



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 27 mars 2024

Dossier de la CIDPHN : 120-954-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***

**OBJET : Navire à moteur *Rnooknoo* – Anse Cooper, Sooke (Colombie-Britannique)  
Date de l'incident : 2021-11-18**

---

### **SOMMAIRE ET OFFRE D'INDEMNITÉ**

- [1] Ceci est une offre révisée. Après que le réclamant ait reçu l'offre originale datée du 31 janvier 2024, celui-ci a fait la lumière sur le taux applicable à deux aspects de la réclamation. Il a été conclu qu'il était approprié d'émettre une offre révisée dans le but de corriger ce taux.
- [2] Cette lettre est en réponse à une demande d'indemnisation présentée par la Garde côtière canadienne (la « GCC ») concernant un ancien navire militaire de 75 pieds appelé *Rnooknoo* (le « navire »), qui a causé un rejet d'hydrocarbures dans l'anse Cooper, à Sooke, en Colombie-Britannique, le 18 novembre 2021 (l'« incident »).
- [3] Le 12 juin 2023, le bureau de l'administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la « Caisse ») a reçu la demande d'indemnisation de la GCC au nom du ministre des Pêches et des Océans. 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 260 696,94 \$ pour les frais des mesures d'intervention qu'elle a prises en réponse à l'incident.
- [4] 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 105 et 106 de la LRMM.

- [5] La somme de **31 221,45 \$** (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. Les motifs de l'offre sont présentés ci-après, en plus d'une description de la demande d'indemnisation.

### **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.

#### Sommaire de l'exposé

- [7] Le 29 juin 2021, la GCC a été avisée par la Première Nation T'Sou-ke de la présence dans l'anse Cove de trois navires distincts qui étaient considérés comme étant délabrés. À la suite d'une première évaluation, il a été déterminé que l'un de ces navires, le *Rnooknoo*, ne présentait qu'une faible menace de pollution. Le navire ne causait pas de pollution et son propriétaire le réparait et l'habitait régulièrement. Il a été recommandé dans le rapport que ce navire soit évalué dans le cadre du Programme des navires préoccupants en vertu de la *Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux* (la « LEBAD »).
- [8] Le 18 novembre 2021, à 8 h 51, la GCC a été avisée par un membre de la Première Nation T'Sou-ke que le *Rnooknoo* s'était échoué et qu'il était partiellement submergé. Une irisation d'hydrocarbures a été observée dans l'eau, ce qui indiquait que des hydrocarbures s'échappaient du navire. De toute évidence, le *Rnooknoo* avait rompu ses amarres pendant la nuit à la suite d'une tempête, il est allé à la dérive et il s'est échoué sur le rivage.
- [9] À 8 h 55, la GCC a communiqué avec le propriétaire du *Rnooknoo* qui, à ce moment-là, n'était pas encore au courant de l'incident. Ce dernier a informé la GCC que le navire avait à son bord environ 600 litres de carburant diesel, ainsi que de l'huile hydraulique et de l'huile à moteur. La GCC a avisé le propriétaire de ses responsabilités en vertu de la LRMM et de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (la « LMMC »).
- [10] Le propriétaire du navire a passé un contrat avec Cold Water Divers (« CWD »). Cet entrepreneur a informé la GCC qu'il allait mener l'opération de renflouement du navire.
- [11] La GCC a déployé un barrage flottant autour du navire afin de contenir l'irisation d'hydrocarbures qui avait été observée dans l'eau, et parce que ni le propriétaire du navire ni CWD n'avaient la capacité de contenir efficacement la pollution. Quatre agents d'intervention de la GCC – y compris l'officier de service régional et trois autres agents – se sont rendus sur les lieux de l'incident à bord du camion F350 19-840, qui remorquait le bateau de lutte contre la pollution GCCER 734, afin de

déployer le barrage flottant. Ils sont arrivés sur les lieux vers 12 h 30 et ont déployé un barrage flottant d'une longueur de 400 pieds.

- [12] L'officier de service a informé le propriétaire que, si son navire était renfloué avec succès, il serait nécessaire de le sortir de l'eau et de le faire inspecter par un expert maritime de bonne réputation. Les agents de la GCC ont quitté les lieux à 17 h 30.
- [13] Vers 20 h 30, le propriétaire et CWD ont préparé le navire pour le renflouer à marée montante. À 20 h 46, CWD a téléphoné à l'officier de service de la GCC pour l'informer que l'opération de renflouement avait échoué et que le *Rnooknoo* était encore à demi submergé. De plus, CWD a signalé qu'il y avait une planche manquante sur le pont, par où l'eau pouvait s'infiltrer à l'intérieur du navire, et qu'il y avait un trou dans le côté droit au-dessus de la ligne de flottaison.
- [14] Le 19 novembre à 8 h 00, l'officier de service a communiqué avec le propriétaire du navire et lui ordonné de fournir un plan pour sortir le *Rnooknoo* de l'eau au plus tard à 12 h 00 ce jour-là. À 8 h 17, l'officier de service a communiqué avec l'entrepreneur Saltair Marine Services (« Saltair ») afin de savoir s'il pouvait intervenir en réponse à l'incident au cas où le propriétaire en serait incapable. D'après l'exposé, Saltair [traduction] « a été choisi en raison de ses capacités, de sa disponibilité et de ses services polyvalents ». Saltair a confirmé qu'il était en mesure d'intervenir et a commencé immédiatement à se mobiliser.
- [15] À 13 h 00, l'officier de service et trois agents d'intervention sont retournés sur les lieux de l'incident à bord du bateau de lutte contre la pollution GCC 777 pour réévaluer l'état du navire et ajuster le barrage flottant.
- [16] À 13 h 50, le propriétaire du navire a communiqué avec l'officier de service pour l'informer qu'il était incapable de réunir les fonds nécessaires pour poursuivre l'intervention. L'officier de service a avisé le propriétaire que, parce qu'il était incapable d'intervenir, la GCC allait prendre en charge l'opération. La GCC a passé un contrat avec CWD, car celui-ci avait déjà commencé à intervenir en réponse à l'incident et qu'il était mieux préparé à renflouer le navire, sachant qu'il manquait une planche sur le pont et qu'il y avait un trou dans le côté droit du navire. Saltair a été mis en attente. D'après l'exposé, en raison du cycle des marées, il n'était possible de faire qu'une seule tentative par jour pour renflouer le navire.
- [17] L'officier de service et trois agents d'intervention se sont rendus sur les lieux pour alléger le navire. Ils ont quitté Victoria à destination de Sooke à 18 h 30 à bord du camion F350 19-840, avec le bateau de lutte contre la pollution GCCER 734 en remorque. L'opération d'allègement s'est déroulée à marée basse, afin de pouvoir atteindre les réservoirs. Ils ont enlevé environ 800 litres d'hydrocarbures et d'eau des réservoirs, bien qu'il soit sans doute resté une certaine quantité d'hydrocarbures à l'intérieur de ceux-ci, parce que le navire gîtait sur un bord durant l'opération d'allègement.
- [18] La deuxième tentative de renflouement a réussi. L'exposé et la preuve fournie n'indiquent pas l'heure à laquelle le navire a été renfloué. CWD a pu remettre le navire à flot sans que l'eau ne s'y infiltre. La GCC soupçonnait qu'il y avait encore

des hydrocarbures résiduels dans les réservoirs, et qu'il était très probable que les membrures en bois étaient saturées d'hydrocarbures.

- [19] Le *Rnooknoo* ne prenait pas l'eau, mais à cause du risque soupçonné de pollution et de l'ampleur inconnue des dommages causés par l'échouement, la GCC a pris des dispositions pour faire surveiller le navire pendant la nuit. CWD a accepté de rester sur place jusqu'au lendemain matin. Un membre de la Première Nation T'sou-ke a aussi été engagé pour aider à surveiller le navire pendant la nuit. Les agents de la GCC ont quitté les lieux à 3 h 00 ce matin-là.
- [20] Le 20 novembre 2021, deux agents de la GCC se sont rendus sur les lieux à 8 h 00 à bord du bateau de lutte contre la pollution GCC 777 pour prendre la relève de CWD. À 14 h 00, deux autres agents de la GCC ont relevé les deux premiers et sont restés jusqu'à minuit. Les agents n'ont vu aucun signe d'infiltration d'eau ou de pollution. Saltair a été chargé de remorquer le navire jusqu'à son chantier situé à Ladysmith.
- [21] Le 21 novembre, Saltair a commencé l'opération de remorquage vers 7 h 00. Deux agents de la GCC se sont rendus sur place à bord du bateau de lutte contre la pollution GCC 777 pour conseiller et surveiller Saltair jusqu'à son départ du lieu de l'incident, pour rajuster le barrage flottant et pour récupérer les débris. Les agents de la GCC ont quitté les lieux à 13 h 00.
- [22] Les détails de l'opération de remorquage ne sont pas décrits dans l'exposé ni dans la preuve. Étant donné la topographie de l'endroit, le navire a sans doute été remorqué autour de la pointe sud de l'île de Vancouver et ensuite vers le nord jusqu'à Ladysmith – une distance de plus de 100 kilomètres. Le *Rnooknoo* est arrivé au chantier de Saltair dans la soirée et il a été amarré à un quai.
- [23] Le 26 novembre, trois agents de la GCC sont retournés sur les lieux de l'incident à bord du bateau de lutte contre la pollution GCCER 734 pour récupérer le barrage flottant.
- [24] Le 17 janvier 2022, Saltair a sorti le *Rnooknoo* de l'eau.
- [25] Le 14 février, Transports Canada a inspecté le navire et a émis au propriétaire un avis lui interdisant de remettre le navire à l'eau tant qu'il ne serait pas en bon état de navigabilité, en raison du risque de pollution et des dommages à la coque. Le propriétaire n'a pas fourni un plan en réponse à cet avis.
- [26] Le 1<sup>er</sup> avril, Frykas Marine a été engagé pour faire une inspection visuelle du navire. Dans son rapport sur l'état et la valeur du navire, Frykas Marine a conclu que celui-ci était une perte totale. L'intérieur du navire n'a pas été inspecté pour des raisons de sécurité. L'auteur du rapport n'a pas évalué les caractéristiques de stabilité du navire et n'a exprimé aucune opinion à ce sujet.
- [27] Le ou vers le 27 mai, la GCC a décidé de recourir au [traduction] « nouvel arrangement en matière d'approvisionnement pour l'élimination des petits navires ». Le *Rnooknoo* a été entreposé au chantier de Saltair de janvier à juillet 2022, jusqu'à ce que le processus d'approvisionnement pour la déconstruction du navire soit terminé.

[28] Les travaux de déconstruction du navire ont été accomplis par Khowutzun Industrial and Marine Joint Ventures et ont pris fin le 17 août 2022.

Sommaire des frais

[29] Les frais réclamés par la GCC, dont le montant s'élève à 260 696,94 \$, sont résumés comme suit :

		<u>SCH</u>
MATERIALS AND SUPPLIES	-	1
CONTRACT SERVICES	\$232,084.02	2
TRAVEL	\$447.60	3
SALARIES - FULL TIME PERSONNEL	\$2,507.99	4
OVERTIME - FULL TIME PERSONNEL	\$8,558.63	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)	\$16,679.25	11
VEHICLES	\$341.04	12
ADMINISTRATION	\$78.41	13
	<hr/>	
TOTAL CCG COST OF INCIDENT	<u>\$ 260,696.94</u>	

*Figure 1 – Copie d'écran du sommaire des frais*

**CONSTATATIONS ET CONCLUSIONS**

La demande d'indemnisation est admissible

[30] L'incident a causé 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 répondre aux dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et à prévenir d'autres dommages. La demande d'indemnisation relative à l'incident pourrait donc être admissible.

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

[32] La demande d'indemnisation a été reçue dans les délais prescrits au paragraphe 103(2) de la LRMM.

- [33] 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. Par ailleurs, ces frais pourraient avoir été engagés pour la prise de « mesures de sauvegarde », comme le prévoit la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soude. Dans l'un ou l'autre cas, certains frais réclamés pourraient être indemnisables.
- [34] Par conséquent, la demande d'indemnisation pourrait être admissible en vertu de l'art. 103 de la LRMM.
- [35] Il est nécessaire de faire une évaluation pour déterminer si les mesures prises par la GCC étaient raisonnables.

#### L'opération d'intervention de la GCC était quelque peu raisonnable

- [36] La description des événements importants contenue dans l'exposé est acceptée comme étant généralement exacte.
- [37] La majeure partie de la demande d'indemnisation est rejetée au motif que, le 19 novembre 2021, la menace de pollution par les hydrocarbures de l'environnement marin avait été considérablement atténuée. La plupart des frais réclamés ont été engagés pour des mesures prises après cette date, et ils sont donc rejetés.
- [38] Avant même que le *Rnooknoo* ne soit renfloué, on savait qu'il manquait une planche sur le pont et qu'il y avait un trou dans le flanc du navire, au-dessus de la ligne de flottaison. Ces problèmes ont vraisemblablement causé une infiltration d'eau dans un navire, qui avait été jugé en état raisonnable dans le passé récent et dont le propriétaire prenait soin et s'occupait. Il est clair que ces problèmes devaient être réparés, mais à moins de la venue d'une autre tempête, il n'est pas évident que le navire était en danger ou qu'il présentait un risque de polluer. De plus, il n'y a aucune preuve que les réparations nécessaires auraient été difficiles ou longues à effectuer.
- [39] Le 19 novembre 2021, après l'échec de la première tentative pour renflouer le *Rnooknoo*, la GCC a ordonné au propriétaire de fournir un plan d'intervention, lequel consistait vraisemblablement à sortir le navire de l'eau et à l'inspecter. La GCC a donné au propriétaire un délai de quatre heures pour fournir ce plan. La *LMCC* donne clairement à la GCC le pouvoir d'émettre un tel ordre. Cependant, cela ne signifie pas que tous les frais occasionnés par l'émission d'un tel ordre sont indemnisables en vertu de la LRMM. Dans ce cas-ci, il semble qu'au moment où la GCC a émis l'ordre au propriétaire du navire, elle savait qu'il y avait peu de risque que le navire coule à nouveau.
- [40] De toute façon, le propriétaire a indiqué qu'il n'avait pas les moyens de prendre les mesures ordonnées par la GCC. La GCC a alors pris en charge l'intervention. En l'espace de quelques heures, le *Rnooknoo* a été renfloué avec succès par le même entrepreneur qui avait été engagé à l'origine par le propriétaire et qui a apparemment

répété la même opération. Le navire a ensuite été allégé des hydrocarbures qui se trouvaient à son bord.

- [41] Il n'y a aucune preuve qu'après que le *Rnooknoo* ait été renfloué et allégé, il y avait des signes quelconques montrant qu'il risquait de couler à nouveau ou de causer un incident de pollution par les hydrocarbures. En l'absence d'une telle preuve, on ne peut pas conclure que l'enlèvement du navire du lieu de l'incident était une mesure raisonnable prise en réponse à un risque de pollution par les hydrocarbures.
- [42] Dans ce cas-ci, la GCC projetait de prendre d'autres mesures d'intervention, au-delà du renflouement et de la réparation du *Rnooknoo*, alors même que le propriétaire menait une opération d'intervention. Ces mesures de prévoyance ont été prises moins de vingt minutes après que la GCC ait ordonné au propriétaire de fournir un plan d'intervention plus complet. Entre autres choses, la GCC a communiqué avec Saltair Marine en vue de faire remorquer et d'entreposer le navire à son chantier, et elle a ensuite lancé un processus d'appel d'offres pour faire déconstruire le navire.
- [43] La planification de mesures de prévoyance peut être considérée comme une intervention appropriée en réponse à la pollution par les hydrocarbures. La planification des mesures de prévoyance ne soulève aucune préoccupation. La difficulté que présente cette demande d'indemnisation vient du fait que ce qui était censé être la planification de mesures de prévoyance raisonnables s'est vite imposée comme l'intervention planifiée. L'état du navire n'a pas été réévalué après qu'il ait été renfloué et allégé. Au lieu de cela, des mesures ont été prises pour le remorquer à un endroit lointain en vue de le déconstruire. Le navire est ensuite resté dans l'eau pendant des mois avant d'être inspecté, ce qui montre que le risque de pollution par les hydrocarbures que posait le *Rnooknoo* (et le risque qu'il coule) était faible.
- [44] Les frais engagés jusqu'au 19 novembre 2021 sont acceptés (c'est-à-dire jusqu'à ce que le navire soit renfloué et allégé). De plus, les frais engagés pour faire surveiller le navire par des entrepreneurs pendant la nuit après qu'il ait été renfloué sont jugés raisonnables, parce qu'il était possible que le navire ait subi d'autres dommages qui auraient pu causer une plus grande infiltration d'eau. Cependant, cela ne s'est pas produit. Par conséquent, les frais engagés après la surveillance du navire pendant la nuit, qui n'a pas révélé d'observations préoccupantes, sont rejetés.

*Les frais réclamés pour les services des entrepreneurs sont acceptés en partie*

- [45] Les frais des services contractuels réclamés à l'annexe 2 s'élèvent à 232 084,02 \$. Le montant de 8 242,50 \$ est accepté.
- [46] Les frais des services contractuels ont été payés à cinq entrepreneurs et sont acceptés ou rejetés comme suit :
- a. 2 730 \$ à Ryan Sea Marine pour la surveillance du navire pendant la nuit : ce montant est accepté en entier;
  - b. 13 597,50 \$ à Cold Water Divers pour les opérations de sauvetage : le montant de 5 512,50 \$ est accepté;

- c. 68 651,52 \$ à Saltair Marine Services surtout pour le remorquage, l'amarrage et l'entreposage du navire : ce montant est rejeté;
- d. 630 \$ à Frykas Marine Services pour l'inspection du navire : ce montant est rejeté;
- e. 146 475,00 \$ à Khowutzun Industrial and Marine Joint Venture pour la récupération et la démolition du navire : ce montant est rejeté.

*Les raisons pour lesquelles les frais réclamés ont été réduits*

- [47] Les frais payés à Saltair Marine Services, Frykas Marine Services et Khowutzun Industrial and Marine Joint Venture ont été engagés après que le navire ait été renfloué et allégé, et sans aucune indication que le navire posait encore un risque de pollution par les hydrocarbures. La preuve ne montre pas qu'il s'agissait de mesures raisonnables prises en réponse à un risque de pollution par les hydrocarbures causée par un navire. Par conséquent, ces frais sont rejetés en entier.
- [48] Les frais payés à Ryan Sea Marine pour la surveillance du navire pendant la nuit sont acceptés. Bien que la preuve ne montre pas que le navire ait subi des dommages qui risquaient de le faire couler, la possibilité que de tels dommages se soient produits mais n'aient pas été constatés est acceptée. Par conséquent, la surveillance du navire pendant la nuit après qu'il ait été renfloué est acceptée. Lorsqu'il a été constaté que le navire n'avait pas pris l'eau pendant la nuit, l'intervention aurait dû prendre fin.
- [49] Le montant de 5 512,50 \$ est accepté relativement aux frais payés à Cold Water Divers pour le levage du navire, la réparation de la coque, les droits d'amarrage, l'équipement de décontamination, et la TPS de 5 %. La réduction des frais réclamés pour les services fournis par CWD se rapporte au nombre d'heures de travail réclamé, soit 17 heures à 700 \$ l'heure. CWD se trouvait déjà sur place lorsque la GCC l'a engagé, et il a réussi à renflouer le navire durant la soirée.
- [50] La preuve directe ne montre pas pourquoi CWD a dû passer 17 heures sur les lieux. L'exposé offre une explication possible, à savoir que CWD a été chargé de surveiller le navire pendant la nuit. Cependant, 700 \$ l'heure est un tarif excessivement élevé pour des services de surveillance, en particulier lorsque la menace de pollution est faible. De plus, les frais de surveillance du navire pendant la nuit sont acceptés dans d'autres parties de la demande d'indemnisation, et la preuve ne justifie pas ce qui semble être une répétition inutile de cette mesure.

*Les frais restants sont partiellement acceptés*

- [51] Les frais restants sont résumés ci-dessous :
  - a. les frais de déplacement réclamés à l'annexe 3 s'élèvent à 447,60 \$ : ce montant est accepté en entier;
  - b. les frais de salaire réclamés à l'annexe 4 s'élèvent à 2 507,99 \$ : le montant de 1 980,31 \$ est accepté;

- c. les frais des heures de travail supplémentaires réclamés à l'annexe 5 s'élèvent à 8 558,63 \$ : le montant de 3 468,73 \$ est accepté;
- d. les frais de l'équipement de lutte contre la pollution réclamés à l'annexe 11 s'élèvent à 16 679,25 \$ : ce montant est accepté en entier;
- e. les frais d'usage de véhicules réclamés à l'annexe 12 s'élèvent à 341,04 \$ : ce montant est accepté en entier;
- f. les frais d'administration réclamés à l'annexe 13 s'élèvent à 78,41 \$ : le montant de 62,02 \$ est accepté.

[52] Les frais réclamés aux annexes 4, 5 et 13 ont aussi été réduits pour les motifs exposés ci-haut. Les frais des travaux effectués du 18 novembre jusqu'aux premières heures de la matinée du 20 novembre 2021 sont acceptés.

### **SOMMAIRE DE L'OFFRE ET CONCLUSION**

[53] Le tableau ci-dessous montre un sommaire des frais réclamés et des frais acceptés.

Annexe	Montant réclamé	Montant accepté
2 – Services contractuels	232 084,02 \$	8 242,50 \$
3 – Déplacements	447,60 \$	447,60 \$
4 – Salaires – Personnel à temps plein	2 507,99 \$	1 980,31 \$
5 – Heures de travail supplémentaires – Personnel à temps plein	8 558,63 \$	3 468,73 \$
11 – Équipement de lutte contre la pollution	16 679,25 \$	16 679,25 \$
12 – Véhicules	341,04 \$	341,04 \$
13 – Administration	78,41 \$	62,02 \$
<b>TOTAL</b>	<b>260 696,94 \$</b>	<b>31 221,45 \$</b>

*Tableau 1 – Total des frais réclamés et des frais acceptés.*

[54] Le montant des frais acceptés s'élève à **31 221,45 \$**. 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.

\*\*\*

[55] Dans votre examen de l'offre, veuillez prendre note des choix et des délais suivants énoncés à l'article 106 de la LRMM.

[56] 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.

- [57] 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.
- [58] 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.
- [59] Enfin, lorsque le demandeur accepte l'offre d'indemnité, l'administrateur devient subrogé dans les droits du demandeur relativement à l'objet de la demande d'indemnisation. Le demandeur doit alors cesser tous ses efforts de recouvrement, et il doit coopérer avec la Caisse dans ses efforts pour recouvrer par subrogation la somme qu'elle a versée.

Je vous prie d'agréer mes meilleures salutations.

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

Chiamaka Mogo, MPPGA