

ENTREVUE DU MOIS

ANNE LEGARS – ADMINISTRATRICE DE LA CAISSE D'INDEMNISATION DES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES CAUSÉE PAR LES NAVIRES (CIDPHN)

Anne Legars, nommée administratrice de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (CIDPHN) au mois de mai 2016, a vu son mandat renouvelé pour une période de cinq ans le 26 mars 2018.

Depuis plus de 25 ans, elle a travaillé comme avocate, représentante d'associations professionnelles, et chef de diverses organisations sur des dossiers, des questions, et des politiques touchant les domaines maritimes, des transports, de l'environnement et du commerce.

Membre du Barreau du Québec, Anne a un baccalauréat, une maîtrise et un diplôme d'études approfondies en droit de l'Université de Grenoble II (France), ainsi qu'une maîtrise en droit de l'Université de Montréal. Elle est également diplômée en science politique de l'Institut d'Études Politiques de Grenoble (France) et détient un certificat de la Société des directeurs d'association.



Madame Legars, pouvez-vous nous présenter la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (CIDPHN)?

En termes simples, nous recevons et évaluons les réclamations pour tous types de dommages causés par n'importe quel hydrocarbure provenant de n'importe quel type de navire ou de bateau, dans n'importe quelles eaux canadiennes.

«Depuis 30 ans, le mandat de la Caisse est d'indemniser les victimes de pollution par les hydrocarbures (incluant les frais encourus pour mesures préventives) causés par des navires et de se retourner ensuite contre les pollueurs ou les parties responsables.»

La plus grosse indemnisation payée par la Caisse à un seul demandeur a été accordée en 2018, soit 4,2 millions de dollars remis à la Garde Côtière

Canadienne à la suite du naufrage du *Chaulk Determination* dans la section 1 du port de Trois-Rivières alors qu'il contenait 22 tonnes de polluants.

La Caisse paye également la contribution canadienne au FIPOL qui indemniserait les victimes canadiennes en cas de déversements par un pétrolier. Cette adhésion au FIPOL a permis le règlement des dommages du pétrolier *Rio Orinoco* directement par le FIPOL (pour environ 12 M\$) suite à son échouement sur l'île d'Anticosti en 1990.

Dès qu'une demande d'indemnisation est reçue et évaluée, nous faisons une offre pour le montant établi. Le demandeur peut contester notre évaluation devant la Cour fédérale; ce qui est arrivé seulement deux fois dans l'histoire de la Caisse. Si le demandeur accepte l'offre, nous devenons subrogés dès que nous effectuons le paiement, ce qui nous permet de nous retourner contre le propriétaire du navire ou du bateau ou contre son assureur, et de réclamer le remboursement des montants payés à la victime.

Si la victime poursuit directement le propriétaire de navire ou l'assureur de ce dernier, nous paierons les montants établis qui ne peuvent être recouverts dans le cas où le propriétaire est insolvable ou lorsque les dommages excèdent sa limite de responsabilité.

Nous indemnisons également les victimes de déversements "mystère", c'est à dire de pollution maritime par les hydrocarbures que l'on ne peut attribuer à un navire particulier, lorsqu'il est probable que le dommage n'est pas d'origine terrestre.

La Caisse est une ligne comptable dans le Fonds du Revenu consolidé du Canada. Aujourd'hui, le montant de la Caisse représente environ 408 millions dû aux intérêts accumulés, puisque le solde créditeur de la Caisse génère des intérêts statutaires, payés chaque mois par le Trésor.

La Caisse est administrée par un administrateur totalement indépendant du gouvernement, qui fait rapport au Parlement chaque année via le ministre fédéral des Transports. Le bureau de l'administratrice, situé à Ottawa, comprend une équipe multidisciplinaire d'une vingtaine de personnes et est partagé avec une autre Caisse d'indemnisation (la Caisse ferroviaire). Nous avons également un réseau d'avocats et d'experts d'un océan à l'autre, et nous travaillons étroitement avec les FIPOL, les assureurs internationaux (P&Is) et notre vis-à-vis américain.

La Caisse fête, cette année, son 30^e anniversaire. Pouvez-vous nous dresser brièvement un bilan du chemin parcouru et nous dire quels seront les défis à venir pour la Caisse?

La Caisse a reçu plus de 409 réclamations au cours des 30 dernières années, pour de petits incidents ou des incidents d'importance moyenne comprenant de la pollution par les hydrocarbures, des opérations de nettoyage ou la prise de mesures préventives.

«Cet anniversaire nous offre une occasion idéale pour échanger davantage avec une multitude d'intervenants dans le but de continuer à promouvoir l'accès à la justice en respectant les intérêts des propriétaires de navires.»

Les défis à venir pour la Caisse sont de continuer à se faire connaître par ses demandeurs potentiels d'une part, et par les propriétaires de bateaux d'autre part – plus particulièrement les bateaux de pêche et les bateaux de plaisance, pour les informer de leur responsabilité potentielle.

Un autre défi est d'intensifier le travail avec les autres payeurs du régime – assureurs, fonds internationaux et fonds américain - afin d'optimiser l'efficacité de l'indemnisation en cas d'incident impliquant plusieurs d'entre nous.

En décembre dernier, le Parlement canadien a adopté le projet de loi C-86. Pouvez-vous nous expliquer ce que cela implique pour la Caisse et pour l'industrie maritime?

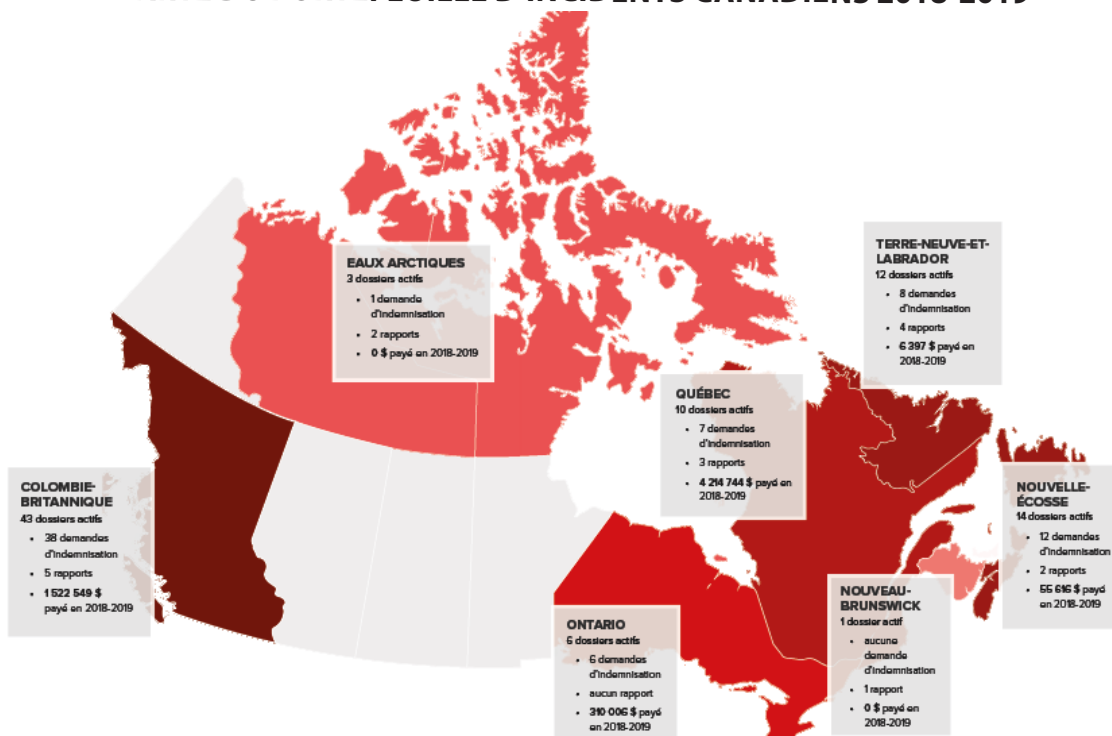
La Caisse n'a plus de limite de responsabilité par accident, les dommages purement économiques sont dorénavant clairement éligibles à compensation, il y a maintenant un régime facilité pour le règlement de petites réclamations jusqu'à 35 000\$, et la Caisse peut servir à avancer jusqu'à 50 millions de dollars pour les opérations de réponse environnementale de la Garde côtière en cas de déversement important.

« *Tout cela positionne encore davantage la Caisse comme une ressource très pertinente en cas de déversement pétrolier majeur causant des dommages importants, y compris des pertes de revenus pour certaines victimes.* »

L'industrie maritime ne paiera pas d'avantage pour cela, puisque la limite de responsabilité de l'armateur n'a pas changé. Elle-même pourrait bénéficier du régime d'indemnisation en cas de dommages causés par un déversement: navires huilés, terminaux inaccessibles, etc.

Si le capital de la Caisse s'épuisait et que le Trésor devait avancer de l'argent à la Caisse pour couvrir les demandes d'indemnisation, les expéditeurs et receveurs d'hydrocarbures pourraient se voir réimposer la redevance – perçue par une Caisse plus ancienne à laquelle la Caisse actuelle a succédé - suspendue il y a plus de 40 ans.

CARTE DU PORTEFEUILLE D'INCIDENTS CANADIENS 2018-2019



Source: Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. Rapport annuel 2018-2019