CAISSE D'INDEMNISATION DES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES CAUSÉE PAR LES NAVIRES

MANUEL DES DEMANDES D'INDEMNISATION

ÉDITION 2014

Canada

Publié par l'Administrateur de la
Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution
par les hydrocarbures causée par les navires
180 rue Kent – bureau 830
Ottawa, Ontario, Canada
K1A 0N5

Tél. : (613) 991-1726
Téléc. : (613) 990-5423

http://www.cidphn.gc.ca

CAISSE D'INDEMNISATION DES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES CAUSÉE PAR LES NAVIRES

MANUEL DES DEMANDES D'INDEMNISATION

Édition 2014

Canada

Table des matières

Introduction.....5
Adresse d'acheminement des demandes d'indemnisation à la CIDPHN.....6

Section I.
Le cadre juridique canadien relatif à la responsabilité et à l'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires.....7

Section II.
Le régime international de responsabilité et d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les pétroliers.....10

Section III.
Le régime canadien de responsabilité et d'indemnisation.....11

1. Contexte.....11
2. Fonctions de l'Administrateur......12
2.1 Enquête et évaluation.....12
2.2 Critère de raisonnabilité.....12
2.3 Recours et mesure de recouvrement.....12
3. Présentation des demandes d'indemnisation.....13
3.1 Principes généraux.....13
3.2 Portée de l'indemnisation.....13
3.3 Demandeurs ayant droit à des intérêts.....14
3.4 Demandes d'indemnisation découlant de déversements d'origine inconnue.....14
3.5 Délais relatifs au dépôt des demandes.....14
3.6 Opérations de récupération.....14
4. Documents requis pour la demande d'indemnisation.....15
4.1 Présentation des demandes d'indemnisation.....15
4.2 Contenu de chaque demande d'indemnisation.....16
5. Frais et dépenses engagés.....17
5.1 Matériel.....17
5.2 Marchés de services.....18
5.3 Frais de déplacement.....18
5.4 Salaires et heures supplémentaires.....19

5.5 Frais relatifs aux véhicules et bâtiments.....19
5.6 Mesures de lutte contre la pollution et matériel utilisé.....19
5.7 Demandes d'indemnisation pour perte de revenu….....19
5.8 Nomination des évaluateurs.....….....20

Introduction

Le présent manuel vise à aider les demandeurs à déposer une demande d'indemnisation auprès de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (CIDPHN). Il fournit des renseignements généraux sur le type de demandes qui peuvent être présentées à des fins d'indemnisation et indique les données qui doivent figurer dans les documents à l'appui des demandes d'indemnisation. Il ne donne aucun détail juridique et se veut seulement un guide pratique pour présenter des demandes d'indemnisation à l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation. En cas de doute, il est recommandé d'obtenir un avis juridique.

S'il y a divergence entre ce manuel et la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM), les dispositions de la Loi ont préséance. La LRMM peut être consultée à l'adresse suivante :

http://laws.justice.gc.ca/fra/lois/M 0.7/page-23.html

Ce manuel se divise en trois grandes parties :

Section I - Le cadre juridique canadien relatif à la responsabilité et à l'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires;

Section II - Le régime international de responsabilité et d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les pétroliers;

Section III - Le régime canadien de responsabilité et d'indemnisation.

Adresse d'acheminement des demandes d'indemnisation à la CIDPHN

Toutes les demandes d'indemnisation doivent être adressées à l'Administrateur :

Administrateur
Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution
par les hydrocarbures causée par les navires
180, rue Kent, bureau 830
Ottawa (Ontario) K1A 0N5
CANADA

Télécopieur : 613-990-5423
Courriel : info@cidphn.gc.ca

Section I. Le cadre juridique canadien relatif à la responsabilité et à l'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires

Le cadre juridique relatif à la responsabilité et à l'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires se trouve aux parties 6 et 7 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, Lois du Canada 2009, chapitre 21.

La Loi met en œuvre deux régimes internationaux, l'un concernant les pétroliers et l'autre, les déversements d'hydrocarbures de soute, ainsi qu'un régime canadien pour les déversements provenant d'autres navires.

Le Canada est membre du régime d'indemnisation international pour les pétroliers depuis le 24 avril 1989. Le régime actuel repose sur deux conventions internationales adoptées en 1992 sous les auspices de l'Organisation maritime internationale (OMI), agence spécialisée des Nations Unies. Il s'agit de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention sur la responsabilité civile) et de la Convention de 1992 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention portant création du Fonds). En 2003, le régime international a été élargi pour inclure un Fonds complémentaire qui octroie, en plus de ce qui est actuellement versé par la Convention de 1992 portant création du Fonds, une indemnisation supplémentaire en cas de déversement d'hydrocarbures par un pétrolier.

Dans le cadre du régime international pour les pétroliers et du régime canadien, la responsabilité première pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et les frais engagés pour le nettoyage incombe au propriétaire du navire.

La Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute, connue sous le

nom de Convention sur les hydrocarbures de soute, établit des règles internationales régissant les déversements d'hydrocarbures de soute transportés à bord pour le ravitaillement du navire. La mise en œuvre, depuis le 2 octobre 2009, du régime international pour les hydrocarbures de soute au Canada présente un avantage additionnel du fait que tous les navires dont la jauge est supérieure à 1 000 tonnes doivent contracter une assurance ou une autre garantie financière qui permet aux parties qui demandent une indemnisation de soumettre leur demande d'indemnisation directement à l'assureur ou à la personne fournissant la garantie financière. Comme pour le régime pour les pétroliers, le régime pour les hydrocarbures de soute établit que le propriétaire du navire assume la responsabilité première pour les déversements d'hydrocarbures.

La Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (CIDPHN) a été créée le 24 avril 1989 et a remplacé la Caisse des réclamations de la pollution maritime, qui avait été créée au début des années 1970. La CIDPHN est disponible pour régler les demandes d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les rejets provenant de toutes les catégories de navires, quel que soit le lieu au Canada ou dans les eaux canadiennes, y compris dans la zone économique exclusive. Elle fournit un niveau supplémentaire d'indemnisation qui complète les indemnisations prévues dans les régimes internationaux pour les déversements d'hydrocarbures par les pétroliers et les déversements d'hydrocarbures de soute. La CIDPHN règle également les demandes d'indemnisation admissibles qui ne sont pas couvertes par les conventions internationales dans le cas, par exemple, de déversements d'origine inconnue.

De plus, la Loi permet à une catégorie largement définie de personnes œuvrant dans l'industrie de la pêche de présenter une demande d'indemnisation à la CIDPHN si elles subissent une perte de revenus à cause d'un déversement d'hydrocarbures provenant d'un navire, dans la mesure où cette perte ne peut être indemnisée en vertu de la partie 6 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

En plus d'être un fonds de dernier recours, c'est-à-dire dans les cas où les demandeurs ont été incapables d'obtenir du propriétaire du navire ou de toute autre partie responsable le paiement intégral de leurs demandes, la CIDPHN est aussi un fonds de premier recours.

Les demandeurs peuvent ainsi déposer leurs demandes d'indemnisation directement auprès de la CIDPHN qui assume la tâche de recouvrer l'indemnisation auprès du propriétaire du navire ou de toute autre partie responsable, dans la mesure où l'admissibilité de la demande est établie par l'Administrateur.

Lorsqu'une indemnité est versée à un demandeur à même la CIDPHN, l'Administrateur se met à la place du demandeur et doit prendre toutes les mesures raisonnables pour recouvrer la somme auprès du propriétaire du navire ou de toute autre partie responsable.

Section II. Le régime international de responsabilité et d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les pétroliers

Comme il a été mentionné dans la description du cadre du régime canadien (Section I), le Canada est partie à la Convention sur la responsabilité civile, à la Convention portant création du Fonds et au Protocole de 2003 portant création d'un Fonds complémentaire. Un Secrétariat situé à Londres, au Royaume-Uni gère ces fonds.

Pour obtenir de l'information sur les demandes d'indemnisation prévues par les trois instruments internationaux, de même que sur les procédures ayant trait à ces demandes, veuillez consulter le Manuel des demandes d'indemnisation des FIPOL qui se trouve sur le site Web des FIPOL à l'adresse suivante : www.iopcfunds.org/fr/.

Dans les cas où les demandes sont prévues par les fonds internationaux et la CIDPHN, l'Administrateur et le Secrétariat coordonneront leurs procédures ayant trait aux demandes d'indemnisation pour éviter d'avoir à présenter et à justifier deux fois les demandes.

Section III. Le régime canadien de responsabilité et d'indemnisation

1. Contexte

Cette section porte sur les demandes d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires qui ne sont pas couvertes par le régime international mentionné à la section II. Toutefois, le premier point à souligner concerne le fait que la LRMM exclut expressément les navires de forage qui sont utilisés dans le cadre d'activités d'exploration et d'exploitation, les unités flottantes de stockage ou les unités flottantes de production, de stockage et de déchargement. Veuillez consulter les paragraphes 101(2) et (3) de la Loi pour prendre connaissance de la portée précise de ces exclusions.

La LRMM propose deux méthodes afin d'obtenir une indemnité pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. Premièrement, un demandeur peut présenter la demande au propriétaire du navire qui, aux termes de la Loi, demeure la principale partie responsable du versement de l'indemnité. Dans de tels cas, la CIDPHN n'est tenue de verser une indemnité que dans la mesure où le propriétaire ne peut verser une indemnité complète et adéquate; par exemple le montant de l'indemnité dépasse la limite de responsabilité du propriétaire fixée en vertu de la LRMM ou le propriétaire n'est pas en mesure de s'acquitter de son obligation de verser une indemnité. La CIDPHN est aussi l'instance responsable lorsque la cause des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures est inconnue et que l'Administrateur n'est pas en mesure de prouver que ces dommages n'ont pas été causés par un navire (déversements d'origine inconnue). Ces deux méthodes constituent la fonction de « dernier recours » de la CIDPHN.

Un demandeur peut aussi présenter une demande d'indemnisation directement à l'Administrateur à des fins d'évaluation et de règlement. Lorsque l'Administrateur estime que la demande est admissible, en tout ou en partie, et qu'il fait une offre d'indemnité qui est acceptée par le demandeur, l'Administrateur est subrogé dans les droits du demandeur (il acquiert les droits) dans la mesure où le paiement de la demande se fait à même la CIDPHN. Cette subrogation constitue la fonction de « premier recours » de la CIDPHN.

2. Fonctions de l'Administrateur

2.1 Enquête et évaluation

L'Administrateur a l'obligation d'enquêter sur toutes les demandes d'indemnisation déposées auprès de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires et de les évaluer. Il examine le bien-fondé de chaque demande, en fonction des circonstances propres à chacune. Aux fins d'enquête et d'évaluation d'une demande, l'Administrateur a les pouvoirs d'un commissaire en vertu de la *Loi sur les enquêtes* et il peut assigner des témoins ou les interroger sous serment et les enjoindre de produire des documents. Une fois l'enquête et l'évaluation terminées, l'Administrateur doit faire une offre d'indemnité au demandeur pour la partie de la demande qu'il juge recevable. Lorsque le demandeur accepte une offre d'indemnité, l'Administrateur effectue le paiement à même la CIDPHN. Un demandeur insatisfait peut, dans les 60 jours suivant l'avis d'une offre ou le refus d'une demande, interjeter appel devant la Cour d'amirauté (Cour fédérale du Canada).

2.2 Critère de raisonnabilité

Lorsque l'Administrateur évalue une demande, il applique le critère de raisonnabilité prescrit par la LRMM. Par « raisonnabilité », on entend que les mesures prises ou l'équipement utilisé en réponse à un événement semblent, d'après l'évaluation technique de l'expert au moment où la décision a été prise, avoir été efficaces pour réduire au minimum ou prévenir les dommages dus à la pollution. Le fait que des mesures d'intervention se révèlent finalement inefficaces ou qu'une décision soit jugée inappropriée en dernière analyse n'est pas une raison en soi pour rejeter une demande d'indemnité visant les coûts engagés. Toutefois, les frais liés à une mesure peuvent être rejetés s'ils n'étaient pas raisonnables, tenant compte des circonstances, ou si on aurait dû savoir que la mesure serait inefficace. Des mesures prises uniquement pour des raisons de relations publiques ne seraient pas jugées raisonnables.

Les demandeurs doivent conserver des dossiers complets de leurs décisions, de leurs opérations et de leurs dépenses liées à un déversement d'hydrocarbures. Ils pourront ainsi démontrer que les dépenses étaient raisonnables.

2.3 Recours et mesure de recouvrement

Une fois le paiement de l'indemnité tiré à même la CIDPHN, l'Administrateur est obligé de prendre toutes les mesures raisonnables pour recouvrer le montant

auprès du propriétaire du navire ou, s'il y a lieu, auprès des FIPOL ou de toute autre personne responsable. Lorsqu'une action est introduite par le demandeur, par exemple, à l'encontre du propriétaire du navire, les documents introductifs d'instance doivent être signifiés à l'Administrateur, lequel devient automatiquement partie au litige.

3. Présentation des demandes d'indemnisation

3.1 Principes généraux

Toute personne au Canada, y compris les sociétés et la Couronne, ayant subi des pertes ou des dommages, ou ayant engagé des frais et des dépenses, en raison de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, peut déposer une demande d'indemnisation directement auprès de l'Administrateur de la CIDPHN. Ce droit ne s'applique pas pour les organismes d'intervention canadiens définis dans la *Loi sur la marine marchande du Canada* ni pour les personnes habitant un pays autre que le Canada. Un organisme d'intervention peut néanmoins présenter une demande d'indemnisation pour des frais et des dépenses non recouvrés après avoir exercé son droit de recours auprès du propriétaire du navire.

Le régime des demandes d'indemnisation réglementaires de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* repose sur l'application du principe du « pollueur-payeur ».

3.2 Portée de l'indemnisation

Une indemnité est payable pour les frais associés aux mesures opérationnelles raisonnables prises durant la récupération des hydrocarbures répandus en mer et de toutes les eaux intérieures sous la juridiction du Canada, ainsi que pour les frais inhérents au nettoyage du littoral et à l'élimination des hydrocarbures récupérés et des déchets d'hydrocarbures. De plus, un paiement sera effectué pour les frais associés à la mobilisation du matériel de nettoyage et des autres ressources d'intervention essentielles à des fins préventives même s'il n'y a pas eu pollution. Toutefois, dans le cas des mesures préventives à rembourser, il faut démontrer qu'au moment où les mesures ont été prises, il y avait des motifs raisonnables de croire que le navire avait rejeté un polluant, qu'il en rejetait ou qu'il risquait de rejeter du pétrole ou tout autre hydrocarbure.

3.3 Demandeurs ayant droit à des intérêts

Des intérêts courent relativement à une demande d'indemnisation déposée auprès de la CIDPHN à partir de la date à laquelle les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures se sont produits ou la perte a été subie. Dans le cas des frais et des dépenses, les intérêts courent à partir de la date où les frais et les dépenses ont été engagés. Les intérêts sont calculés au taux prescrit en vertu de la *Loi de l'impôt sur le revenu* pour les paiements des remboursements d'impôt excédentaire.

3.4 Demandes d'indemnisation découlant de déversements d'origine inconnue

Un déversement est considéré comme étant « d'origine inconnue » si l'identité du navire qui a provoqué la pollution est inconnue ou ne peut pas être établie. En pareils cas, un demandeur n'est pas tenu de convaincre l'Administrateur que l'événement a été provoqué par un navire. Cependant, l'Administrateur rejettera la demande d'indemnisation s'il est convaincu, au vu des preuves produites, que l'événement n'a pas été provoqué par un navire, par exemple, si la pollution causée par les hydrocarbures provenait de sources terrestres.

3.5 Délais relatifs au dépôt des demandes

Lorsqu'un demandeur a l'intention de soumettre une demande directement à l'Administrateur (premier recours), il doit le faire dans les deux ans suivant la date à laquelle les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures se sont produits et dans les cinq ans suivant l'événement qui les a causés.

S'il n'y a aucun dommage dû à la pollution, la demande d'indemnisation doit être soumise dans les cinq ans suivant l'événement à l'égard duquel des dommages ont été anticipés.

Fait à noter : Lorsque le demandeur a l'intention de déposer une demande d'indemnisation à l'encontre du propriétaire du navire, le délai de prescription est plus long (de trois et six ans). Les demandeurs doivent consulter les dispositions pertinentes du paragraphe 77(6) de la LRMM.

3.6 Opérations de récupération

Dans le cas de certains déversements où des opérations de récupération de navires sont effectuées, ces opérations peuvent comprendre des mesures de prévention de la pollution. Le cas échéant, les opérations de récupération

peuvent être considérées comme des mesures préventives seulement si leur but principal consiste à prévenir les dommages dus à la pollution. Si elles servent à d'autres fins, par exemple à la récupération des coques et des marchandises ou à l'enlèvement d'une épave, les coûts engagés ne sont pas admissibles.

4. Documents requis pour la demande d'indemnisation

Des dossiers bien tenus sont la clé d'un recouvrement des frais et des dépenses sans peine auprès de la CIDPHN. Les documents accompagnant la demande d'indemnisation doivent clairement indiquer ce qui a été fait et pourquoi, où et quand, par qui, avec quelles ressources et à quel prix. En règle générale, les factures, reçus et feuilles de calcul sont des justificatifs de dépenses utiles, mais parfois ils ne suffisent pas. Il est toujours utile de décrire les interventions effectuées sans rien omettre. Lier ces éléments aux dépenses facilitera grandement l'évaluation des demandes d'indemnisation. Chaque coordonnateur sur place et prestataire de services techniques devrait tenir chaque jour un carnet d'activités, qui précisera la nature de l'activité, le nombre de personnes mobilisées, le type et la quantité d'équipement et de matériel utilisés ainsi que le type de littoral nettoyé. L'examen et l'évaluation seront généralement retardés si tous les documents nécessaires ne sont pas fournis. En conséquence, l'Administrateur devra demander que le requérant fournisse des documents complémentaires. Comme pour toute déclaration de sinistre, il est essentiel de fournir les documents nécessaires aux fins de recouvrement des frais d'intervention auprès du propriétaire du navire à cause du déversement d'hydrocarbures.

4.1 Présentation des demandes d'indemnisation

Toutes les demandes d'indemnisation doivent être présentées par écrit et signées par le demandeur ou son représentant légal. Pour que la dépense puisse être examinée et évaluée, il importe qu'elle soit claire, suffisamment détaillée et accompagnée de pièces justificatives. Il incombe aux demandeurs de fournir les pièces justificatives adéquates à l'appui de leur demande. L'inclusion de documents à l'appui et d'une chronologie complète des événements ajoutera une certaine crédibilité à la demande et aidera à réduire le nombre de questions qui seront posées. En cas de plainte ou de poursuite judiciaire, ce qui est rare, ces demandes accéléreront les discussions relatives au règlement, car elles comprendront des réponses à de nombreuses questions évidentes. La qualité des renseignements fournis est extrêmement importante. Tous les frais doivent être complètement justifiés. En conséquence, il est essentiel que, dès le début d'un événement, l'intervenant veille à ce que les documents justificatifs soient conservés pour garantir l'intégrité du processus d'établissement des frais.

Selon la complexité de l'intervention de nettoyage des hydrocarbures déversés, l'Administrateur peut demander à des experts maritimes et à des conseillers techniques d'examiner le bien-fondé des demandes d'indemnisation sur le plan technique. Les demandes de ce type ne pourront être réglées rapidement que si les demandeurs et les prestataires de services fournissent tous les renseignements utiles pour l'évaluation des demandes.

Bien que la LRMM prescrive des délais précis pour la présentation des demandes, en particulier voir le paragraphe 103(2) de la Loi, ces demandes doivent être soumises dès que possible étant donné que l'Administrateur ne peut pas commencer l'enquête et l'évaluation d'une demande avant qu'elle ne soit soumise. La présentation des demandes en temps opportun peut accélérer l'enquête et l'évaluation et avoir pour conséquence un remboursement plus rapide des demandes recevables. La présentation rapide des demandes peut également aider si on devait plus tard exercer un recours pour recouvrer le montant réglé à même la CIDPHN des propriétaires des navires ou de toute autre partie responsable.

4.2 Contenu de chaque demande d'indemnisation

Il est important que la documentation à l'appui de la demande d'indemnisation originale soit complète et exacte. Chaque demande déposée auprès de la CIDPHN doit contenir les renseignements suivants :

a) Le nom, l'adresse postale, le numéro de téléphone et l'adresse courriel du demandeur et de tout représentant désigné;

b) L'identité du navire impliqué dans l'événement et le type de navire – c'est-à-dire, pétrolier, transporteur de marchandises diverses, bateau de pêche ou embarcation de plaisance. De plus, si cette information est connue, le type des bâtiments qui naviguaient à proximité avant et pendant le déversement d'hydrocarbures;

c) L'heure, la date, le lieu et les circonstances particulières de l'événement, y compris le type d'hydrocarbures rejeté, si cette information est connue;

d) Une description de la zone du déversement qui indique l'ampleur de la pollution et la zone la plus contaminée (utiliser des cartes géographiques ou marines accompagnées de photos et d'enregistrements vidéo);

e) Des preuves analytiques et d'autres preuves documentaires qui établissent un lien entre la pollution par les hydrocarbures et le navire soupçonné d'être la cause du déversement, comme la collecte et l'analyse chimique d'échantillons d'hydrocarbures. En ce qui concerne la collecte

d'échantillons d'hydrocarbures, il est important de décrire les différents aspects de l'échantillonnage, comme le type de contenant, l'état de propreté des contenants, les techniques de manutention, les conditions de conservation et la chaîne de possession;

f) L'état de la mer et les données utiles sur les conditions météorologiques, la marée et le courant, l'observation et la direction des hydrocarbures à la surface de l'eau, y compris la longueur et la largeur de l'irisation d'hydrocarbures;

g) Le résultat de l'enquête du demandeur sur la source possible du déversement d'hydrocarbures – par exemple, un navire ou une source terrestre ou inconnue;

h) Le nom, l'adresse et le numéro de téléphone du propriétaire du navire, si cette information est connue;

i) Les dossiers complets des décisions et des déclarations des travaux effectués par l'organisme gouvernemental responsable et les entrepreneurs commerciaux – en particulier, les carnets détaillés et les notes du commandant sur place, ainsi que toutes les notes et les observations sur le terrain des employés effectuant l'intervention;

j) Le compte rendu des décisions prises par les experts techniques en matière maritime et autres conseillers – par exemple, le personnel de l'équipe régionale des interventions d'urgence (ERIU), et des exemplaires des comptes rendus des réunions opérationnelles de l'ERIU et les rapports de sondage technique;

k) Des exemplaires des conventions d'offre à commandes, des contrats écrits et des dossiers d'appel d'offres avec les entrepreneurs commerciaux;

l) Le montant total de la demande soumise pour indemnisation.

5. Frais et dépenses engagés

5.1 Matériel

Le coût de tout le matériel et des fournitures achetés pour les opérations de nettoyage du déversement d'hydrocarbures doit être justifié par la présentation du double des factures. Les factures doivent fournir de l'information sur le matériel comme le type de matériel utilisé, le taux de location ou le prix d'achat, la quantité utilisée, le prix unitaire et le coût total, y compris la TPS,

la TVH ou la TVP, si elle a été facturée. Le prix du matériel qui n'a pas été entièrement utilisé et qui peut être utilisé à un autre moment doit être exclu des frais ou être calculé au prorata.

5.2 Marchés de services

La facture originale de l'entrepreneur et la preuve du paiement doivent être présentées pour tous les services commerciaux obtenus par contrat dans le cadre de l'intervention. Les factures de l'entrepreneur doivent clairement indiquer que les travaux effectués ou les services rendus ont servi à appuyer les activités d'intervention. De plus, la demande d'indemnisation doit être accompagnée d'un exemplaire de toutes les ententes contractuelles qui indiquent clairement le type de service obtenu et, le cas échéant, l'avantage de faire appel à un entrepreneur particulier sur le plan du rapport coût-efficacité ou d'autres éléments, par exemple l'entrepreneur était le plus bas soumissionnaire ou il était situé le plus près du lieu du déversement et était capable d'intervenir sans tarder.

De même, la facture doit clairement indiquer le prix unitaire du matériel spécialisé déployé, ainsi que le taux horaire et la période d'utilisation. Les frais et dépenses associés à la mobilisation et à la démobilisation doivent être clairement séparés du coût réel du matériel utilisé sur le lieu de la pollution par les hydrocarbures. Tous les marchés de services, y compris les sous-traitants, doivent être confirmés par la feuille de temps des employés de l'entrepreneur indiquant les détails des affectations de travail.

5.3 Frais de déplacement

Les demandes de remboursement de frais de déplacement pour toutes les personnes chargées d'intervenir doivent indiquer clairement le nom des personnes devant se déplacer ainsi que la période visée par la demande de remboursement de frais de déplacement. Le mode de transport, le lieu et les autres dépenses connexes, tels le prix des billets d'avion et des traversiers et le kilométrage, doivent être indiqués. Des reçus doivent accompagner toutes les demandes de remboursement des dépenses, des frais de repas et des frais de location de chambres d'hôtel. En ce qui concerne les demandes de remboursement du gouvernement, il faut soumettre des demandes de remboursement de frais de déplacement et d'autorisation de voyager dûment autorisées pour appuyer les dépenses liées aux déplacements et aux repas.

5.4 Salaires et heures supplémentaires

Les superviseurs de l'intervention doivent préparer chaque jour des rapports de terrain où figurent le nom de chaque travailleur et son rôle dans l'intervention. Les jours de travail et les taux horaires pour les salaires et les heures supplémentaires doivent être notés. Les heures normales et les heures supplémentaires travaillées doivent être consignées chaque jour. Le rôle de l'employé dans l'intervention doit être indiqué. Des exemplaires des registres de l'entreprise doivent accompagner la demande d'indemnisation; ces documents serviront à prouver le paiement des salaires et la rémunération des heures supplémentaires.

5.5 Frais relatifs aux véhicules et bâtiments

Des registres doivent être tenus à l'appui de l'utilisation de tous les véhicules et bâtiments de soutien. Ces registres doivent décrire le type de véhicule utilisé, la distance parcourue, la raison de l'utilisation du véhicule et la durée du déploiement dans le cadre de l'intervention. Les taux horaires et quotidiens pour les véhicules et les bâtiments doivent être clairement notés dans la demande d'indemnisation.

5.6 Mesures de lutte contre la pollution et matériel utilisé

La demande d'indemnisation doit faire état de tout le matériel utilisé pendant l'intervention à la suite de la pollution par les hydrocarbures et des fins auxquelles chaque élément a été utilisé. Il faut indiquer, entre autres, la date de déploiement, la catégorie et le type de matériel, le tarif de location, le tarif des périodes où le matériel était en attente et les périodes d'utilisation. Les frais et les dépenses associés à la mobilisation et à la démobilisation du matériel doivent être notés.

5.7 Demandes d'indemnisation pour perte de revenu

Selon la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, une indemnité peut être versée aux demandeurs du secteur des pêches, de la mariculture et de la transformation du poisson qui subissent une perte de revenu à la suite d'un déversement d'hydrocarbures causé par un navire. Une demande d'indemnisation des pertes de revenus ne peut être présentée que dans les cas où la perte n'est pas recouvrable en vertu des dispositions générales de la partie 6.

La fourniture de toutes les preuves documentaires, y compris les reçus, les photographies des dommages et autres, aidera à accélérer l'enquête et l'évaluation de la demande d'indemnisation. Selon les circonstances entourant la demande d'indemnisation, les renseignements suivants, entre autres questions pouvant être soulevées, sont essentiels lorsqu'une demande d'indemnisation des pertes de revenus est déposée auprès de l'Administrateur :

a) L'identité du navire impliqué dans l'événement;

b) Le type ou la description des dommages dus à la pollution subis par le bateau de pêche, l'engin de pêche et les autres biens appartenant au demandeur, ainsi que le lieu où les dommages ont été subis;

c) Les renseignements détaillés figurant sur le permis de pêche commercial détenu, y compris le nom et l'adresse du détenteur du permis;

d) La zone de pêche indiquée sur le permis de pêche, pour qu'elle puisse être identifiée sur une carte marine ou géographique;

e) Le relevé des prises, les espèces de poisson habituellement pêchées et vendues ainsi que le prix de vente des différentes espèces de poisson mise sur le marché, y compris le nom et l'adresse des acheteurs;

f) Des renseignements détaillés sur la réparation et le nettoyage de l'engin de pêche contaminé et sur le travail nécessaire pour nettoyer le bateau de pêche à la suite de la pollution aux hydrocarbures;

g) Le prix et l'âge des biens abîmés ou remplacés, y compris le double des factures ou justificatifs pour tous les articles achetés.

5.8 Nomination des évaluateurs

Si l'Administrateur et un demandeur du secteur des pêches n'arrivent pas à se mettre d'accord sur le montant de l'indemnisation, le ministre des Transports sera saisi de la question. Un évaluateur sera alors nommé. Ce dernier établira le montant auquel la demande d'indemnisation est évaluée, montant qui devra être versé par l'Administrateur au demandeur du secteur des pêches.