



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 8 septembre 2021

*Dossier de la CIDPHN : 120-894-C1*

*Dossier de la GCC : n.d.*

### **PAR COURRIEL**

Gestionnaire, Services et planification d'intervention  
Garde côtière canadienne  
200, rue Kent (5N177)  
Ottawa (Ontario) K1A 0E6

**OBJET : *Danielle and Mark*– Old Bonaventure (Terre-Neuve-et-Labrador)**  
**Date de l'incident : 2020-02-10**

---

### **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 un incident impliquant un navire de pêche de 35 pieds appelé le *Danielle and Mark* (le « navire »), qui a coulé à Old Bonaventure, Terre-Neuve-et-Labrador, le 10 février 2020 (l'« incident »).
- [2] Le 3 juin 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 pour les frais qu'elle a engagés en réponse à l'incident. Le montant total des frais réclamés s'élève à 47 073,08 \$. La Caisse a examiné la demande d'indemnisation et elle est parvenue à une décision qui est expliquée dans cette lettre. 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 »).
- [3] La demande d'indemnisation de la GCC est recevable. La somme de 30 397,23 \$, plus les intérêts courus, est offerte à la GCC relativement à sa demande d'indemnisation (l'« offre »). Les motifs de l'offre sont exposés ci-après.

\*\*\*

## DEMANDE D'INDEMNISATION RECUE

[4] La demande d'indemnisation de la GCC comprend un exposé qui décrit les événements pertinents liés à l'incident. Elle comprend aussi un sommaire des frais réclamés, des documents servant à justifier certains frais, ainsi que des photos. Dans la mesure où les documents fournis se rapportent à la décision de la Caisse, leur contenu est décrit ci-après.

### L'exposé

[5] Le 10 février 2020, la GCC a été avisée que le navire avait coulé à un quai situé à Old Bonaventure, Terre-Neuve-et-Labrador, durant une tempête accompagnée de vents violents. On a présumé que le navire avait sombré à une profondeur d'environ neuf pieds d'eau et qu'il était entouré de glace.

[6] La GCC a communiqué avec le propriétaire du navire et lui a demandé ce qu'il avait l'intention de faire en réponse à l'incident. Le propriétaire a dit qu'il était incapable d'intervenir. Il a indiqué que le carburant en vrac du navire avait été enlevé avant l'incident, mais que les réservoirs n'avaient pas été nettoyés et qu'ils contenaient probablement des résidus d'hydrocarbures. Il a estimé que le navire contenait un total de 10 à 15 gallons (approximativement de 37,85 à 56,78 litres) d'hydrocarbures.

[7] Le lendemain, trois membres du personnel de la GCC se sont rendus sur les lieux de l'incident. Ils ont constaté que le système hydraulique du navire semblait avoir été endommagé par la glace, et ils ont trouvé de l'huile à moteur de base à l'intérieur du navire. Bien qu'ils n'aient décelé aucune odeur de carburant à ce moment-là, ils n'ont pas pu faire une inspection complète du navire parce que le quai et la route d'accès étaient couverts de neige. Sur la base de cette information, la GCC a décidé de renflouer le navire, d'enlever les polluants se trouvant à bord, et d'éliminer le navire.

[8] Le 26 février 2020, la GCC a engagé un entrepreneur local pour mener l'opération de sauvetage. Les travaux ont été retardés parce que les conditions météorologiques étaient encore mauvaises dans la région.

[9] Le 28 février 2020, l'entrepreneur a renfloué le navire et a placé des matelas absorbants dans le compartiment moteur et la cale à poisson afin de récupérer toute pollution résiduelle. Le navire a ensuite été remorqué à une rampe de halage, où un sous-traitant a utilisé une excavatrice pour le sortir de l'eau. Le navire a été déconstruit le lendemain.

### Le sommaire des frais

[10] La demande d'indemnisation était aussi accompagnée du sommaire suivant des frais réclamés par la GCC :

COST SUMMARY  
POLLUTION INCIDENT

INCIDENT:	FV Danielle and Mark	PROJECT CODE:	2E186
INCIDENT DATE:	February 10, 2020	DATE PREPARED:	May 17, 2021
DEPARTMENT:	Canadian Coast Guard	PREPARED BY:	██████████

		<u>SCH</u>
MATERIALS AND SUPPLIES	\$ -	<u>1</u>
CONTRACT SERVICES	\$ 36,397.50	<u>2</u>
TRAVEL	\$ 1,628.80	<u>3</u>
SALARIES - FULL TIME PERSONNEL	\$ 5,242.10	<u>4</u>
OVERTIME - FULL TIME PERSONNEL	\$ 2,876.72	<u>5</u>
OTHER ALLOWANCES	\$ -	<u>6</u>
SALARIES - CASUAL PERSONNEL	\$ -	<u>7</u>
SHIPS' COSTS (EXCL. FUEL & O/T)	\$ -	<u>8</u>
SHIPS PROPULSION FUEL	\$ -	<u>9</u>
AIRCRAFT	\$ -	<u>10</u>
POLLUTION COUNTER-MEASURES EQUIPMENT (PCME)	\$ -	<u>11</u>
VEHICLES	\$ 705.58	<u>12</u>
ADMINISTRATION	\$ 222.38	<u>13</u>
	<hr/>	
TOTAL CCG COST OF INCIDENT	\$ 47,073.08	

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

\*\*\*

## CONSTATATIONS ET DÉCISIONS

### L'admissibilité du demandeur

[11] L'administrateur a déterminé que la GCC est un demandeur admissible et que l'incident s'est produit à l'intérieur de la mer territoriale ou des eaux intérieures du Canada pour l'application de l'art. 103 de la LRMM. Étant donné que le navire posait un risque de pollution par les hydrocarbures, il est aussi déterminé qu'au moins une partie des frais réclamés par la GCC sont indemnisables par la Caisse.

### La menace de pollution

[12] D'après la demande d'indemnisation, avant que l'incident ne se produise, le propriétaire avait fait une demande de financement dans le cadre du Programme d'élimination des épaves et des navires abandonnés de Ports pour petits bateaux du ministère des Pêches et des Océans pour déconstruire le navire. Ainsi, au moment du

nauffrage, la quantité d'hydrocarbures à bord du navire semblait être limitée à de l'huile hydraulique, de l'huile lubrifiante à moteur et des résidus d'hydrocarbures dans le réservoir de carburant, ce qui représentait un total combiné d'environ 90 litres.

[13] Bien qu'une telle menace de pollution soit relativement minime, la preuve fournie dans la demande d'indemnisation de la GCC, notamment les photos qui montrent clairement le pompage des hydrocarbures se trouvant à bord du navire, établit néanmoins que le navire constituait effectivement une menace de pollution par les hydrocarbures. Par conséquent, il était raisonnable pour la GCC de prendre des mesures d'intervention en réponse à l'incident afin de réduire cette menace au minimum.

[14] À cet égard, les mesures prises pour renflouer le navire et le sortir de l'eau étaient raisonnables. Cependant, la preuve ne montre pas que le navire posait encore une menace de pollution par les hydrocarbures après avoir été sorti de l'eau et placé sur le rivage. Par conséquent, il n'est pas accepté que les mesures prises par la suite visaient à prévenir un rejet d'hydrocarbures raisonnablement prévisible.

\*\*\*

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

[15] 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 les frais réclamés ont été acceptés ou rejetés.

*Annexe 2 – Services contractuels*

36 397,50 \$

[16] Ces frais découlent des travaux effectués par un entrepreneur – MDI Contracting – et deux sous-traitants – Crotty Diving Services et Bulldog Contracting Ltd. – durant l'intervention en réponse à l'incident. Ces entrepreneurs étaient chargés de renflouer le navire, de le sortir de l'eau, d'enlever les polluants se trouvant à bord, et de le déconstruire par la suite.

[17] Cette partie de la demande d'indemnisation est amplement justifiée par des factures claires fournies par les entrepreneurs; une copie du contrat de travail conclu entre MDI Contracting et Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, qui comprend un énoncé des travaux et un relevé de dépenses détaillé; et des copies de l'évaluation des soumissions en réponse à l'appel d'offres lancé par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada.

[18] Le contrat accordé à MDI Contracting n'était pas un contrat d'urgence non concurrentiel, comme il arrive parfois lorsqu'il faut entreprendre des opérations d'intervention urgentes en réponse à la pollution par les hydrocarbures. Dans la région de l'Atlantique, la GCC a établi un arrangement en matière d'approvisionnement pour des services de plongée et des services environnementaux avec un bassin

d'entrepreneurs préqualifiés. De cette façon, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada peut émettre un énoncé des travaux et obtenir une offre contractuelle concurrentielle en 15 jours environ. Ce processus garantit que le prix des services contractuels représente le meilleur rapport qualité-prix possible, et il donne à la GCC le pouvoir de surveiller les travaux des entrepreneurs. C'est ce qui s'est produit dans ce cas-ci, et le contrat conclu avec l'entrepreneur est considéré comme une mesure raisonnable pour obtenir ses services.

[19] Les frais réclamés à l'annexe 2 sont détaillés dans la facture de MDI Contracting et sont justifiés par des factures pour la location d'un bateau, d'un exploitant et d'un compresseur d'air. Les frais de la main-d'oeuvre sur place pour les 28 et 29 février 2020, qui s'élèvent à 7 200,00 \$, sont corroborés par les registres quotidiens du personnel et de l'équipement de la GCC pour ces jours-là. Tous les prix figurant dans la facture de MDI Contracting correspondent à ceux indiqués dans les autres factures et les registres.

[20] Étant donné le mandat de la Caisse, le sauvetage et le renflouement du navire étaient des mesures raisonnables et nécessaires prises en réponse à la menace de pollution par les hydrocarbures que posait le navire. Cependant, le montant de 12 750,00 \$ pour [traduction] « l'élimination du navire et des contaminants », indiqué dans la facture de MDI Contracting et facturé par Bulldog Contracting Ltd., pose un problème. La preuve ne montre pas que le navire lui-même était saturé d'hydrocarbures à tel point que sa déconstruction peut être considérée comme une mesure prise en réponse à la pollution par les hydrocarbures. Cela est particulièrement vrai à la lumière de l'exposé et du registre quotidien du personnel et de l'équipement du 10 février 2020, qui indiquent que le propriétaire projetait déjà, avant que l'incident ne se produise, d'éliminer son navire dans le cadre du Programme d'élimination des épaves et des navires abandonnés de Ports pour petits bateaux. Enfin, bien qu'une partie de la déconstruction du navire ait pu consister à éliminer des hydrocarbures, ce qui aurait été indemnisable, il n'est pas possible de décomposer la facture en raison de l'absence de toute répartition des frais, ou d'autres éléments de preuve à ce sujet.

[21] Pour ces motifs, les frais relatifs à l'élimination du navire (14 662,50 \$, taxes incluses) sont rejetés. Le reste des frais relatifs aux services contractuels sont jugés raisonnables.

**Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en partie au montant de 21 735,00 \$.**

*Annexe 3 – Déplacements*

*1 628,80 \$*

[22] La GCC a réclamé les frais de déplacement de cinq membres de son personnel, qui sont justifiés par une fiche de frais de voyage, les relevés de dépenses de chaque personne, des notes d'hôtel, ainsi que les directives du Conseil national mixte de la fonction publique du Canada qui montrent les indemnités payables pour les voyages en service commandé. Les frais de déplacement engagés sont conformes à ces directives et correspondent au montant total réclamé de 1 628,80 \$.

- [23] La preuve montre que deux déplacements distincts ont été effectués relativement à l'incident.
- [24] Le premier déplacement a eu lieu le 11 février 2020, lorsque trois membres du personnel de la GCC se sont rendus sur les lieux pour évaluer l'incident. Seuls des frais de repas ont été réclamés pour le 11 février, car les membres du personnel ont fait un aller-retour le même jour. Ces frais sont jugés raisonnables, étant donné qu'il était nécessaire de faire une évaluation initiale du navire.
- [25] Le deuxième déplacement a eu lieu les 27, 28 et 29 février, lorsque trois membres du personnel se sont rendus sur place pour surveiller les travaux de l'entrepreneur et des sous-traitants. Bien qu'il soit admis que la surveillance des travaux était raisonnable dans les circonstances, la preuve doit montrer que la présence d'une troisième personne était nécessaire. D'après la demande d'indemnisation, la présence d'une troisième personne était attribuable au fait que la GCC a utilisé une remorque d'intervention ces jours-là. Cependant, les frais relatifs à l'équipement de lutte contre la pollution étaient déjà inclus dans l'énoncé des travaux susmentionné fourni par l'entrepreneur. Étant donné que la nécessité de la présence d'une troisième personne n'a pas été établie, les frais de déplacement de cette personne sont rejetés.
- [26] Les frais de déplacement engagés les 27, 28 et 29 février par l'agent d'intervention environnementale de la GCC du plus bas rang, qui s'élèvent à 529,20 \$ selon son relevé de dépenses, sont donc rejetés pour ces motifs. Le reste des frais de déplacement réclamés sont acceptés.

**Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en partie au montant de 1 099,60 \$.**

*Annexe 4 – Salaires du personnel à temps plein*

*5 242,10 \$*

- [27] Les frais de salaire sont attribués à sept membres du personnel d'intervention environnementale, dont les niveaux de rémunération vont de GT-04 à GT-07. Certains membres de ce personnel se sont rendus sur les lieux de l'incident, et d'autres ont accompli des tâches relatives aux contrats et des tâches de surveillance à distance.
- [28] Ces frais sont justifiés par un registre du personnel qui indique le nombre d'heures de travail, le niveau de rémunération, ainsi que les heures de début et de fin de chaque journée de travail entre le 10 et le 29 février 2020, et par des registres quotidiens du personnel et de l'équipement pour chacune de ces journées de travail, sauf celle du 21 février. D'après le registre du personnel, le montant total des frais de salaire réclamés s'élève à 5 242,27 \$, ce qui est supérieur de 0,17 \$ au montant réclamé de 5 242,10 \$ qui est indiqué dans le sommaire des frais (figure 1). Néanmoins, une différence de 0,17 \$ est jugée négligeable, et le registre du personnel a été accepté comme document justificatif valide.
- [29] Les frais de salaire réclamés pour les 10 et 11 février 2020, dont le total s'élève à 1 618,62 \$, représentent 35,5 heures de travail faites par trois membres du personnel.

Le travail effectué ce jour-là a consisté à vérifier l'identité du propriétaire du navire et à confirmer ce qu'il avait l'intention de faire pour intervenir en réponse à l'incident, ainsi qu'à recueillir de l'information et à faire une première évaluation du navire. Ce travail a été compliqué par les conditions météorologiques hivernales rigoureuses et par l'incertitude concernant la propriété légale du navire, étant donné l'intention du propriétaire de le faire déconstruire dans le cadre du Programme d'élimination des épaves et des navires abandonnés de Ports pour petits bateaux. Ces frais sont jugés raisonnables.

[30] Les frais de salaire réclamés pour les 12, 20, 21 et 25 février, dont le total s'élève à 1 847,37 \$, couvrent le travail accompli par trois membres du personnel, à savoir rédiger un énoncé des travaux pour le contrat éventuel, évaluer les entrepreneurs locaux, évaluer les soumissions reçues en réponse à l'appel d'offres subséquent à l'arrangement en matière d'approvisionnement, lancer un deuxième appel d'offres après que les soumissions reçues aient été jugées non conformes aux exigences techniques, et accorder ensuite un contrat à MDI Contracting. Ce travail était nécessaire pour la partie de l'opération qui consistait à intervenir en réponse à la pollution par les hydrocarbures, et les frais de salaire associés à cette partie sont donc jugés raisonnables à part l'exception suivante.

[31] D'après les registres quotidiens du personnel et de l'équipement, il semble que la majeure partie du travail accompli le 12 février ait été fait par deux agents de niveau GT-05, et qu'un surintendant adjoint de niveau GT-07 ait apporté une contribution qui n'a pas été précisée. La preuve ne montre pas comment les efforts du surintendant adjoint ont contribué aux mesures prises en réponse à la pollution par les hydrocarbures. Pour cette raison, les frais de salaire de 109,22 \$ réclamés pour le travail qu'il a fait ce jour-là sont rejetés.

[32] La dernière partie des frais de salaire réclamés découlent du travail accompli les 27 et 28 février et s'élèvent à 1 776,29 \$. Étant donné que le 29 février 2020 était un samedi, les heures de travail de ce jour-là ont été réclamées comme des heures supplémentaires et sont examinées en détail dans la prochaine section.

[33] Pour les motifs exposés plus tôt concernant les frais de déplacement (annexe 3), les frais de salaire de l'agent de la GCC du plus bas rang, qui était présent sur les lieux de l'incident les 27, 28 et 29 février 2020 et dont les frais de salaire pour ces jours-là s'élèvent à 533,87 \$, sont rejetés.

[34] Plus précisément, il aurait été raisonnable pour la GCC d'amener la remorque et l'équipement d'intervention sur les lieux de l'incident ces jours-là pour faire l'évaluation initiale, mais la GCC était consciente de l'ampleur de la menace de pollution que posait le navire à ce stade avancé de l'intervention. La menace avait été jugée minimale, et s'il avait été nécessaire de déployer un barrage flottant, une quantité suffisante aurait pu être transportée dans une camionnette, plutôt que dans une remorque d'intervention.

[35] De plus, comme il a été mentionné dans la section précédente concernant les frais de déplacement réclamés, l'enlèvement de la pollution était inclus dans l'énoncé des travaux, qui faisait partie du contrat conclu entre Pêches et Océans Canada et MDI Contracting. L'exposé et les factures des entrepreneurs indiquent que c'est l'entrepreneur, et non la GCC, qui a déployé le barrage flottant durant l'opération de sauvetage. Par conséquent, tout l'équipement qui se trouvait dans la remorque d'intervention de la GCC était inutile.

[36] Pour ces motifs, il est conclu que la présence de deux membres du personnel aurait suffi pour surveiller l'opération de sauvetage ces jours-là. Par conséquent, les frais de salaire des deux membres du personnel du plus haut rang sont acceptés au montant de 1 242,32 \$.

**Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en partie au montant de 4 599,01 \$**

*Annexe 5 – Heures de travail supplémentaires du personnel à temps plein 2 876,72 \$*

[37] La GCC a aussi réclamé les frais d'un total de 78,75 heures de travail supplémentaires faites par six membres de son personnel. Cette partie de la demande d'indemnisation est justifiée par les registres quotidiens du personnel et de l'équipement, qui indiquent les heures de travail de chaque agent par jour; des copies d'écran du système de paye en ligne; et des notes écrites à la main dans le formulaire SCI-214 pour les travaux effectués les 28 et 29 février 2020. Les montants indiqués dans le système de paye en ligne pour cinq membres du personnel correspondent aux frais réclamés pour les heures de travail supplémentaires. Pour ce qui est du sixième membre du personnel, les heures de travail supplémentaires qui lui ont été payées sont de 68,09 \$ inférieures aux frais réclamés pour ses heures supplémentaires. Pour les besoins de l'offre, nous nous sommes fiés principalement aux documents justificatifs, tels que les registres quotidiens du personnel et de l'équipement, et nous avons accepté les copies d'écran du système de paye en ligne comme preuve que les paiements ont été versés.

[38] Les frais des heures de travail supplémentaires réclamés pour les 10, 11, 12, 20, 21 et 25 février 2020 sont jugés raisonnables, étant donné les travaux de passation de contrat, de surveillance et d'évaluation qui ont été effectués ces jours-là. Cependant, comme il a été noté dans la section précédente concernant les frais de salaire, les frais des heures de travail supplémentaires engagés par le surintendant adjoint le 12 février sont rejetés, parce que son travail ne faisait pas partie de l'opération d'intervention en réponse à la pollution par les hydrocarbures.

[39] De même, les frais des heures de travail supplémentaires engagés par l'agent du plus bas rang sont rejetés pour les mêmes raisons que ses frais de salaire ont été rejetés. L'opération de sauvetage menée par l'entrepreneur aurait pu être surveillée en toute sécurité par deux agents, et il n'a pas été démontré que la présence d'un troisième agent était raisonnable dans les circonstances.



[40] Les frais des heures de travail supplémentaires rejetés s'élèvent à 766,35 \$, ce qui laisse un total de 2 110,37 \$.

**Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en partie au montant de 2 110,37 \$.**

*Annexe 12 – Véhicules*

705,58 \$

[41] Dans l'annexe 12 de la demande d'indemnisation de la GCC, le véhicule d'intervention est décrit comme étant un [traduction] « camion de poids moyen ». Les reçus d'achat de carburant joints à la demande d'indemnisation semblent indiquer que le véhicule était une camionnette à cabine double et à moteur diesel, ce qui est confirmé par l'une des photos de l'opération d'intervention. La GCC a réclamé des frais d'usage du véhicule au montant de 67,56 \$ par jour, ce qui correspond au tarif normal d'usage d'une camionnette indiqué dans le Manuel des tarifs des services externes de la GCC.

[42] Le journal de bord du véhicule indique que deux allers-retours ont été faits entre St. John's (T.-N.-L.) et Old Bonaventure (T.-N.-L.), ainsi que deux allers-retours entre Clarendville (T.-N.-L.) (où le personnel de la GCC a séjourné à l'hôtel) et Old Bonaventure, ce qui représente une distance totale parcourue de 1 481 kilomètres. Une estimation cartographique de ces distances donne un total de 1 412 kilomètres. Puisque ce kilométrage est suffisamment proche de la distance de 1 481 kilomètres indiquée dans le journal de bord, celle-ci est jugée crédible et exacte.

[43] Étant donné le lieu où l'incident est survenu, ces frais étaient inévitables, car il était nécessaire pour le personnel de la GCC de conduire jusqu'au lieu de l'incident. Les frais réclamés sont jugés raisonnables.

**Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en entier au montant de 705,58 \$.**

*Annexe 13 – Administration*

222,38 \$

[44] Des frais d'administration ont été réclamés au taux de 3,09 %, lequel a été convenu entre la GCC et l'administrateur, et ils ont été appliqués aux frais de déplacement réclamés (annexe 3) et aux frais de salaire réclamés (annexe 4).

[45] La somme des frais de déplacement et des frais de salaire acceptés, sans compter les cotisations au régime d'avantages sociaux des employés, s'élève à 4 778,81 \$. L'application du taux de 3,09 % à cette somme représente un total de 147,67 \$, lequel est accepté pour les frais d'administration.

**Cette portion de la demande d'indemnisation est recevable en partie au montant de 147,67 \$.**

\*\*\*

## SOMMAIRE DE L'OFFRE ET CONCLUSION

[46] Le tableau suivant présente un sommaire des frais réclamés et des frais recevables pour la demande d'indemnisation de la GCC concernant le *Danielle and Mark*.

ANNEXE	MONTANT RÉCLAMÉ	MONTANT OFFERT
2 : Services contractuels	36 397,50 \$	21 735,00 \$
3 : Déplacements	1 628,80 \$	1 099,60 \$
4 : Salaires	5 242,10 \$	4 599,01 \$
5 : Heures de travail supplémentaires	2 876,72 \$	2 110,37 \$
12 : Véhicules	705,58 \$	705,58 \$
13 : Administration	222,38 \$	147,67 \$
<b>Total</b>	<b>47 073,08 \$</b>	<b>30 397,23 \$</b>

Tableau 1 – Frais réclamés et frais recevables (toutes les annexes)

[47] Le montant de l'offre s'élève à 30 397,23 \$, plus les intérêts courus prévus par la loi qui seront calculés à la date où la somme offerte sera versée.

\*\*\*

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

[49] 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.

[50] 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.

[51] 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.

[52] 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.