale de travail et une heure supplémentaire faites par l'agent des opérations. L'officier de service a de nouveau surveillé l'incident, et l'agent des opérations a reçu les mises à jour, ce qui est raisonnable. Les deux heures normales de travail réclamées pour un autre agent des opérations qui a fourni un plan de sûreté et de sécurité aux pilotes d'hélicoptère sont excessives.

[32] La présence de deux membres du personnel de la GCC à bord de l'hélicoptère était raisonnable, et on peut déduire, d'après la feuille de calcul Excel montrant le temps de travail des employés, qu'il s'agissait de deux autres agents des opérations. Le nombre d'heures de travail réclamé est réduit à trois pour chacun de ces deux membres du personnel, car, d'après l'exposé, le décollage de l'hélicoptère a été retardé. Le reste du temps de travail réclamé pour ces deux agents est rejeté en raison de l'absence d'explications sur le travail qu'ils ont fait. Les quatre heures de travail faites par l'agent de la logistique, la demi-heure de travail faite par l'agent de planification et les trois heures de travail faites par le chef de l'unité responsable de la situation sont rejetées, parce que le travail qu'ils ont accompli était superflu par rapport à celui effectué par d'autres membres du personnel.

[33] Pour le 15 août, les heures normales de travail et les heures supplémentaires faites par l'officier de service sont acceptées, parce qu'il était raisonnable que quelqu'un surveille la planification des mesures prises par le propriétaire du navire et son entrepreneur pour renflouer le navire. Le travail effectué par deux agents d'opérations, vraisemblablement ceux se trouvant à bord de l'hélicoptère le 14 août, qui ont préparé un rapport de vol et transmis des photos est rejeté parce qu'aucun rapport n'a été fourni dans la demande d'indemnisation. Les deux heures de travail faites par le chef de l'unité responsable de la situation pour recueillir de l'information nouvelle afin de documenter la mission aérienne ne sont pas expliquées et étaient inutiles. Les cinq heures et demie faites par l'agent de la logistique pour organiser le prochain vol et établir un plan de remplacement d'une bouée sont excessives et ne sont pas raisonnables. Le travail fait par l'agent de planification pour obtenir des prévisions météorologiques maritimes est rejeté, car cela aurait pu être fait par l'officier de service durant son temps de travail accepté.

[34] Pour le 16 août, les heures normales de travail faites par l'officier de service sont acceptées. En l'absence des journaux de bord de l'hélicoptère, on peut présumer, d'après les feuilles de calcul Excel, que le temps de vol a duré d'environ 12 h 00 à 15 h 30. Trois heures normales de travail pour les deux agents d'opérations qui se trouvaient vraisemblablement à bord de l'hélicoptère sont acceptées, car c'est la durée de vol acceptée de l'hélicoptère.

Cependant, les autres heures de travail réclamées pour ces deux agents d'opérations ne sont pas justifiées et sont donc rejetées. Ce point est examiné plus en détail ci-dessous à l'annexe 10. Le travail effectué par l'agent de liaison et l'agent de planification est rejeté, parce qu'il s'agit d'une répétition inutile du travail accompli par l'officier de service. Les trois heures et demie de travail faites par l'agent de la logistique pour finaliser la planification du vol de l'hélicoptère sont excessives et ne sont pas justifiées. Parce qu'aucun journal de bord de l'hélicoptère n'a été fourni, il est difficile de justifier les six heures et demie normales de travail réclamées pour les pilotes d'hélicoptère. En l'absence des journaux de bord de l'hélicoptère, il est aussi impossible de concilier les heures de travail supplémentaires réclamées après 16 h 00, puisque le navire a été renfloué vers 15 h 30.

[35] Pour le 17 août, les heures normales de travail réclamées sont rejetées, parce qu'elles ne sont pas justifiées et n'ont aucun rapport avec la pollution par les hydrocarbures. Les heures normales de travail et les heures supplémentaires faites par l'équipage de l'aéroglesseur ce jour-là sont acceptées, malgré l'absence de toute preuve pour justifier les heures de travail réclamées.

**La portion de la demande d'indemnisation relative aux salaires est acceptée en partie au montant de 2 341,44 \$.**

Annexe 5 – Heures supplémentaires – Personnel à temps plein Montant réclamé : 3 604,86 \$

[36] Ces frais représentent les heures de travail supplémentaires des membres du personnel de la GCC de différents niveaux qui sont rémunérés à différents taux horaires.

[37] Les heures de travail supplémentaires acceptées et celles qui sont rejetées sont examinées en détail à l'annexe 4.

**La portion de la demande d'indemnisation relative aux heures de travail supplémentaires est acceptée en partie au montant de 2 347,16 \$.**

Annexe 9 – Carburant de propulsion des navires \_\_\_\_\_ Montant réclamé : 1 583,44 \$

[38] En conformité avec le manuel de recouvrement des coûts d'intervention environnementale de la GCC, les frais de carburant doivent correspondre au prix de l'offre à commandes en vigueur à l'endroit de l'incident durant la période visée. Cette information n'a pas été fournie à la Caisse par la GCC et elle n'était pas accessible. La GCC a donc fourni un reçu.

[39] La GCC n'a pas réclamé les frais d'utilisation de l'aéroglesseur, mais elle a réclamé les frais de salaire et les frais de carburant associés à l'opération pour enlever et remplacer la bouée. Aucun journal de bord de l'aéroglesseur ni aucun reçu d'achat de carburant n'était

joint à la demande d'indemnisation, donc l'analyse est fondée uniquement sur un échange de courriel entre l'équipage de l'aéroglysseur et la GCC qui a été fourni.

[40] D'après ce courriel, la GCC affirme que l'aéroglysseur a consommé 1 524 litres de carburant, au coût de 1 589,39 \$, au cours des cinq heures pendant lesquelles il a été utilisé en réponse à l'incident. La durée d'utilisation semble être raisonnable. L'aéroglysseur consomme du carburant diesel ordinaire.

[41] Le coût de 1 589,39 \$ pour 1 524 litres de carburant équivaut à 1,04 \$ le litre, ce qui est jugé raisonnable. Le prix moyen du carburant diesel entre Montréal et la ville de Québec de juillet à septembre 2018 était de 1,33 \$ le litre.

[42] Cet aéroglysseur consomme entre 100 et 300 litres de carburant par heure, selon la charge. Si les moteurs de l'aéroglysseur ont fonctionné pendant toute la durée d'utilisation, on peut estimer que de 2 000 à 6 000 litres de carburant ont été consommés au cours des cinq heures pendant lesquelles il a été utilisé. La GCC a réclamé des frais pour la consommation de 1 524 litres de carburant, ce qui est jugé raisonnable.

**La portion de la demande d'indemnisation relative au carburant de propulsion des navires est acceptée en entier.**

Annexe 10 – Aéronefs

Montant réclamé : 19 217,12 \$

[43] Les frais réclamés pour l'usage de l'hélicoptère représentent 62 % du montant total de la demande d'indemnisation. La GCC n'a pas fourni le journal de bord de l'hélicoptère, la liste des passagers, les messages de mission, ni aucune preuve des frais et de la consommation de carburant. Les frais de carburant et les frais de l'équipage de conduite sont inclus dans le manuel de recouvrement des coûts d'intervention environnementale. Les frais de déplacement et les frais des heures de travail supplémentaires de l'équipage de l'aéronef sont compris dans les autres annexes.

[44] En raison de l'absence de preuve, l'analyse est fondée sur le courriel échangé entre l'équipage de l'hélicoptère et la GCC le 21 août, lequel a été comparé à la feuille de calcul Excel montrant le temps de travail des membres du personnel de la GCC et à l'exposé fourni par la GCC. Il se peut que le temps de vol total de 9,1 heures indiqué dans le courriel soit exact, mais si on compare ce chiffre à la feuille de calcul Excel montrant le temps de travail des membres du personnel de la GCC qui ont tout probablement participé à l'opération aérienne, seulement 6 heures de temps de vol peuvent être attribuées de façon concluante à la surveillance de l'incident.

[45] L'hélicoptère Bell 429 que la GCC a utilisé pour l'incident a une autonomie maximale de 4,5 heures, ce qui représente une distance franchissable maximale de 275 milles marins à une vitesse de 155 noeuds. La distance entre la base d'hélicoptères de la



GCC à l'aéroport de Québec et le lieu de l'incident était d'environ 64 milles marins, soit un trajet de près de 30 minutes. Il est très probable que l'hélicoptère se soit arrêté à Trois-Rivières pour s'avitailer en carburant lorsque l'opération a été retardée le 14 août, ce qui expliquerait le temps de vol de 9,1 heures réclamé par la GCC. Étant donné que le temps de vol de 9,1 heures n'est pas réparti par jour, il est raisonnable d'accepter un temps de vol de 3 heures par jour pour les deux jours de l'opération, soit un total de 6 heures de temps de vol. Cela représente une heure de temps de vol pour l'aller-retour et deux heures pour la surveillance de l'incident chaque jour.

[46] Des recherches faites sur Internet montrent que le plus bas tarif d'exploitation de l'hélicoptère Bell 429 est de 1 025 \$ l'heure, et que les tarifs comparables se situent entre 1 635 \$ et 1 791 \$ l'heure. Le tarif d'exploitation de 1 730 \$ réclamé dans ce cas-ci, fourni par le superviseur régional des pilotes d'hélicoptère, semble être raisonnable par rapport à l'information contenue dans la demande d'indemnisation.

[47] Les frais réclamés pour la consommation de carburant sont rejetés, car ils sont déjà inclus dans le tarif d'exploitation horaire de l'hélicoptère. Les frais des heures de travail supplémentaires du pilote sont inclus dans l'annexe 5, et ses frais de repas sont compris dans l'annexe 3. Ces frais sont donc rejetés.

**La portion de la demande d'indemnisation relative aux aéronefs est acceptée en partie au montant de 10 380,00 \$.**

Annexe 12 – Véhicules

Montant réclamé : 135,12 \$

[48] La GCC a réclamé 0,22 \$ le kilomètre plus le tarif quotidien de 67,56 \$ pour l'usage de deux véhicules, vraisemblablement un véhicule qui a servi le 14 août et l'autre le 16 août, afin de transporter son personnel entre la base de la GCC à l'aéroport de Québec et le lieu de l'incident. Aucun journal de bord ni registre de carburant n'a été fourni, mais les frais réclamés correspondent aux montants figurant dans le manuel des tarifs des services externes, et ils sont raisonnables.

**La portion de la demande d'indemnisation relative aux véhicules est acceptée en entier.**

Annexe 13 – Administration

Montant réclamé : 724,41 \$

[49] 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, aux frais de déplacement et aux frais relatifs aux aéronefs qu'elle a réclamés.

[50] Le taux de 3,09 % est généralement accepté comme étant raisonnable. Dans ce cas-ci, les frais d'administration s'appliquent à quatre catégories : le matériel et les fournitures, les déplacements, les salaires, et les frais relatifs aux aéronefs. Les frais d'administration ont été recalculés en fonction du réajustement des frais de salaire, des frais de déplacement et des frais relatifs aux aéronefs réclamés. La somme des frais acceptés (Annexe 3 – 221,25 \$; Annexe 4 [moins les cotisations au régime d'avantages sociaux des employés] = 1 929,35 \$; Annexe 10 – 10 380,00 \$) s'élève donc à 12 530,60 \$. L'application du taux de 3,09 % à cette somme donne un montant de 387,20 \$.

**La portion de la demande d'indemnisation relative aux frais d'administration est acceptée en partie au montant de 387,20 \$.**

### SOMMAIRE DE L'OFFRE ET CONCLUSION

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

Annexe	Montant réclamé	Montant accepté
1 – Matériel et fournitures	néant	néant
2 – Services contractuels	néant	néant
3 -- Déplacements	221,25 \$	221,25 \$
4 -- Salaires – Personnel à temps plein	5 586,19 \$	2 341,44 \$
5 – Heures de travail supplémentaires – Personnel à temps plein	3 604,86 \$	2 347,16 \$
6 – Autres indemnités	néant	néant
7 -- Salaires – Personnel occasionnel	néant	néant
8 – Frais relatifs aux navires (sauf le carburant et les heures de travail supplémentaires)	néant	néant
9 – Carburant de propulsion des navires	1 583,44 \$	1 583,44 \$
10 – Aéronefs	19 217,12 \$	10 380,00 \$
11 – Équipement de lutte contre la pollution	néant	néant
12 -- Véhicules	135,12 \$	135,12 \$
13 -- Administration	724,41 \$	387,20 \$
<b>TOTAL</b>	<b>31 072,39 \$</b>	<b>17 395,61 \$</b>

[52] Le montant total des frais acceptés s'élève à 17 395,61 \$. 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.

[53] 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.

[54] 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.

[55] 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.

[56] Enfin, lorsque le demandeur accepte l'offre d'indemnité faite par la Caisse, 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