



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)

Ottawa, le 16 juin 2020  
*Dossier de la CIDPHN : 120-854-C1-C*  
*Dossier de la GCC : n.d.*

## PAR LA POSTE ET PAR COURRIEL

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

**OBJET : *Nom inconnu (navire de pêche récréative blanc) – Cowichan Bay***  
**(Colombie-Britannique) Date de l'incident : 2018-01-19**

---

### 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 dont le nom est inconnu. Pour les besoins de cette lettre, il est appelé le navire de pêche récréative blanc (le « navire »). Le navire a été impliqué dans un incident survenu le 19 janvier 2018 à Cowichan Bay, en Colombie-Britannique (l'« incident »).

Le 27 décembre 2019, le bureau de l'administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la « CIDPHN ») a reçu de la GCC, au nom de l'administrateur, une demande d'indemnisation s'élevant à 29 705,45 \$ pour les frais des mesures d'intervention prises par la GCC en réponse à l'incident.

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, 106 et 116 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (la « LRMM »). Cette lettre contient aussi une description de la demande d'indemnisation de la GCC, ainsi qu'une explication des conclusions.

La demande d'indemnisation est recevable en partie. La somme de 19 482,51 \$ (l'« offre ») est offerte à la GCC relativement à la demande d'indemnisation, plus les intérêts prévus par la loi qui seront calculés à la date où la somme offerte sera versée.

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

\*\*\*

## DEMANDE D'INDEMNISATION RECUE

La demande d'indemnisation comprend un exposé qui décrit les événements liés à l'incident.

La demande d'indemnisation comprend aussi un sommaire des frais réclamés, des documents à l'appui de certains frais réclamés, ainsi que des documents provenant des entrepreneurs qui ont effectué les travaux.

Dans la mesure où ces documents se rapportent aux décisions rendues par l'administrateur, ils sont examinés ci-après.

### Exposé

Le 19 janvier 2018, le centre d'alerte de la GCC a été avisé qu'un navire d'une longueur de 30 à 40 pieds avait rompu ses amarres et était à la dérive à Cowichan Bay. Un entrepreneur local, Eagle Eye Marine (« EEM »), a été engagé pour trouver le navire, évaluer son état, le vider d'eau et le remorquer à un endroit sûr. Lorsqu'EEM a trouvé le navire, il a indiqué qu'il s'agissait d'un navire à coque en bois de 40 pieds qui n'avait aucune marque d'identification. Il a été décrit comme étant un navire de pêche récréative, et il était enfoncé dans l'eau jusqu'à sa passerelle supérieure. EEM a observé une irisation d'hydrocarbures à la surface de l'eau, et il a déterminé que le navire avait un moteur intérieur et du carburant dans ses réservoirs. Le navire a été remorqué jusqu'en eau peu profonde et amarré au rivage, et un barrage flottant a été déployé autour du navire pour contenir les hydrocarbures qu'il rejetait. La GCC devait réévaluer la situation le lendemain.

Le 20 janvier 2018, le personnel de la GCC est arrivé sur les lieux à bord d'un bateau CGE705 équipé de barrages flottants et d'autre matériel. Il a déployé un barrage flottant de 24 pouces d'une longueur de 150 pieds, et il a enlevé le barrage flottant souillé de 40 pieds qu'EEM avait mis en place la veille. Le personnel de la GCC a constaté qu'il y avait encore une irisation d'hydrocarbures à la surface de l'eau, ainsi qu'une forte odeur de diesel dans l'air. Il n'a pas pu déterminer quelle quantité d'hydrocarbures il restait à bord du navire, et il a jugé que celui-ci présentait un danger pour l'environnement marin.

Étant donné que la GCC n'avait pas les coordonnées du propriétaire, elle s'est chargée d'enlever le navire. La GCC a retenu les services d'EEM pour renflouer le navire, le vider d'eau et le remorquer jusqu'à un chantier maritime. EEM a été choisi parce qu'il se trouvait à proximité du navire et qu'il était disponible. EEM a indiqué à la GCC qu'il allait récupérer le navire et le remorquer au chantier maritime de Canoe Cove dans la matinée du 22 janvier 2018.

Le 21 janvier 2018, le personnel de la GCC s'est rendu sur les lieux, encore une fois à bord d'un bateau CGE705, pour réévaluer l'état du navire et remplacer le barrage flottant. Il a constaté qu'il y avait encore une irisation d'hydrocarbures à la surface de l'eau autour du navire.

Le 22 janvier 2018, le personnel de la GCC a observé les opérations de récupération du navire et il a ajusté le barrage flottant pour permettre de renflouer le navire. Il a constaté

qu'il y avait encore une irisation d'hydrocarbures à la surface de l'eau. EEM a remis le navire à flot et l'a vidé d'eau. On a constaté qu'il y avait des débris souillés d'hydrocarbures à bord du navire et que ses membrures étaient imprégnées d'hydrocarbures. EEM a remorqué le navire jusqu'au chantier maritime de l'entreprise Vector Yacht Services à la marina de Canoe Cove. Le personnel de la GCC a enlevé le barrage flottant de l'eau.

Le 30 janvier 2018, Building Sea Marine (« BSM ») a fait une inspection du navire et a produit un rapport. Selon le rapport de BSM, le navire était une épave irrécupérable qui présenterait un risque pour l'environnement marin s'il était remis à l'eau. Étant donné que le propriétaire n'a pu être identifié et que la coque en bois du navire était imprégnée d'hydrocarbures, la GCC a décidé de le déconstruire.

Le 2 février 2018, le navire a été déconstruit par l'entreprise John Plant Excavating au chantier maritime de Vector Yacht Services.

#### Questions de suivi posées à la GCC

Le 25 février 2020, des renseignements additionnels à l'appui de la demande d'indemnisation ont été demandés à la GCC, notamment pour savoir si elle avait une connaissance préalable du navire et pour obtenir des détails sur le remorquage du navire par EEM et la déconstruction du navire.

La GCC a répondu le 2 avril 2020. Elle a dit avoir pris connaissance du navire le 19 janvier 2018, lorsqu'elle a été avisée de l'incident. Elle a aussi indiqué qu'EEM a utilisé un bateau pneumatique à coque rigide de type 733 et une équipe de trois personnes pour répondre à l'incident, et qu'EEM a remorqué le navire jusqu'au rivage près de la marina de Cowichan Bay. La GCC a également confirmé qu'EEM a sorti le navire de l'eau à la marina et l'a remorqué au chantier maritime de Vector Yacht Services à Canoe Cove. C'est à cet endroit que le navire a été déconstruit par John Plant Excavating.

#### Sommaire des frais

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

**COST SUMMARY  
POLLUTION INCIDENT**

<b>INCIDENT:</b>	<b>34' SPORT FISHER</b>	<b>PROJECT CODE:</b>	<b>NA</b>
<b>INCIDENT DATE:</b>	<b>January 19, 2018</b>	<b>DATE PREPARED:</b>	<b>Dec 14/19</b>
<b>DEPARTMENT:</b>	<b>CANADIAN COAST GUARD</b>	<b>PREPARED BY:</b>	

		<u>SCH</u>
MATERIALS AND SUPPLIES	-	1
CONTRACT SERVICES	12,191.60	2
TRAVEL	-	3
SALARIES - FULL TIME PERSONNEL	972.68	4
OVERTIME - FULL TIME PERSONNEL	3,276.73	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)	13,004.33	11
VEHICLES	239.61	12
ADMINISTRATION	20.51	13
	<hr/>	
<b>TOTAL CCG COST OF INCIDENT</b>	<b><u>\$ 29,705.45</u></b>	

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

**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 subis à l'intérieur des eaux territoriales du Canada, et il a entraîné des frais pour la prise de mesures visant à prévenir d'autres dommages ou à les

réduire au minimum. Par conséquent, la demande d'indemnisation relative à l'incident pourrait 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).

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 le navire, comme le prévoit la partie 6, section 2 de la LRMM, et ils sont donc indemnisables.

Pour les raisons qui précèdent, il a été conclu que la demande d'indemnisation pourrait être admissible selon l'art. 103 de la LRMM.

*Les faits présentés par la GCC sont généralement acceptés*

L'exposé présenté par la GCC décrit les faits de l'incident de façon assez détaillée. La version des événements présentée dans l'exposé est acceptée comme étant généralement exacte.

Certaines incohérences ont été relevées durant l'évaluation de la demande d'indemnisation de la GCC. En conséquence, une série de questions ont été posées à la GCC le 25 février 2020, auxquelles la GCC a répondu le 2 avril 2020. L'une des incohérences venait du fait que le rapport du Centre des opérations régionales semblait indiquer que la GCC avait connaissance du navire avant l'incident; cependant, dans ses réponses, la GCC a confirmé qu'elle a pris connaissance du navire pour la première fois lorsque l'incident lui a été signalé le 19 janvier.

Il est probable que les intervalles entre l'incident, les factures et la présentation de la demande d'indemnisation de la GCC aient eu un impact défavorable sur la qualité des documents fournis.

De plus, bien que la preuve montre que le navire était abandonné et à l'état d'épave, la demande d'indemnisation ne contient aucune information sur l'ampleur des efforts déployés pour trouver le propriétaire.

*Le navire posait à l'origine un risque de rejet d'hydrocarbures*

Le 19 janvier 2018, le navire a rompu ses amarres et est allé à la dérive à Cowichan Bay. Une irisation d'hydrocarbures a été observée à la surface de l'eau autour du navire, et EEM a constaté que le navire avait un moteur et du carburant à bord. Bien que la quantité d'hydrocarbures à bord n'ait pas été précisée, BSM a indiqué dans son rapport que le navire avait deux réservoirs ayant chacun une capacité de 125 gallons. Il y avait aussi une forte odeur de carburant diesel dans l'air. La GCC a jugé que le navire présentait un risque pour l'environnement marin de la région, surtout parce que Cowichan Bay a une vaste infrastructure de services maritimes et que son économie repose grandement sur la navigation de plaisance et l'écotourisme.

Compte tenu de ces circonstances, il était raisonnable pour la GCC de conclure que le navire était à risque de rejeter des hydrocarbures dans l'environnement marin et de prendre certaines mesures pour atténuer ce risque.

### Inspection du navire

Le navire a été inspecté par Building Sea Marine le 30 janvier 2018. La facture indique que l'inspection avait pour but d'évaluer l'état du navire et d'estimer sa valeur résiduelle. L'inspection n'a pas servi principalement à déterminer s'il y avait des hydrocarbures à bord du navire ou si la coque ou l'ensemble du navire était souillé par les hydrocarbures.

Le fait que l'inspection n'ait pas servi à confirmer la quantité d'hydrocarbures à bord du navire appuie la conclusion selon laquelle l'inspection n'était pas une mesure prise en réponse à un risque de rejet d'hydrocarbures par le navire. Il est conclu que le rapport d'inspection a été obtenu par la GCC pour d'autres raisons. D'après les photos jointes à la demande d'indemnisation, l'état du navire était évident. Il aurait été raisonnable pour la GCC de fournir un bref exposé accompagné de photos, plutôt que d'engager les frais d'une inspection maritime.

\*\*\*

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

Les frais réclamés dans la demande d'indemnisation de la GCC sont répartis en plusieurs catégories. La présente section de la lettre d'offre examine chacune de ces catégories en détail et explique les raisons pour lesquelles certaines portions de la demande d'indemnisation ont été jugées recevables et d'autres ont été rejetées.

Selon les articles 51, 71 et 77 de la LRMM, tant les mesures prises en réponse à un incident de pollution par les hydrocarbures que les frais qui en résultent doivent être raisonnables pour engager la responsabilité de la CIDPHN. Dans chaque portion de la demande d'indemnisation de la GCC examinée ci-après, il est indiqué si ces deux facteurs ont été établis.

### **Annexe 2 – Services contractuels**

**Montant réclamé : 12 191,60 \$**

La GCC a réclamé les frais des services contractuels fournis par EEM en réponse à l'incident. EEM a d'abord renfloué le navire, l'a vidé d'eau, l'a déplacé jusqu'au rivage, et l'a ensuite remorqué au chantier de Vector Yacht Services pour qu'il soit déconstruit.

La demande d'indemnisation initiale de la GCC comprenait une facture d'EEM qui s'est avérée problématique durant l'évaluation. D'après la demande d'indemnisation, la GCC a payé un montant de 9 282 \$ à Willis Marine Supply; cependant, EEM a effectué les travaux et a envoyé la facture. De plus, la facture a été payée le 13 décembre 2019, soit presque deux ans après la déconstruction du navire. Le montant semble représenter celui d'un contrat à prix fixe, mais il y a peu d'information sur ce qui a été fait pour vérifier si le montant payé par la GCC était raisonnable.

La facture contient peu de détails, et il y a une différence d'une journée dans la chronologie des événements entre la facture et l'exposé joint à la demande d'indemnisation de la GCC. Il n'y a aucun détail sur les ressources qu'EEM a employées pour remorquer le navire, le renflouer et le sortir de l'eau. Ces incohérences sont probablement attribuables au long intervalle entre l'incident, la facture d'EEM et la demande d'indemnisation de la GCC. Néanmoins, cette mesure et les frais associés sont considérés comme étant une intervention raisonnable en réponse à un incident de pollution par les hydrocarbures.

La GCC a aussi fourni une facture de Building Sea Marine pour l'inspection du navire effectuée le 30 janvier 2018. D'après les photos incluses dans la demande d'indemnisation de la GCC, l'état du navire est évident. Étant donné qu'il n'y avait aucune raison impérieuse d'engager des frais pour faire une inspection du navire, cette mesure et les frais associés ne sont pas considérés comme étant une intervention raisonnable en réponse à un incident de pollution par les hydrocarbures. De plus, Building Sea Marine a estimé la quantité d'hydrocarbures à bord, plutôt que de la mesurer. La décision de ne pas mesurer la quantité d'hydrocarbures à bord du navire semble indiquer que l'inspection a été faite pour des raisons autres que d'évaluer la menace potentielle de pollution par les hydrocarbures.

La GCC a également fourni une facture de John Plant Excavating pour la déconstruction du navire. Étant donné que le navire a été démoli en même temps que trois autres, les frais de décharge sont divisés en parts égales entre les quatre navires. Étant donné que le navire était pourri et qu'il constituait une menace de pollution par les hydrocarbures, sa déconstruction était une mesure appropriée. Les frais réclamés sont considérés comme étant raisonnables en réponse à un incident de pollution par les hydrocarbures.

La dernière facture est celle de Hetherington Industries pour l'élimination des déchets d'hydrocarbures. La facture est pour l'élimination de cinq barils de matériel absorbant à la suite de l'incident. Cette mesure était appropriée dans les circonstances. Les frais réclamés sont considérés comme étant raisonnables en réponse à un incident de pollution par les hydrocarbures.

Les frais relatifs aux entrepreneurs réclamés dans la demande d'indemnisation et la portion des frais jugés recevables sont résumés dans le tableau ci-dessous :

*Tableau 1 – Description des frais relatifs aux entrepreneurs et montants réclamés*

<b>Facture</b>	<b>Description</b>	<b>Montant réclamé</b>	<b>Montant recevable</b>
<b>Eagle Eye Marine</b>	Repérage, évaluation et remorquage du navire. Déploiement d'un barrage flottant.	840 \$	840 \$
	Récupération du navire et transport jusqu'au chantier de Vector Yacht Services	8 000 \$	8 000 \$
<b>Total incluant la TPS</b>		<b>9 282 \$</b>	<b>9 282 \$</b>

<b>Building Sea Marine</b>	Inspection du navire et rapport	1 020,00 \$	0 \$
	Dépenses : véhicule et photos	101,50 \$	0 \$
<b>Total incluant la TPS</b>		<b>1 177,05 \$</b>	<b>0 \$</b>

<b>John Plant Excavating Total incluant la TPS</b>	Démolition et frais de décharge	<b>892,55 \$</b>	<b>892,55 \$</b>
--	---------------------------------	------------------	------------------

<b>Hetherington Industries Total incluant la TPS</b>	Élimination du matériel absorbant souillé et des déchets de peinture	<b>840 \$</b>	<b>840 \$</b>
--	--	---------------	---------------

<b>Total des frais relatifs aux entrepreneurs</b>		<b>12 191,60 \$</b>	<b>11 014,55 \$</b>
---	--	---------------------	---------------------

**La portion de la demande d'indemnisation relative aux services contractuels est recevable en partie au montant de 11 014,55 \$.**

***Annexe 4 – Salaires : Personnel à temps plein* *Montant réclamé : 972,68 \$***

Trois agents d'intervention environnementale de la GCC étaient sur place à Cowichan Bay du 20 au 22 janvier 2018. La GCC a réclamé les frais de salaire de trois spécialistes en intervention environnementale (43,23 \$ l'heure pour une période de 7,5 heures chacun) pour la journée du lundi 22 janvier 2018. Les spécialistes en intervention étaient sur place pour surveiller le remorquage du navire et récupérer les hydrocarbures déversés durant l'opération. Les salaires sont justifiés dans l'exposé de la GCC et dans les registres quotidiens de personnel et d'équipement, et les frais réclamés sont raisonnables.

**La portion de la demande d'indemnisation relative aux salaires est recevable au montant de 972,68 \$.**



**Annexe 5 – Heures de travail supplémentaires : Personnel à temps plein**  
**Montant réclamé : 3 276,73 \$**

La GCC a réclamé les frais des heures de travail supplémentaires d'un agent supérieur d'intervention et des trois spécialistes en intervention. Étant donné que la majeure partie du travail a eu lieu durant la fin de semaine du 20-21 janvier, les frais des heures de travail supplémentaires sont relativement élevés. Cependant, les heures de travail sont consignées dans les registres quotidiens de personnel et d'équipement et dans les formulaires de paye pour services supplémentaires. Étant donné les circonstances, les frais des heures de travail supplémentaires sont raisonnables.

**La portion de la demande d'indemnisation relative aux heures de travail supplémentaires est recevable au montant de 3 276,73 \$.**

**Annexe 11 – Équipement de lutte contre la pollution Montant réclamé : 13 004,33 \$**

La majeure partie de ces frais représente le montant de 12 628,50 \$ que la GCC a payé pour l'usage du bateau CGE705, facturé au taux d'utilisation d'un PRV 3 pendant trois jours. D'après la longueur de ce bateau, le taux de 4 209,50 \$ par jour est correct. Étant donné que le CGE705 est un bateau d'une longueur hors tout de 27 pieds, il se situe dans les limites de l'échelle de longueur de 25 à 39 pieds d'un PRV 3.

Cependant, le coût de remplacement estimatif de ce bateau n'est pas 757 710,79 \$. Ce coût est celui de certains bateaux conçus en 2011 dans le cadre d'un programme de relance économique du gouvernement fédéral. Les bateaux PRV 3 construits dans le cadre de ce programme ont une longueur de 47 pieds, une jauge brute de 14,74 GRT, et deux moteurs diesel semi-hors-bord. Le CGE705 a deux moteurs, mais il n'a qu'une longueur de 27 pieds et une jauge brute de 1,73. Par conséquent, bien qu'il puisse être classé correctement dans le manuel d'établissement des coûts pour ce qui est de la longueur, cela ne justifie pas l'emploi du taux d'utilisation de 4 209,50 \$ par jour.

L'usage du bateau CGE705 est accepté comme étant une mesure raisonnable, mais le taux d'utilisation de 4 209,50 \$ par jour est déraisonnable. Il aurait été raisonnable d'appliquer à un CGE709 le taux d'utilisation d'un PRV 2 de 1 194,23 \$ par jour pendant trois jours, soit un total de 3 582,69 \$.

Les frais relatifs au reste de l'équipement (pompe à essence Honda de deux pouces, barrage flottant de 24 pouces, matériel absorbant), dont le montant s'élève à 375,83 \$, sont raisonnables.

**La portion de la demande d'indemnisation relative à l'équipement de lutte contre la pollution est recevable en partie au montant de 3 958,43 \$.**

**Annexe 12 – Véhicules Montant réclamé : 239,61 \$**

La GCC a utilisé un camion Ford F350 pour transporter son personnel de Victoria jusqu'à l'Institut des sciences de la mer situé à Patricia Bay, où le bateau CGE705 est amarré. Cette mesure était raisonnable pour les besoins de surveillance du navire. Les frais réclamés,

basés sur le taux quotidien de la GCC de 65,57 \$ pour une période de trois jours, plus 22 cents par kilomètre pour le trajet de 195 kilomètres, sont raisonnables.

**La portion de la demande d'indemnisation relative aux véhicules est recevable au montant de 239,61 \$.**

***Annexe 13 – Administration***

***Montant réclamé : 20,51 \$***

Les frais d'administration ont été calculés au taux de 3,09 %. Ce montant s'applique à une partie des salaires payés par la GCC et représente moins de 1 % du montant de la demande d'indemnisation. Ces frais sont raisonnables.

**La portion de la demande d'indemnisation relative aux frais d'administration est recevable au montant de 20,51 \$.**

\*\*\*

**SOMMAIRE DE L'OFFRE ET CONCLUSION**

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

<b>Description</b>	<b>Montant réclamé</b>	<b>Montant offert</b>
Services contractuels	12 191,60 \$	11 014,55 \$
Salaires	972,68 \$	972,68 \$
Heures de travail supplémentaires	3 276,73 \$	3 276,73 \$
Équipement de lutte contre la pollution	13 004,33 \$	3 958,43 \$
Véhicules	239,61 \$	239,61 \$
Administration	20,51 \$	20,51 \$
<b>Total</b>	<b>29 705,45 \$</b>	<b>19 482,51 \$</b>

*Tableau 2 - Sommaire des montants réclamés et des montants offerts*

Le montant des frais recevables s'élève à 19 482,51 \$. 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.