

**PROJET DE LOI C-14 : LOI DE 2001
SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA**

David Johansen
Division du droit et du gouvernement

Le 20 mars 2001
Révisé le 24 mai 2001



Bibliothèque
du Parlement

Library of
Parliament

**Direction de la
recherche parlementaire**

HISTORIQUE DU PROJET DE LOI C-14

CHAMBRE DES COMMUNES

Étape du projet de loi	Date
------------------------	------

Première lecture : 1^{er} mars 2001

Deuxième lecture : 16 mars 2001

Rapport du comité : 3 mai 2001

Étape du rapport : 10 mai 2001

Troisième lecture : 10 mai 2001

SÉNAT

Étape du projet de loi	Date
------------------------	------

Première lecture : 15 mai 2001

Deuxième lecture : 30 mai 2001

Rapport du comité : 18 octobre 2001

Étape du rapport :

Troisième lecture : 31 octobre 2001

Sanction royale : 1^{er} novembre 2001

Lois du Canada 2001, chapitre 26

N.B. Dans ce résumé législatif, tout changement d'importance depuis la dernière publication est indiqué en **caractères gras**.

Renseignements sur l'historique du projet de loi :
Peter Niemczak

THIS DOCUMENT IS ALSO
PUBLISHED IN ENGLISH

TABLE DES MATIÈRES

	Page
CONTEXTE.....	1
DESCRIPTION ET ANALYSE	3
A. Introduction	3
B. Interprétation (art. 2-4)	4
C. Partie 1 – Dispositions générales (Transports Canada et Pêches et Océans Canada) (art. 5-40).....	4
D. Partie 2 – Immatriculation, enregistrement et inscription (Transports Canada) (art. 41-79).....	5
E. Partie 3 – Personnel (Transports Canada) (art. 80-103)	6
F. Partie 4 – Sécurité (Transports Canada) (art. 104-124)	7
G. Partie 5 – Services de navigation (Pêches et Océans Canada) (art. 125-139).....	7
H. Partie 6 – Incidents, accidents et sinistres (Transports Canada) (art. 140-152).....	8
I. Partie 7 – Épaves (Pêches et Océans Canada) (art. 153-164).....	8
J. Partie 8 – Pollution : Prévention et intervention (Pêches et Océans Canada) (art. 165-184).....	8
K. Partie 9 – Prévention de la pollution (Transports Canada) (art. 185-193)	9
L. Partie 10 – Embarcations de plaisance (Pêches et Océans Canada) (art. 194-209).....	9
M. Partie 11 – Contrôle d’application (Transports Canada) (art. 210-246).....	9
N. Partie 12 – Dispositions diverses (Transports Canada et Pêches et Océans Canada) (art. 247-269).....	11
O. Partie 13 – Dispositions transitoires (Transports Canada et Pêches et Océans Canada) (art. 270-274).....	12

	Page
P. Partie 14 – Modifications corrélatives et dispositions de coordination (Transports Canada et Pêches et Océans Canada) (art. 275-324)	13
Q. Partie 15 – Modifications à la <i>Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes</i> (Transports Canada) (art. 325-330).....	13
R. Partie 16 – Modifications à la <i>Loi canadienne sur la protection de l’environnement (1999)</i> (Environnement Canada) (art. 331).....	13
S. Partie 17 – Abrogations et entrée en vigueur (Transports Canada et Pêches et Océans Canada) (art. 332-334)	14
COMMENTAIRE	14



CANADA

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

PROJET DE LOI C-14 :
LOI DE 2001 SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA*

CONTEXTE

Le 1^{er} mars 2001, le projet de loi C-14 : Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, a été déposé à la Chambre des communes par l'honorable Don Boudria, au nom du ministre des Transports. Dans un communiqué de presse diffusé le même jour, le Ministère signale que le projet de loi est destiné à remplacer la *Loi sur la marine marchande du Canada* (LMMC) par une version remaniée, mise à jour et simplifiée, qui est plus claire et plus facile à comprendre. Le projet de loi modifie également la *Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes*, afin d'harmoniser la loi canadienne sur les conférences maritimes avec celles des principaux partenaires commerciaux du Canada.

La *Loi sur la marine marchande du Canada* est le principal instrument législatif régissant l'exploitation des bateaux canadiens, où qu'ils se trouvent, et des bateaux étrangers dans les eaux relevant de la compétence canadienne. Les sources ministérielles indiquent qu'il s'agit de l'une des plus anciennes lois en vigueur au Canada. À l'origine, elle s'inspirait de la *Merchant Shipping Act* britannique de 1894. Elle a été modifiée à plusieurs reprises par bribes au fil des ans. Le Ministère indique que, malgré de nombreux changements, la loi contient de nombreuses dispositions archaïques, qu'il est difficile d'appliquer et qui nuisent à la performance économique de la marine marchande canadienne. Il considère qu'une refonte de la loi est nécessaire pour :

- simplifier le cadre législatif;

* Avertissement : Par souci de clarté, les propositions législatives du projet de loi décrit dans le présent résumé législatif sont énoncées comme si elles avaient déjà été adoptées ou étaient déjà en vigueur. Il ne faut pas oublier, cependant, qu'un projet de loi peut faire l'objet d'amendements au cours de son examen par la Chambre des communes et le Sénat, et qu'il est sans effet avant d'avoir été adopté par les deux chambres du Parlement, d'avoir reçu la sanction royale et d'être entré en vigueur.

- rendre la loi conforme aux politiques réglementaires fédérales;
- permettre à la marine marchande de fonctionner de façon plus efficace et de contribuer à la croissance économique du Canada, tout en protégeant le milieu naturel marin.

L'administration de la LMMC est partagée entre le ministère des Transports et le ministère des Pêches et des Océans.

La refonte de la *Loi sur la marine marchande du Canada* a suivi deux filières :

- La première a débouché sur le projet de loi C-15 : Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et d'autres projets de loi (36^e législature, 1^{re} session), qui a reçu la sanction royale le 11 juin 1998 (L.C. 1998, ch. 16). Cette loi a modifié la partie I (Propriété, immatriculation et hypothèques) de la LMMC et ajouté une nouvelle partie générale (0.1) qui énonçait les objectifs et les responsabilités ministérielles. Le projet de loi reprenait également diverses dispositions urgentes (p. ex. navires et personnel à vocation particulière, gestion des eaux de ballast et exigence du port de gilets de sauvetage) du projet de loi modificatif C-73⁽¹⁾, mort au *Feuilleton* lors du déclenchement des élections d'avril 1997. Les modifications de cette filière ont pris effet par étape, certaines d'entre elles exigeant la prise de règlements ou l'élaboration d'une stratégie. Le projet de loi C-15 a force de loi depuis le 25 février 2000.
- La deuxième filière – l'actuel projet de loi C-14⁽²⁾ : Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada – est une refonte de tout le reste de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, à l'exception des dispositions touchant les responsabilités (y compris des parties entières), qui ont été regroupées et sont passées dans le projet de loi S-2⁽³⁾ : Loi sur la responsabilité en matière maritime (37^e législature, 1^{re} session), déposé au Sénat le 31 janvier 2001.

(1) Projet de loi C-73 : Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et d'autres lois en conséquence (35^e législature, 2^e session).

(2) Le projet de loi C-14 remplace un projet de loi similaire, le projet de loi C-35 (36^e législature, 2^e session), mort au *Feuilleton* lors de la dissolution du Parlement en octobre 2000. Toutefois, le projet de loi C-14 comporte plusieurs importantes modifications – entre autres l'ajout d'une partie 15 portant sur les modifications que l'on envisage d'apporter à la *Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes*.

(3) Le projet de loi S-2 remplace un projet de loi pratiquement identique, le projet de loi S-17 (36^e législature, 2^e session), mort au *Feuilleton* lors de la dissolution du Parlement en octobre 2000.

Le projet de loi C-14 traite de sujets très divers, notamment la sécurité (exploitation et équipement des navires, certification des équipages, conditions de travail, navigation, enquête sur les accidents, sauvetage et épaves) et l'environnement (prévention de la pollution et intervention), ainsi que d'autres questions (comme la protection et la préservation des épaves à valeur patrimoniale). Le projet de loi distingue et précise les responsabilités des deux ministères en cause : Transports Canada et Pêches et Océans Canada. Les changements importants par rapport à la loi actuelle améliorent notamment les dispositions visant la protection des équipages et les exigences relatives à leur compétence, ainsi que la sécurité des passagers et la protection de l'environnement marin contre les dégâts causés par la navigation et la marine marchande.

DESCRIPTION ET ANALYSE

A. Introduction

Bon nombre des dispositions de la LMMC se retrouvent dans le projet de loi C-14, à l'exception des parties concernant la responsabilité, qui sont passées dans le projet de loi S-2 : Loi sur la responsabilité en matière maritime. Le plus souvent, le libellé a été modernisé. En outre, bon nombre d'autres dispositions de la loi actuelle ne figurent pas dans le projet de loi parce qu'il s'agit de questions détail qui apparaîtront dans les règlements, les normes ou d'autres instruments. Par conséquent, le projet de loi est beaucoup plus court que la loi actuelle. Les parties 1 à 12 comptent quelque 269 articles; les parties 13 à 17 comprennent les dispositions transitoires, les modifications corrélatives et les dispositions de coordination, les modifications à la *Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes* et à la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, ainsi que les abrogations de plusieurs autres lois et les dispositions sur l'entrée en vigueur du projet de loi.

Cette section présente le titre de chaque partie du projet de loi en ordre numérique et mentionne le ministère responsable dans chaque cas. Un bref résumé du contenu de la partie suit chaque rubrique. Étant donné la nature technique du projet de loi et le fait que la plupart des dispositions, dont le libellé a toutefois été modernisé, répètent ce qui se trouve dans la loi actuelle, seules les dispositions nouvelles ou entraînant des changements notables par rapport à la loi actuelle sont présentées en détail.

B. Interprétation (art. 2-4)

La simplification et l'actualisation de la LMMC entraînent une réduction du nombre de définitions. Les termes ne sont définis que lorsque le sens courant du dictionnaire est restreint ou élargi. En outre, certaines définitions actuellement contenues dans la LMMC figureront dans les règlements. Alors que la LMMC actuelle compte quelque 200 définitions, le projet de loi n'en contient qu'une trentaine. Les définitions qui s'appliquent à plus d'une partie du projet de loi sont données au début, dans l'article d'interprétation (art. 2), tandis que celles qui ne s'appliquent qu'à une partie sont placées au début de cette partie.

C. Partie 1 – Généralités (Transports Canada et Pêches et Océans Canada) (art. 5-40)

En plus de formuler les objectifs du projet de loi, la partie 1 précise les pouvoirs du ministre des Transports et du ministre des Pêches et des Océans, et décrit brièvement le rôle du représentant autorisé et de l'arbitre. Les deux ministres auront le pouvoir de prendre des règlements.

Une nouvelle disposition permet au ministre des Transports de nommer des arbitres pour effectuer des examens indépendants prévus dans certaines conditions (art.15(1)). Chaque arbitre détiendra les pouvoirs d'une personne nommée à titre de commissaire en vertu de la partie I de *la Loi sur les enquêtes* (par. 15(2)).

Une autre disposition nouvelle (art. 16) réunit les licences, permis, certificats, etc., délivrés en vertu de la loi actuelle en un seul document appelé *document maritime canadien*, défini à l'article 2 comme tout document, notamment un permis, une licence, un brevet ou un certificat, délivré par le ministre des Transports sous le régime des parties 1 (Dispositions générales), 3 (Personnel), 4 (Sécurité), 9 (Prévention de la pollution) ou 11 (Contrôle d'application), et établissant que son titulaire – personne ou bâtiment – satisfait aux exigences prévues par ces parties. Les sources ministérielles notent que cet article est conforme aux lois d'autres pays et à ce qui a été fait dans l'industrie aérienne.

Dans la nouvelle loi, le Bureau d'examen technique en matière maritime (BETM) remplace le Bureau d'inspection des navires à vapeur. Ce bureau maintiendra la pratique éprouvée de fournir aux propriétaires de bâtiments un mécanisme d'exemption d'une exigence ou encore la permission de remplacer un produit ou une procédure par un ou une autre tant que la

sécurité générale du bâtiment, des personnes qui s'y trouvent ou de l'environnement n'en souffre pas. Contrairement à l'ancien bureau, le BETM n'est pas habilité à résoudre les différends. Le BETM doit faire preuve de transparence : si une décision favorable est accordée, le président doit la publier de la façon qu'il juge indiquée. Dès que possible à la fin de l'exercice, le Bureau doit soumettre au ministre des Transports un rapport sur ses activités au cours de l'exercice (art. 26-28).

L'article 29 prévoit les annexes 1 et 2, où sont énumérés les conventions internationales, les protocoles et les résolutions signés par le Canada qui visent les questions traitées par la présente loi et auxquelles le ministre des Transports (annexe 1) ou des Pêches et des Océans (annexe 2) a décidé qu'il devait être donné force de loi – en tout ou en partie – au Canada par règlement. En outre, l'article 30 prévoit que le gouverneur en conseil peut, par décret, ajouter une convention, un protocole ou une résolution à l'annexe 1 ou 2. Ainsi, on évite la nécessité de déposer un projet de loi au Parlement chaque fois qu'un ajout est apporté à une annexe, comme c'est actuellement le cas. Le ministre concerné doit déposer copie du décret de modification des annexes 1 ou 2, accompagnée d'un rapport sur les objectifs de la convention, du protocole ou de la résolution, devant chaque chambre du Parlement dans les dix jours de séance suivant la prise du décret. Le Comité permanent compétent de chaque Chambre en est saisi d'office.

En outre, en vertu de l'article 31, le gouverneur en conseil peut, par décret, retrancher de l'annexe 1 ou 2 une convention internationale, un protocole ou une résolution ou y apporter toute autre modification, sauf s'il estime que celle-ci constitue une modification de fond notable.

D. Partie 2 – Immatriculation, enregistrement et inscription (Transports Canada) (art. 41-79)

La partie 2 reprend généralement les dispositions de la partie I de la loi actuelle. Elle traite des responsabilités du registraire en chef et formule les règles de base pour les hypothèques et l'immatriculation facultative.

Cependant, il y a un changement notable par rapport à la partie I de la loi actuelle. Présentement, tous les bâtiments qui ne sont pas des embarcations de plaisance (c.-à-d. les navires commerciaux) et dont le poids est de 15 tonnes ou plus doivent être immatriculés auprès de Transports Canada. Les navires commerciaux de moins de 15 tonnes sont actuellement

immatriculés par la Division des douanes et de l'accise de l'Agence canadienne des douanes et du revenu (ACDR) pour le compte de Transports Canada. En vertu du projet de loi C-14, tous les navires qui ne sont pas des bâtiments de plaisance doivent être immatriculés auprès de Transports Canada (art. 46). Par conséquent, l'ACDR ne s'occupera plus de l'immatriculation des petits bâtiments commerciaux. Par ailleurs, le projet de loi prévoit la création d'un registre des petits bâtiments commerciaux actuellement détenteurs d'un permis (par. 43(1)). L'article 272 énonce une disposition transitoire à ce sujet.

E. Partie 3 – Personnel (Transports Canada) (art. 80-103)

La partie 3 inclut des dispositions tirées des parties II, III et IV de la LMMC, et maintient généralement la politique actuelle concernant la santé et la sécurité des équipages, tout en modernisant plusieurs dispositions.

À la demande des intervenants, le projet de loi inclut un article (art. 86) qui dispose que le capitaine et les membres de l'équipage d'un bâtiment canadien ou de tout autre bâtiment prévu par règlement ont sur celui-ci un privilège maritime à l'égard des créances relatives à leur emploi sur ledit bâtiment. Il s'agit d'un droit fondamental en vertu de la LMMC, et il devait figurer dans les règlements d'application découlant du projet de loi C-35, prédécesseur du projet de loi C-14.

À l'heure actuelle, c'est Transports Canada qui conserve les registres de service en mer des membres d'équipage des bâtiments canadiens. En vertu du projet de loi, cette responsabilité échoit à un représentant autorisé du bâtiment et à chacun des membres de l'équipage (art. 93). Cette modification permet à la marine marchande de se conformer à la pratique qui a cours dans les autres secteurs des transports, où l'employeur conserve les registres d'emploi.

En vertu de l'article 96, le représentant autorisé du bâtiment informe **le Ministre, selon des modalités fixées par celui-ci**, de toute naissance ou de tout décès survenus à bord.

L'article 98 – inclus à la demande des intervenants du milieu maritime – exige que, lorsque le représentant autorisé d'un bâtiment a conclu un accord avec une personne en vue du recrutement de membres d'équipage, cette personne doit, à la place du représentant autorisé ou du capitaine et à l'égard des membres qu'elle recrute, remplir diverses obligations telles que conclure le contrat d'engagement, remettre le certificat de congédiement, tenir le registre de

service en mer et en produire copie, et payer les coûts de rapatriement. En outre, l'alinéa 100*h*) prévoit que le gouverneur en conseil peut, par règlement et sur recommandation du Ministre, régir les personnes avec qui un accord est conclu en vue du recrutement de membres d'équipage, notamment exiger qu'elles soient titulaires d'un permis.

F. Partie 4 – Sécurité (Transports Canada) (art. 104-124)

Pour l'essentiel, la partie 4 intègre les dispositions de la partie V actuelle de la LMMC, mais en supprimant beaucoup de détails. Selon le Ministère, il n'y a aucun changement d'orientation majeur.

La partie 4 présente les obligations du capitaine, du représentant autorisé, de l'équipage et des passagers en ce qui concerne le maintien de la sécurité à bord du bâtiment. D'autres domaines touchant la sécurité sont traités dans cette partie : la construction des bâtiments, les modifications sans autorisation et le vandalisme. Certaines précisions normatives de la *Loi*, comme celles visant les lignes de chargement et la manutention de la cargaison, en sont retirées et seront traitées dans le cadre de règlements ou de normes.

À la demande de l'industrie du transport maritime, une nouvelle disposition (art. 116) donne à cette industrie des outils pour intervenir lorsque des personnes mettent leur sécurité en danger et tentent de monter à bord d'un navire une fois que les barrières de sécurité qui doivent les en empêcher sont mises en place.

G. Partie 5 – Services de navigation (Pêches et Océans Canada) (art. 125-139)

La partie 5 inclut les dispositions de la partie IX et certaines dispositions de la partie VII de la loi actuelle. Ces dispositions demeurent généralement intactes et portent sur les services de trafic maritime, l'aide à la navigation, la recherche et le sauvetage et l'île de Sable. Cette partie n'apporte aucun changement d'orientation important.

H. Partie 6 – Incidents, accidents et sinistres (Transports Canada) (art. 140-152)

La partie 6 du projet de loi comprend les dispositions de la partie XIV et certaines dispositions de la partie VI de la loi actuelle, et n'entraîne aucun changement d'orientation majeur.

La partie 6 continue, entre autres, d'accorder force de loi au Canada à la Convention internationale de 1989 sur l'assistance.

I. Partie 7 – Épaves (Pêches et Océans Canada) (art. 153-164)

La partie 7 comprend certaines dispositions de la partie VI actuelle de la LMMC, mais en modernise le libellé et en retire les dispositions dépassées comme l'article 430, qui exonère le receveur d'épaves de toute poursuite « si une personne est mutilée, blessée ou tuée par suite de résistance [...] ».

En plus de donner au ministre des Pêches et des Océans le pouvoir de nommer les receveurs d'épaves, cette partie expose la procédure à suivre lorsqu'une épave est découverte, ainsi que la procédure d'aliénation ou de destruction des épaves.

L'article 160 simplifie la procédure de destruction des épaves pour le receveur d'épaves, de sorte que le ministère des Pêches et des Océans n'a pas à assumer un entreposage coûteux.

En réponses aux mémoires soumis par les intervenants, le paragraphe 163(2) crée un nouveau pouvoir de réglementation : sur recommandation conjointe du ministre des Pêches et des Océans et du ministre du Patrimoine canadien, le gouverneur en conseil peut prendre des règlements pour protéger les épaves patrimoniales.

J. Partie 8 – Pollution : Prévention et intervention (Pêches et Océans Canada) (art. 165-184)

La partie 8 comprend certaines dispositions de l'actuelle partie XV de la LMMC, et ne présente aucun changement majeur par rapport à la situation actuelle, sauf qu'elle modernise ou précise le libellé de certaines dispositions.

La partie 8 indique que les bâtiments et les installations de manutention d'hydrocarbures doivent conclure une entente avec un organisme d'intervention et avoir un plan

de prévention de la pollution; les obligations relatives à la mise en oeuvre et à l'exécution de ce plan sont clairement énoncées. Le ministre des Pêches et des Océans se voit accorder le pouvoir d'agréer un organisme d'intervention si la personne qui en fait la demande est qualifiée. La partie 8 prévoit aussi les pouvoirs de l'agent chargé de la prévention de la pollution.

K. Partie 9 – Prévention de la pollution (Transports Canada) (art. 185-193)

La partie 9 comprend les dispositions de l'actuelle partie XV de la LMMC qui relèvent du ministre des Transports.

La partie 9 interdit le rejet de polluants visés par règlement et exige des bâtiments qu'ils aient un plan d'urgence contre la pollution par les hydrocarbures. En outre, la partie 9 accorde au ministre des Transports le pouvoir de donner des ordres aux bâtiments qui ont rejeté ou sont sur le point de rejeter un polluant. Cette partie prévoit le pouvoir de réglementer les bâtiments qui transportent des polluants et crée une infraction relative au rejet de polluants.

L. Partie 10 – Embarcations de plaisance (Pêches et Océans Canada) (art. 194-209)

La partie 10 est nouvelle et n'a pas d'équivalent dans la loi actuelle. Elle expose les responsabilités de Pêches et Océans Canada à l'égard des embarcations de plaisance, en traitant notamment des inspections, des enquêtes, du contrôle d'application et de la délivrance des permis. Les exigences touchant les embarcations de plaisance ne sont pas nouvelles, mais sont à l'heure actuelle dispersées dans la LMMC; le fait de les regrouper dans une seule partie les rend toutefois plus transparentes.

M. Partie 11 – Contrôle d'application (Transports Canada) (art. 210-246)

La partie 11 est elle aussi nouvelle, n'ayant pas d'équivalent dans la loi actuelle. Elle regroupe, dans une même partie du projet de loi, les dispositions actuelles sur le contrôle d'application. Globalement, le dispositif de contrôle d'application du projet de loi est conçu pour pouvoir être appliqué équitablement à tous les bâtiments relevant de la compétence du ministre des Transports.

Les articles 210 à 235 maintiennent certaines dispositions actuelles, tout en modernisant et en précisant leur libellé.

Toutes les dispositions relatives aux pouvoirs d'inspection ont été regroupées dans une même section du projet de loi. Cette partie expose les pouvoirs et obligations de l'inspecteur, de même que les restrictions applicables.

La partie 11 précise également le rôle de Transports Canada et du Bureau de la sécurité des transports du Canada dans les enquêtes sur les sinistres maritimes.

Cette partie permet à une personne de dénoncer des pratiques ou des situations dangereuses à bord d'un bâtiment, sans s'exposer à des représailles. Conformément au paragraphe 216(1), quiconque a des motifs raisonnables de croire qu'une personne ou un bâtiment a enfreint, ou a l'intention d'enfreindre, une disposition que comporte le projet de loi peut transmettre au Ministre des détails sur la question et exiger l'anonymat relativement à cette dénonciation. **Le Ministre ne peut divulguer l'identité du dénonciateur auquel il donne l'assurance de l'anonymat qu'en conformité avec la *Loi sur la protection des renseignements personnels* (par. 216(2)).**

Lorsqu'il reçoit la dénonciation visée au paragraphe 216(1), le Ministre décide si un inspecteur de la sécurité maritime doit procéder à une inspection (par. 217(1)). Si l'inspecteur conclut que la dénonciation était injustifiée, le dénonciateur est tenu de payer les frais entraînés par l'inspection (par. 217(2)).

Toutefois, si l'employé agissait de bonne foi, il est protégé contre les mesures punitives que pourrait prendre son employeur (par. 218(1)). Cet article n'a pas pour effet de restreindre les droits d'un employé, ni en général, ni dans le cadre d'un contrat de travail ou d'une convention collective (par. 218(2)).

L'article 224 autorise le Ministre à permettre au capitaine d'un bâtiment détenu de se déplacer conformément à ses instructions. Selon les fonctionnaires du Ministère, cette disposition a été ajoutée à la demande des intervenants du milieu maritime, qui estiment que le pouvoir de la loi actuelle n'est pas assez clair.

La partie 11 précise également les procédures utilisées à l'endroit des bâtiments étrangers qui ont violé des conventions internationales. Si le Ministre a des raisons valables de croire qu'un bâtiment étranger a enfreint une convention internationale ou un protocole figurant à l'annexe 1 du projet de loi C-14, le Ministre peut ordonner au bâtiment de ne pas pénétrer dans les eaux territoriales canadiennes, sous réserve toutefois que cela ne présente pas un danger

imminent pour la sécurité du bâtiment ou toute personne se trouvant à bord ou pour l'environnement. (art. 227).

Le projet de loi introduit un nouveau régime de sanctions administratives qui favorisent le respect des règlements (art. 228-243). Les sanctions administratives simplifient le processus d'application, et ce régime fait intervenir pour la première fois un outil d'application moderne extrajudiciaire. Selon le Ministère, les sanctions administratives ont été proposées parce que le recours aux tribunaux n'est pas suffisamment efficient et efficace lorsqu'il s'agit d'infractions au règlement. Le Ministère signale que les sanctions administratives constituent un outil de dissuasion efficace et plus adapté à ce genre d'infraction.

Les arbitres nommés en vertu de la partie 1 du projet de loi sont un élément essentiel du régime d'application de la loi; ils examinent les décisions administratives du ministre des Transports, qui imposent des sanctions ou modifient la valeur de documents publiés par le Ministre. Les arbitres sont indépendants et disposent d'un pouvoir de décision.

Le recours judiciaire est réservé aux infractions plus lourdes, regroupées aux articles 245 à 246. Les peines sont majorées. Le Ministère indique que les sanctions et directives modernes ont été tirées d'autres textes de loi canadiens, dont la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, qui est entrée en vigueur le 31 mars 2000. Ces sanctions viennent compléter les sanctions administratives; toutes les infractions, sauf une, sont des infractions punissables par procédure sommaire. Selon le Ministère, cela permet un recours efficace aux tribunaux en fonction de la gravité de l'infraction et des conséquences qu'elle risque d'entraîner.

N. Partie 12 – Dispositions diverses (Transports Canada et Pêches et Océans Canada) (art. 247-269)

La partie 12 traite des procédures et des questions d'ordre juridique. Ces dispositions sont assez semblables à celles qui sont énoncées actuellement dans les parties XI et XII de la LMMC. Selon les sources ministérielles, il n'y a pas de changement d'orientation important.

L'article 251 a été incorporé au projet de loi, à la demande des intervenants, afin de permettre à toute personne ayant conclu au Canada un contrat d'arrimage avec le représentant autorisé ou l'affréteur coque nue d'intenter une action réelle devant un tribunal compétent pour

toute réclamation relative à l'arrimage. Il s'agit d'un droit fondamental en vertu de la LMMC actuelle, qui avait été omis du projet de loi C-35, prédécesseur du projet de loi C-14.

Les articles 253-255 sont nouveaux. Selon le paragraphe 253(1), quiconque, en commettant une infraction en vertu de la *Loi* :

- soit provoque intentionnellement ou par imprudence grave une catastrophe qui entraîne une perte de vie ou des dommages graves à l'environnement;
- soit par imprudence ou insouciance grave à l'endroit de la vie et de la sécurité d'autrui, risque de causer la mort ou des blessures;

commet une infraction et encourt, sur déclaration de culpabilité par mise en accusation, une amende ou une peine d'emprisonnement maximale de cinq ans, ou l'une et l'autre de ces peines.

Le paragraphe 253(2) introduit dans la *Loi* les infractions de négligence criminelle causant la mort (art. 220) ou causant des blessures (art. 221) du *Code criminel*.

Selon le paragraphe 254(1), nul ne peut être reconnu coupable d'avoir commis une infraction à la *Loi* s'il établit avoir pris les mesures nécessaires pour s'y conformer. De même, aucun bâtiment ne peut être reconnu coupable d'avoir commis une infraction à la *Loi* si la personne qui a commis l'acte ou l'omission qui constitue l'infraction établit avoir pris les mesures nécessaires pour s'y conformer (par. 254(2)).

L'article 255 affirme que quiconque est déclaré coupable d'une infraction prévue dans le projet de loi peut, en sus de la sanction, se voir interdire, par ordonnance du tribunal saisi de la poursuite :

- s'il s'agit d'un titulaire de document maritime canadien, d'accomplir tout acte ou toute chose autorisé par le document pendant la durée de validité de celui-ci ou sous réserve des conditions de temps ou de lieu précisées;
- d'utiliser un bâtiment ou de fournir des services essentiels à son utilisation sous réserve des conditions de temps ou de lieu précisées.

O. Partie 13 – Dispositions transitoires (Transports Canada et Pêches et Océans Canada) (art. 270-274)

La partie 13 contient des dispositions transitoires pour maintenir certains droits acquis et assurer une transition sans problèmes de la LMMC actuelle à la nouvelle loi,

notamment pour faire en sorte que les certificats délivrés en vertu de la première restent valides pendant la durée prescrite.

P. Partie 14 – Modifications corrélatives et dispositions de coordination
(Transports Canada et Pêches et Océans Canada) (art. 275-324)

La partie 14 prévoit plusieurs modifications et abrogations corrélatives, ainsi que des dispositions de coordination se rapportant à d'autres lois, afin d'assurer que les renvois à la LMMC actuelle que l'on retrouve dans ces autres lois seront conformes à l'organisation du projet de loi C-14.

Q. Partie 15 – Modifications à la *Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes*
(art. 325-330)

La *Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes* énonce les règles qui précisent les conditions en vertu desquelles les conférences maritimes – groupes de compagnies de transport océanique qui se sont associées dans le cadre d'une entente dont le but est d'assurer des services réguliers sur des liaisons commerciales, en se conformant à des tarifs convenus et selon certaines modalités – sont autorisées à poursuivre leurs activités au Canada.

En janvier 1999, Transports Canada a amorcé une revue de la *Loi* en réponse à des examens et à des modifications législatives qu'avaient subies les lois régissant les conférences maritimes aux États-Unis, en Europe et en Australie. Des intervenants de tout le Canada ont été invités à formuler des commentaires sur la *Loi* et ensuite sur un document de consultation proposant un certain nombre d'options aux fins de modification de la *Loi*.

Par suite de ce processus de consultation, Transports Canada a proposé, aux articles 325 à 330 du projet de loi C-14, plusieurs modifications à la *Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes* en vue d'harmoniser la loi canadienne sur les conférences et celles des principaux partenaires commerciaux du Canada.

R. Partie 16 – Modification à la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*
(Environnement Canada) (art. 331)

L'article 331 modifie certaines définitions de l'article 149 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*.

S. Partie 17 – Abrogations et entrée en vigueur
(Transports Canada et Pêches et Océans Canada) (art. 332-334)

Cette partie porte sur l'abrogation de plusieurs lois et sur l'entrée en vigueur du projet de loi C-14.

COMMENTAIRE

La presse n'a guère commenté le projet de loi. Cela tient peut-être en partie au fait qu'il est très technique et que les ministères en cause – Transports Canada et Pêches et Océans Canada – se sont assurés, à plusieurs étapes de la réforme de la LMMC, que les grands intervenants avaient la possibilité de faire connaître leurs commentaires et que ceux-ci étaient pris en compte. Dès le début, des documents de consultation ont été préparés et ont circulé; il y a eu consultation à la fois pour la première (janvier-février 1997) et la deuxième (septembre 1997-janvier 1998) filières. De plus, en mai 1999, le Cabinet a autorisé les deux ministères à transmettre l'ébauche du projet de loi aux grandes organisations maritimes, ainsi qu'aux groupes autochtones, avant son dépôt au Parlement sous la forme du projet de loi C-35 (prédécesseur du projet de loi C-14). Tous les intervenants représentant de grands groupes ou associations ont reçu copie du projet de loi préliminaire. Ce processus leur a donné une autre occasion de transmettre leurs commentaires pour considération. Les ministères ont reçu plus de 60 mémoires. À la suite de ce processus de consultation, plusieurs changements ont été apportés au projet de loi provisoire, mais aucun ne modifiait la politique. Une fois le projet de loi C-35 déposé à la Chambre des communes, les ministères l'ont envoyé, avec un résumé des suggestions et commentaires qui avaient été reçus et leur réponse, aux témoins qui avaient déjà présenté des mémoires. Le projet de loi C-35 est mort au *Feuilleton* après la première lecture, lors de la dissolution du Parlement en octobre 2000. Il a ensuite été soumis, sous la forme du projet de loi C-14, au nouveau Parlement après avoir fait l'objet de plusieurs nouvelles modifications – notamment l'ajout d'une nouvelle partie 15 comportant les modifications que l'on envisage d'apporter à la *Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes*. Les projets de modifications de cette loi sont issus d'un processus de consultation avec les intervenants touchés.