

**PROJET DE LOI C-34 : LOI SUR LE TRIBUNAL
D'APPEL DES TRANSPORTS DU CANADA**

**David Johansen
Division du droit et du gouvernement**

Le 16 octobre 2001



Bibliothèque
du Parlement

Library of
Parliament

**Direction de la
recherche parlementaire**

HISTORIQUE DU PROJET DE LOI C-34

CHAMBRE DES COMMUNES

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

Première lecture : 26 septembre 2001

Deuxième lecture : 4 octobre 2001

Rapport du comité : 24 octobre 2001

Étape du rapport : 26 octobre 2001

Troisième lecture : 26 octobre 2001

SÉNAT

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

Première lecture : 30 octobre 2001

Deuxième lecture : 6 novembre 2001

Rapport du comité : 27 novembre 2001

Étape du rapport :

Troisième lecture : 28 novembre 2001

Sanction royale : 18 décembre 2001

Lois du Canada 2001, chapitre 29

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	2
A. Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada proposée (articles 1-32)	2
B. Modifications connexes à la <i>Loi sur l'aéronautique</i> (articles 33-45)	5
C. Modifications connexes à la <i>Loi sur la marine marchande du Canada</i> (articles 46-51)	7
D. Modifications connexes à la <i>Loi sur la sûreté du transport maritime</i> (articles 55-59)	9
E. Modifications connexes à la <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i> (articles 64-70)	12
F. Disposition de coordination concernant le projet de loi (article 71)	14
G. Disposition de coordination concernant le projet de loi C-14 : Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada (article 72)	15
H. Entrée en vigueur (article 73)	16
COMMENTAIRE	16



CANADA

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

PROJET DE LOI C-34 :
LOI SUR LE TRIBUNAL D'APPEL DES TRANSPORTS DU CANADA *

CONTEXTE

Le 26 septembre 2001, le ministre des Transports, l'honorable David Collenette, a déposé à la Chambre des communes le projet de loi C-34 : Loi sur le tribunal d'appel des transports du Canada. Le projet de loi prévoit l'établissement du Tribunal d'appel des transports du Canada (TATC), qui sera un organisme indépendant et quasi judiciaire constitué de membres possédant une expertise dans le domaine des transports. Il pourra réviser des mesures administratives et des mesures d'application prises en vertu de diverses lois sur les transports régissant les secteurs maritime, ferroviaire et aérien. Le TATC serait une extension du Tribunal de l'aviation civile, qui assume des fonctions de révision et d'appel pour le secteur de l'aviation.

Le Tribunal de l'aviation civile (TAC) a été créé en 1986 en vertu de la partie IV de la *Loi sur l'aéronautique* et par suite des recommandations formulées par la Commission d'enquête Dubin sur la sécurité aérienne. Le juge Dubin avait aussi recommandé la mise en place de pouvoirs d'application nouveaux et novateurs, dont le plus notable est celui relié aux sanctions administratives pécuniaires (amendes). Le TAC est un organisme indépendant qui tient des audiences en révision et en appel sur les décisions ministérielles d'imposer des sanctions pécuniaires et de suspendre ou d'annuler des licences, des certificats ou brevets et d'autres documents d'autorisation dans le secteur aérien. De plus, le TAC constitue actuellement l'organisme de révision des sanctions administratives pécuniaires imposées par des agents d'exécution en vertu de la *Loi sur les transports au Canada*.

* 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.

À partir de l'automne 1998, des consultations ont eu lieu auprès des différents secteurs de l'industrie des transports relativement à une proposition ministérielle visant à transformer le TAC en un tribunal, dont la compétence s'étendrait à plusieurs secteurs des transports, de sorte que les processus d'examen de l'application des règlements mis à la disposition du secteur aérien en vertu de la *Loi sur l'aéronautique* soient aussi accessibles aux secteurs maritime et ferroviaire. Des documents d'orientation ont été élaborés, un avant-projet de loi a été diffusé sur le site Web de Transports Canada, des consultations ont été menées et des séances d'information sur ces propositions ont été organisées à l'intention des divers intervenants.

DESCRIPTION ET ANALYSE

A. Loi sur le tribunal d'appel des transports du Canada proposée (articles 1-32)

La Loi sur le TATC proposée prend modèle sur le texte législatif qui établit le Tribunal de l'aviation civile (Partie IV de la *Loi sur l'aéronautique*).

Le paragraphe 2(1) constitue le Tribunal d'appel des transports du Canada. Le paragraphe 2(2) établit la compétence du Tribunal de manière très générale en ce sens qu'il accorde à ce dernier les pouvoirs voulus concernant les requêtes en révision et les appels dont il est saisi en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*, de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, de la *Loi sur la sûreté du transport maritime*, de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* ou de toute autre loi fédérale concernant les transports. Le paragraphe 2(3) prévoit que le Tribunal a aussi compétence pour entendre les requêtes en révision et les appels concernant les sanctions pécuniaires prévues aux articles 177 à 181 de la *Loi sur les transports du Canada*, qui incorporent par renvoi certaines dispositions de la *Loi sur l'aéronautique*.

Des fonctionnaires de Transports Canada soulignent que les compétences particulières du Tribunal (et les genres de décisions qu'il peut rendre) ne sont pas énoncées directement dans la loi proposée, mais sont plutôt incluses dans les diverses lois sur les modes de transport et ce, pour deux raisons :

- les différentes lois sur les modes de transport comportent différents pouvoirs en matière d'application administrative;
- les procédures de révision et d'appel suivies par le Tribunal dans un cas particulier dépendent en grande partie de la nature des pouvoirs exercés et de leur impact sur la sécurité.

La Loi sur le TATC proposée renferme des dispositions sur les points suivants :

- la nomination des conseillers du TATC (article 3);
- la désignation d'un président et d'un vice-président (article 4);
- le mandat des conseillers (article 6);
- leur rémunération et leurs frais (article 7);
- les conflits d'intérêts des conseillers (article 8);
- le siège du TATC (article 9);
- la nomination des employés (article 10).

L'article 12 exige que les requêtes en révision soient entendues par un seul conseiller, dont les compétences sont reliées au secteur des transports en cause. Les requêtes soulevant des questions d'ordre médical doivent être entendues par un conseiller qui possède des compétences dans le domaine médical, qu'il ait ou non des compétences reliées au secteur des transports en cause.

Les appels (plutôt que les révisions) devant le Tribunal doivent être entendus par un comité de trois conseillers (paragraphe 13(1)), à moins que le président, s'il l'estime indiqué, décide de soumettre l'appel à un comité de plus de trois conseillers ou, si les parties y consentent, à un seul conseiller (paragraphe 13(2)). Un conseiller qui a rendu une décision contestée ne peut siéger en appel de sa propre décision (paragraphe 13(3)). À l'exception du président et du vice-président, les conseillers d'un comité d'appel doivent posséder les compétences reliées au secteur des transports en cause (paragraphe 13(4)). Toutefois, dans le cas où l'appel soulève des questions d'ordre médical, au moins un des conseillers doit posséder des compétences dans ce domaine, peu importe si ce conseiller a une expertise dans le secteur des transports en cause (paragraphe 13(5)). Enfin, les décisions d'appel du Tribunal se prennent à la majorité des conseillers qui entendent l'appel (paragraphe 13(6)).

L'article 14 décrit la nature des appels entendus par le Tribunal; cette disposition décrit la façon dont les appels sont actuellement traités par le Tribunal de l'aviation civile, que remplace le TATC.

La Loi sur le TACT proposée traite également de la nature des audiences de cet organisme, notamment des deux aspects suivants :

- elle dispose que le Tribunal n'est pas lié par les règles juridiques ou techniques applicables en matière de preuve pour l'examen des questions qui lui sont soumises (paragraphe 15(1));
- la norme de preuve utilisée pour les audiences du Tribunal est fondée sur la « prépondérance des probabilités » utilisée en droit civil plutôt que sur la norme criminelle de preuve « hors de tout doute raisonnable » (paragraphe 15(5)).

Le TATC sera davantage en mesure de tenir ses audiences à huit clos que ne l'est le TAC en vertu du paragraphe 37(3) de la *Loi sur l'aéronautique*. Même si les audiences du Tribunal doivent en général être tenues en public, une audience peut ne pas être tenue en public dans certaines circonstances précises, c'est-à-dire lorsqu'il y va de l'intérêt public ou lorsque des renseignements médicaux personnels ou des renseignements commerciaux confidentiels pourraient être dévoilés, et que les intérêts de la personne ou de l'entreprise l'emportent sur l'avantage de respecter le principe général des audiences publiques (paragraphe 15(4)).

La possibilité pour le TATC de condamner une partie aux dépens ou à exiger le remboursement des dépenses dans certaines circonstances définies constitue un pouvoir que le TAC n'a pas actuellement. Selon le paragraphe 19(1), le TATC est autorisé à condamner une partie aux dépens et à exiger le remboursement des dépenses engagées dans le cas où :

- le Tribunal est « saisi d'une affaire » pour des raisons frivoles ou vexatoires;
- une partie a, sans motif valable, omis de comparaître à l'audience qu'elle avait demandée;
- une partie demande et obtient un ajournement de l'audience sans avoir donné un préavis suffisant au Tribunal.

L'article 21 prévoit que la décision rendue en appel par le TATC est définitive et lie les parties; en d'autres mots, il n'est pas possible de présenter un nouvel appel sur le fond. Les décisions du TATC pourront toutefois faire l'objet d'une révision judiciaire comme c'est le cas pour les décisions des autres organismes administratifs. Ainsi, si le TATC excède ses pouvoirs ou rend une décision non prévue par la loi, une partie pourrait demander à la Cour fédérale de revoir cette décision.

Les articles 23 à 32 sont des dispositions transitoires qui, en termes pratiques, prévoient la continuation du TAC en tant que TATC. Ces dispositions sont nécessaires afin d'assurer une transition du TAC, qui entend les causes touchant le secteur aérien en vertu de la

Loi sur l'aéronautique, au TATC, qui aura une compétence qui s'étend à plusieurs secteurs en vertu de diverses lois sur les transports.

B. Modifications connexes à la *Loi sur l'aéronautique* (articles 33-45)

Actuellement, en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*, le TAC n'a pas compétence relativement à la décision du Ministre de refuser, de délivrer ou de modifier un document d'aviation canadien. Les modifications proposées à l'article 6.71 et le nouvel article 6.72 de la *Loi sur l'aéronautique* (article 34 du projet de loi) conféreront ce pouvoir au TATC, ce qui, selon les fonctionnaires du Ministère, était depuis longtemps préconisé par les milieux aéronautiques. En vertu du paragraphe 6.72(4) proposé, le conseiller peut décider, à l'issue de la révision, de confirmer la décision du Ministre ou de lui renvoyer le dossier pour réexamen.

Le paragraphe 6.71(3) proposé (à l'article 34) autorise la prise d'un règlement soustrayant certains documents d'aviation canadiens à une révision du Tribunal. Selon le Ministère, cela est jugé nécessaire en raison de la définition très large donnée à « document d'aviation canadien » dans la *Loi sur l'aéronautique*.

Le nouveau paragraphe 6.9(7.1) proposé (à l'article 35) prévoit que l'auteur d'une présumée contravention à la *Loi sur l'aéronautique* (qui a par conséquent vu son document d'aviation canadien suspendu ou annulé) n'est pas tenu de témoigner devant le Tribunal lors d'une requête en révision.

Le nouveau paragraphe 7(2.1) proposé (à l'article 36) vient préciser qu'une décision du Ministre de suspendre un document d'aviation canadien en raison d'un danger immédiat pour la sécurité aéronautique prend effet dès réception de l'avis de suspension, sauf indication que la suspension prend effet à une date ultérieure.

Le paragraphe 6.71(1) proposé (à l'article 34) établit les motifs pour lesquels le Ministre peut refuser de délivrer ou de modifier un document d'aviation canadien. L'article 7.1 proposé (à l'article 37) traite de la suspension ou de l'annulation d'un document d'aviation canadien pour les mêmes motifs, ou encore du refus de le renouveler. L'article 7.1 distingue actuellement les « raisons médicales » des autres conditions requises pour la délivrance et le maintien des documents d'aviation canadiens. De plus, cette disposition prévoit la révision des décisions par le Tribunal uniquement en cas de non-renouvellement pour des raisons médicales.

La modification proposée de l'article 7.1 vise à étendre la compétence du Tribunal aux non-renouvellements pour toutes les raisons, non seulement pour des raisons médicales.

L'article 38 modifie l'article 7.2 de la *Loi sur l'aéronautique*, qui porte sur les appels des décisions du Tribunal. La modification :

- étend le délai d'appel à 30 jours, par rapport à 10 jours à l'heure actuelle (paragraphe 7.2(1) proposé);
- retire le droit d'appel aux personnes qui ne se présentent pas, sans motifs valables, à l'audience portant sur la requête en révision (paragraphe 7.2(2) proposé);
- prévoit qu'en cas de renvoi du dossier au Ministre, la décision initiale de suspendre ou d'annuler un document continue d'avoir effet, sauf si le Tribunal suspend la décision en estimant que cela ne pose pas de danger pour la sécurité aéronautique (paragraphe 7.2(4) proposé).

L'article 38 ajoute aussi un nouvel article 7.21 à la *Loi sur l'aéronautique*. Cet article proposé autorise le Ministre à suspendre ou à refuser de délivrer, de modifier ou de renouveler un document d'aviation canadien, si le demandeur ou le titulaire n'a pas payé l'amende imposée ou confirmée par le Tribunal. Cette décision ne peut être revue par le Tribunal. En vertu de cette nouvelle disposition, le Ministre doit signifier un avis de 30 jours avant de suspendre un document pour non-paiement d'une amende.

Les modifications que propose l'article 39 du projet de loi aux dispositions de la *Loi sur l'aéronautique* relatives aux amendes (articles 7.7 à 7.9) maintiennent en grande partie le régime législatif tel quel, sauf en ce qui a trait à ce qui suit :

- Le paragraphe 7.7(1) actuel oblige le Ministre à imposer une amende s'il estime qu'il y a eu contravention à un texte désigné. Le Ministère souligne que cela est techniquement incorrect puisque le Ministre est aussi habilité, en vertu de l'article 6.9 de la *Loi*, à suspendre ou à annuler un document d'aviation canadien relativement à une contravention. La modification proposée au paragraphe 7.7(1) vient corriger cela en établissant le pouvoir du Ministre d'imposer une amende en termes de possibilité plutôt que d'obligation;
- Selon le système d'amendes actuel, il incombe au Ministre d'en référer au Tribunal si une personne omet de payer dans le délai imparti l'amende qui lui a été imposée. Les modifications proposées aux articles 7.91 et 7.92 changent ce processus et font en sorte qu'il

incombe à la personne qui a reçu l'amende soit de payer celle-ci, soit de présenter une requête en révision. En vertu de l'article 7.92 proposé, si la personne ne paie pas l'amende ou ne demande pas une révision du Tribunal, elle est réputée avoir admis sa responsabilité à l'égard de la contravention.

L'article 41 modifie l'article 8.1 de la *Loi sur l'aéronautique*. Il fait passer de 10 à 30 jours le délai pour appeler devant le Tribunal d'une décision relativement à une amende et il enlève le droit d'appel aux personnes qui, sans motifs valables, ne se présentent pas à l'audience portant sur la requête en révision.

L'article 44 abroge la partie IV de la *Loi sur l'aéronautique*, qui établit le Tribunal de l'aviation civile. Cette modification découle de l'établissement du Tribunal d'appel des transports du Canada (qui remplace le Tribunal de l'aviation civile) en vertu du projet de loi.

C. Modifications connexes à la *Loi sur la marine marchande du Canada* (articles 46-51)

Les modifications proposées à la *Loi sur la marine marchande du Canada* aux articles 46 à 51 du projet de loi C-34 établissent la compétence du TATC dans les domaines suivants :

- article 120 de la *Loi* (article 47 du projet de loi) – suspension du certificat d'un membre du personnel pour des raisons d'inaptitude médicale. L'article 120 actuel habilite le Ministre à faire tenir une enquête s'il croit qu'un capitaine ou un marin ne possède plus les conditions de santé exigées. Le Ministre peut suspendre le certificat ou le brevet du titulaire s'il est convaincu, à la suite de l'enquête, que le titulaire est inapte à exercer ses fonctions. L'article 47 a pour effet de remplacer le processus d'enquête prévu aux paragraphes 504(2) à (4) de la *Loi sur la marine marchande du Canada* par le processus de révision et d'appel du TATC qui est décrit aux articles 504.1 à 505.2 proposés (article 51). En cas de révision ou d'appel, le TATC est autorisé à confirmer la suspension imposée par le Ministre ou à la lui renvoyer pour réexamen.
- article 125 (article 48) – suspension ou annulation du certificat d'un membre du personnel en raison d'une fausse déclaration ou d'un acte de fraude. La *Loi sur la marine marchande du Canada* n'accorde présentement aucun droit de révision ou d'appel aux personnes dont les

certificats et les brevets ont été suspendus ou annulés en application du paragraphe 125(4). La modification proposée à l'article 48 permet de soumettre les décisions du Ministre aux processus de révision et d'appel du TATC, qui peut alors confirmer la décision du Ministre de suspendre ou d'annuler un certificat ou un brevet, ou encore lui renvoyer l'affaire pour réexamen.

- article 128 (article 49) – suspension ou annulation d'un certificat étranger, en ce qui concerne sa validité au Canada. La *Loi sur la marine marchande du Canada* ne prévoit actuellement aucun droit de révision ou d'appel pour les personnes dont les certificats et brevets ont été suspendus ou annulés en vertu de l'article 128. La modification proposée à l'article 49 permet de soumettre les décisions du Ministre au processus de révision et d'appel du TATC.
- article 133 (article 50) – suspension du certificat d'un membre du personnel après une condamnation pour une infraction en vertu de l'article traitant des fraudes relatives à la présence à bord de personnel breveté. La *Loi sur la marine marchande du Canada* ne prévoit actuellement aucun droit de révision ou d'appel pour les personnes dont les certificats et brevets ont été suspendus ou annulés en vertu de l'article 133. La modification proposée à l'article 50 permet de soumettre la suspension ou l'annulation aux processus de révision et d'appel du TATC. Ce dernier peut alors confirmer la décision du Ministre ou y substituer sa propre décision.
- article 504 (article 51) – suspension ou annulation du certificat ou du brevet d'un capitaine, d'un officier de pont ou d'un mécanicien pour l'une des raisons suivantes :
 - a) incompétence, inconduite, ivresse ou tyrannie;
 - b) le capitaine, l'officier ou l'ingénieur se trouvant à bord d'un bateau coupable d'une infraction aux articles 5.3 à 5.5 de la *Loi sur la protection des pêches côtières* savait que le bateau était en état d'infraction;
 - c) faute ou prévarication qui a entraîné la perte ou l'abandon d'un navire ou des avaries graves à celui-ci, ou encore la perte de vies;
 - d) condamnation pour acte criminel;
 - e) omission de prêter assistance et de donner des renseignements conformément à l'article 568 de la *Loi*.

À l'heure actuelle, les articles 504 et 505 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* habilite le Ministre à suspendre ou à annuler le certificat ou le brevet d'un capitaine, d'un officier de pont ou d'un mécanicien pour des motifs précis, à la suite d'une enquête tenue par une personne désignée par le Ministre ou par un juge de la cour d'amirauté. L'article 51 remplace les articles 504 et 505 et permet en outre, en vertu des articles 504.1 à 505.2 proposés, de recourir aux processus de révision et d'appel du Tribunal lorsqu'un certificat de capacité ou de service a été suspendu ou annulé pour des motifs énumérés plus haut. Lorsque la mesure de suspension ou d'annulation du certificat ou du brevet est prise pour les motifs spécifiés aux alinéas 504*a*), *c*) ou *e*), le TATC peut soit confirmer la décision du Ministre, soit renvoyer l'affaire au Ministre pour réexamen. Lorsque la mesure de suspension ou d'annulation du certificat ou du brevet est prise en vertu des alinéas 504*b*) ou *d*) proposés, le TATC peut confirmer la décision du Ministre ou y substituer sa décision.

Les procédures de révision et d'appel du Tribunal exposées dans les articles 504.1 à 505.2 proposés (à l'article 51) sont comparables à celles proposées dans le projet de loi C-14 : Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada (modifié par le projet de loi C-34), en ce qui concerne le rôle d'« arbitre », qui serait assumé par le TATC.

D. Modifications connexes à la *Loi sur la sûreté du transport maritime* (articles 55-59)

Les articles 55 à 59 proposent un certain nombre de modifications connexes à la *Loi sur la sûreté du transport maritime* visant à établir la compétence du Tribunal relativement aux décisions d'exécution administratives prises en vertu de *Loi*. Les modifications proposées à cette loi établissent la compétence du TATC dans les domaines suivants :

- article 19.2 : décisions relatives aux désignations des agents de contrôle (sûreté) (article 57);
- article 33 : procès-verbal (imposition d'une sanction pécuniaire) (article 59);
- article 36 : avis de défaut d'exécution de transaction de conformité (article 59);
- article 47 : refus de retirer les annotations de mesures d'application administratives (article 59).

Voici d'autres détails à ce sujet.

L'article 57 du projet de loi remplace l'actuel article 19 de la *Loi* par les articles 19 à 19.8 afin que le Tribunal puisse réviser les décisions du Ministre de refuser de désigner une

personne à titre d'agent de contrôle pour l'application de la loi, ou encore de suspendre, d'annuler ou de refuser de renouveler une désignation.

Il faut noter que des agents de contrôle seront désignés dans chacun des modes de transport en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*, de la *Loi sur la sûreté du transport maritime* ou de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*. Les procédures relatives à l'examen par le TATC seront essentiellement les mêmes dans les trois lois.

L'article 19.2 proposé expose les motifs pour lesquels le Ministre peut refuser une désignation ou un renouvellement de désignation, ou encore suspendre ou annuler une désignation. L'article 19.5 proposé établit le processus de révision du Tribunal et précise les mesures que peut prendre le Tribunal pour trancher les requêtes en révision qui lui sont présentées. Si la décision de désignation est liée à la compétence ou aux titres et qualités d'un agent de contrôle ou est basée sur un danger immédiat pour la sûreté, le pouvoir du Tribunal se limite à confirmer la décision du Ministre ou à renvoyer l'affaire au Ministre pour réexamen (alinéa 19.5(4)a) proposé). Toutefois, si la décision de désignation est liée à une violation des règlements, mesures ou règles en matière de sûreté, le Tribunal peut substituer sa décision à celle du Ministre (alinéa 19.5(4)b) proposé).

L'article 19.6 proposé permet d'appeler des décisions rendues par le Tribunal à la suite d'une requête en révision, prévoit la perte du droit d'appel dans le cas d'une personne qui ne se présente pas à l'audience portant sur la requête en révision et précise les mesures que peut prendre le Tribunal pour trancher l'appel.

L'article 59 propose d'ajouter les articles 32 à 51 à la *Loi sur la sûreté du transport maritime*. Ces dispositions proposées autorisent le Ministre à conclure avec un contrevenant une transaction en vue d'assurer la bonne application des dispositions visées de la *Loi*, et à imposer des sanctions administratives pécuniaires par procès-verbal. Il s'agit là de nouveaux pouvoirs d'application de la loi qui reprennent les dispositions sur les sanctions administratives proposées dans le projet de loi C-14 : Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada (article 228 et suivants). Ces dispositions permettent d'assurer une certaine cohérence dans les pouvoirs et les méthodes d'application à l'échelle du secteur du transport maritime.

Les sanctions administratives offrent un recours autre que la poursuite au criminel dans les dossiers de nature technique ou administrative. Les fonctionnaires de Transports

Canada mentionnent que la tendance au gouvernement est de « décriminaliser » les infractions réglementaires.

Toujours selon ces fonctionnaires, deux des mesures d'exécution administratives les plus efficaces sont les transactions et les sanctions pécuniaires. Dans le cas d'une transaction, Transports Canada, en tant qu'organisme de réglementation, et le membre de la communauté réglementée qui a commis une violation conviennent ensemble que le contrevenant prendra toutes les mesures nécessaires pour se conformer pleinement à la loi. Les sanctions pécuniaires, elles, constituent des mesures punitives qui s'appliquent habituellement dans des cas plus sérieux de non-conformité.

Les articles 33 à 38 proposés traitent des transactions et de leur révision par le Tribunal. La personne qui conclut une transaction est réputée avoir commis une violation, bien qu'elle puisse déposer auprès du Tribunal une requête en révision des faits reprochés dans les 48 heures suivant la signature de la transaction (article 34 proposé). Si le Ministre estime qu'une transaction n'a pas été exécutée, il peut notifier un avis de défaut selon lequel le double du montant de la sanction applicable à la contravention devient payable, sinon toute caution est perdue (article 36 proposé). L'avis de défaut peut être révisé par le Tribunal, sur demande de la personne à qui l'avis a été notifié (paragraphe 37(1) proposé). Sur demande de révision, le Tribunal peut confirmer la décision du Ministre ou déterminer que la personne a exécuté la transaction (paragraphe 37(6) proposé). Il incombe au Ministre de prouver que la transaction a été violée (paragraphe 37(4) proposé). La défense fondée sur la « diligence raisonnable » ne peut être invoquée par la personne réputée avoir violé la transaction (paragraphe 37(5) proposé).

L'article 39 proposé établit la procédure de révision du Tribunal dans les cas où le Ministre impose une sanction pécuniaire relativement à une violation. Le conseiller du Tribunal peut confirmer la décision du Ministre ou y substituer sa propre décision. Le processus de révision est conforme aux procédures adoptées par le Tribunal pour réviser les sanctions pécuniaires imposées sous le régime de la *Loi sur l'aéronautique*, modifiée par le projet de loi.

L'article 40 proposé permet de faire appel des décisions prises par le Tribunal au moment de la révision d'une transaction ou d'un procès-verbal. Sur appel, le Tribunal peut déterminer de façon définitive s'il y a eu violation de la transaction ou de la disposition visée donnant lieu à l'imposition de la sanction pécuniaire.

L'article 47 proposé dispose que toutes les mentions relatives aux violations, aux transactions ainsi qu'aux décisions concernant la désignation d'un agent de contrôle sont radiées du dossier du contrevenant après cinq ans, à moins que le Ministre estime que la radiation est contraire à l'intérêt public (paragraphe 47(1) proposé). Si c'est le cas, il doit aviser le contrevenant que les mentions ne seront pas radiées de son dossier (paragraphe 47(2) proposé). Cette décision peut alors être révisée par le Tribunal. Le conseiller désigné pour la révision peut confirmer la décision du Ministre ou lui renvoyer le dossier pour réexamen (paragraphe 47(5) proposé). La *Loi* permet également de faire appel au Tribunal de la décision rendue lors de la révision (paragraphe 47(6) proposé). En appel, le Tribunal peut rejeter l'appel ou renvoyer l'affaire au Ministre pour réexamen (paragraphe 47(8) proposé).

E. Modifications connexes à la *Loi sur la sécurité ferroviaire* (articles 64-70)

Les articles 64 à 70 proposent un certain nombre de modifications connexes à la *Loi sur la sécurité ferroviaire*. Les modifications proposées visent à établir la compétence du Tribunal par rapport aux décisions d'exécution administratives prises en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*.

Les modifications proposées établissent la compétence du TATC dans les domaines suivants :

- article 27.1 (de la *Loi*) : décisions relatives aux désignations des agents de contrôle (sûreté) (article 65 du projet de loi);
- article 31 : ordres donnés par les inspecteurs de la sécurité ferroviaire d'arrêter d'utiliser une ligne de chemin de fer, un ouvrage de franchissement, un franchissement routier ou du matériel ferroviaire (article 66);
- article 32 : ordres donnés par le Ministre de retirer ou de modifier les ouvrages ferroviaires, de faire disparaître les dangers pour la sécurité ou de prendre des mesures correctives pour remédier aux défauts des systèmes de gestion de la sécurité (article 68).

Voici d'autres détails au sujet de ces dispositions.

L'article 65 ajoute les articles 27.1 à 27.8 à la *Loi sur la sécurité ferroviaire*. L'article 27.1 proposé énonce les motifs que le Ministre peut invoquer pour prendre des décisions d'exécution administratives concernant la désignation des agents de contrôle. Ces motifs cadrent avec les motifs utilisés pour les décisions comparables incluses dans les

modifications proposées à la *Loi sur l'aéronautique* et à la *Loi sur la sûreté du transport maritime*.

Ces propositions prévoient également que le TATC pourra réviser les décisions du Ministre de refuser la désignation d'agent de contrôle, de refuser le renouvellement d'une désignation, et de suspendre ou d'annuler une désignation (articles 27.3 à 27.8 proposés). La compétence et les pouvoirs décisionnels du TATC qui sont proposés relativement aux désignations des agents de contrôle en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* sont les mêmes que ceux établis dans les modifications proposées à la *Loi sur la sûreté du transport maritime* déjà mentionnées.

L'article 31 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* autorise actuellement les inspecteurs à ordonner à une compagnie de chemin de fer d'empêcher l'utilisation d'une ligne, d'un ouvrage de franchissement, d'un franchissement routier ou du matériel ferroviaire s'ils estiment que leur utilisation risque de compromettre la sécurité de façon imminente. L'article 66 ajoute un nouveau paragraphe 31(4.1) qui exige que les avis comportant un ordre donné en vertu de l'article 31 indiquent que la personne visée a 30 jours pour demander au Tribunal de réviser l'ordre. L'article 66 remplace aussi l'actuel paragraphe 31(9) de la *Loi*, qui permet de demander au Ministre de réviser l'ordre d'un inspecteur de la sécurité ferroviaire.

L'article 67 ajoute les nouveaux articles 31.1 à 31.5 à la *Loi*. L'article 31.1 proposé établit la procédure adoptée par le Tribunal pour réviser un ordre donné en vertu de l'article 31 de la *Loi*, et précise comment le Tribunal peut trancher la requête en révision. Le processus est similaire au processus proposé pour la révision des décisions concernant la désignation des agents de contrôle en vertu de la *Loi* et comparable à la procédure proposée dans le projet de loi pour les autres lois qu'il modifie. Le Tribunal convoque une audience portant sur la requête en révision, entend les deux parties et rend ensuite sa décision. Il peut soit confirmer l'ordre, soit renvoyer l'affaire au Ministre pour examen (article 31.1 proposé). L'intéressé visé par l'ordre peut appeler de cette décision auprès d'un comité d'appel du Tribunal, qui peut rejeter l'appel ou renvoyer l'affaire au Ministre pour examen (article 31.2 proposé). L'ordre d'un inspecteur de la sécurité ferroviaire continue d'avoir effet même si le Tribunal en a été saisi pour révision ou appel ou s'il a renvoyé l'affaire au Ministre (article 31.3 proposé). Les fonctionnaires du Ministère signalent qu'il est tout à fait indiqué que l'ordre de l'inspecteur

demeure en vigueur tant que le tribunal n'a pas rendu sa décision finale étant donné qu'il a été pris parce que la sécurité risquait d'être compromise de façon imminente.

L'article 32 de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* concerne les ordres donnés par le Ministre de retirer ou de modifier les ouvrages ferroviaires, de faire disparaître les dangers pour la sécurité ferroviaire ou de prendre des mesures correctives pour remédier aux déficiences des systèmes de gestion de la sécurité. L'article 68 modifie l'article 32 de manière à exiger que les avis comportant un ordre donné en vertu de l'article 32 indiquent que la personne visée a 30 jours pour demander au Tribunal de réviser l'ordre.

L'article 69 ajoute les nouveaux articles 32.1 à 32.5 à la *Loi*, et énonce les procédures du Tribunal pour la révision d'un ordre donné en vertu de l'article 32 et l'appel qui est permis. Le processus du Tribunal pour la révision et l'appel relatifs à un ordre donné sous le régime de l'article 32 est similaire au processus suivi pour un ordre donné sous le régime de l'article 31, à une différence majeure près. Une requête en révision d'un ordre donné en vertu du paragraphe 32(1) (concernant les installations construites ou entretenues de façon dérogatoire) et du paragraphe 32(3.1) (concernant les déficiences des systèmes de gestion) a pour effet de suspendre l'ordre jusqu'à ce que le Tribunal ait disposé de l'affaire, puisque dans les deux cas le danger immédiat pour la sécurité n'est pas en cause (article 32.3 proposé). Toutefois, les ordres donnés en vertu du paragraphe 32(3) (contravention aux règlements) sont fondés sur un danger immédiat pour la sécurité ferroviaire et continuent d'avoir effet jusqu'à ce que le Tribunal ait disposé de l'affaire (article 32.3 proposé).

Dans tous les cas où un ordre est donné sous le régime de l'article 32, le rôle du Tribunal se limite à confirmer l'ordre ou à renvoyer l'affaire au Ministre pour réexamen (articles 32.1 et 32.2 proposés).

F. Disposition de coordination concernant le projet de loi (article 71)

L'article 71 est une disposition de coordination qui sera nécessaire si le projet de loi C-14 : Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada reçoit la sanction royale. Si c'est le cas, à l'entrée en vigueur de l'article 1 du projet de loi C-14, l'article 71 du projet de loi C-34 changera le renvoi au paragraphe 2(2) du projet de loi C-34 (concernant la compétence générale du TATC) pour indiquer la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* au lieu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. Cela tient au fait que le projet de loi C-14 : Loi de 2001

sur la marine marchande du Canada, une fois promulgué, abrogera et remplacera l'actuelle *Loi sur la marine marchande du Canada*.

G. Disposition de coordination concernant le projet de loi C-14 :
Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada (article 72)

L'article 72 s'appliquera si le projet de loi C-14 : Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada reçoit la sanction royale et l'article 2 du projet de loi C-34 entre en vigueur. L'article 72 a pour effet d'importer les processus de révision et d'appel du TATC dans le projet de loi C-14. Ce dernier prévoit actuellement l'examen de certaines décisions d'application par un « arbitre ». L'article 72 précise plutôt que ces décisions peuvent être soumises au TATC pour révision.

Les décisions qui seront soumises à la compétence du TATC concernent les articles suivants du projet de loi C-14 :

- article 16 : refus de délivrer un document maritime canadien;
- article 20 : refus de renouveler, de suspendre ou d'annuler un document maritime canadien;
- article 229 : procès-verbal (imposition d'une sanction pécuniaire);
- article 231 : avis de défaut d'exécution de transaction de conformité;
- article 239 : refus de retirer des annotations de mesures d'application administratives.

Voici d'autres détails au sujet de ces dispositions.

Les décisions prises par le Ministre relativement à un document maritime canadien sous le régime des articles 16 et 20 du projet de loi C-14 et qui pourraient, selon la version actuelle dudit projet de loi, être révisées par un arbitre, seront dorénavant soumises à l'examen du Tribunal (article 72 du projet de loi C-34). Les processus proposés de révision et d'appel du Tribunal et ses pouvoirs décisionnels cadrent tout à fait avec la compétence que lui accordent les autres lois régissant les différents modes de transport (déjà mentionnées). En règle générale, lorsque la mesure prise à l'égard d'un document est de nature « punitive » et vise une infraction réglementaire, le Tribunal peut substituer sa décision à celle du Ministre. Par contre, s'il s'agit d'une question de capacité, de compétence ou de sécurité, le Tribunal ne peut que confirmer la décision du Ministre ou lui renvoyer l'affaire pour réexamen.

L'alinéa 72e) modifie l'article 16 du projet de loi C-14 en obligeant le Ministre à indiquer dans l'avis de refus qu'il envoie au demandeur d'un document canadien qu'il a le droit

de demander une requête en révision de sa décision auprès du TATC. L'alinéa 72f) ajoute un nouvel article 16.1 au projet de loi C-14 afin d'expliquer la procédure et les pouvoirs décisionnels du Tribunal dans les dossiers de révision.

L'alinéa 72g) ajoute les nouveaux articles 20.1 à 20.5 au projet de loi C-14 pour décrire en détail la procédure de révision du Tribunal ainsi que les pouvoirs décisionnels que lui confère l'article 20 (concernant la suspension, l'annulation ou le non-renouvellement d'un document maritime canadien), ainsi que les droits d'appel et les décisions visés aux articles 16 et 20.

L'alinéa 72k) remplace les articles 230 à 232 du projet de loi C-14 par de nouveaux articles 230 à 232.2. Les dispositions proposées expliquent en détail la procédure du Tribunal et ses pouvoirs décisionnels concernant les sanctions administratives prévues à l'article 229 du projet de loi. Au sujet des transactions et des procès-verbaux (sanctions pécuniaires), le Tribunal peut déterminer de façon définitive s'il y a eu violation de la transaction ou d'une disposition visée, et il peut également décider du montant de la sanction pécuniaire à imposer.

L'alinéa 72n) remplace l'alinéa 239(1)a) du projet de loi C-14 de manière à préciser qu'il s'agit des décisions du Tribunal plutôt que de celles de l'arbitre. L'alinéa 72o) remplace le paragraphe 239(3) du projet de loi C-14 et prévoit la révision et l'audition d'appels par le Tribunal relativement à la décision du Ministre de ne pas radier du dossier les mentions relatives aux violations commises par le contrevenant, aux transactions conclues par celui-ci ainsi qu'aux décisions relatives aux documents maritimes canadiens.

H. Entrée en vigueur (article 73)

Selon l'article 73, toutes les dispositions du projet de loi, sauf les articles 71 et 72, qui viennent d'être analysés, entrent en vigueur à la date ou aux dates fixées par décret.

COMMENTAIRE

Selon des représentants du Ministère, les intervenants du secteur de l'aviation ont dans l'ensemble adopté une attitude neutre à l'égard des propositions du TATC, tandis que les compagnies de chemin de fer ont en général appuyé le projet de loi.

Certains intervenants du secteur maritime ont établi un lien entre les propositions relatives aux TATC et les nouvelles mesures d'application administratives proposées dans le projet de loi C-14 : Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada auxquelles ils s'opposent; par conséquent, ils ne voyaient pas l'utilité de constituer le TATC. De plus, certains groupes maritimes souhaitent que le TATC fonctionne davantage comme une cour criminelle, par exemple en appliquant des règles de preuve strictes et en jugeant les causes au moyen de la norme criminelle de preuve, c'est-à-dire en établissant des verdicts hors de tout doute raisonnable.

Certains intervenants des trois modes de transport (aérien, maritime et ferroviaire) font valoir qu'il faut augmenter les pouvoirs décisionnels du TATC, dont le pouvoir de prendre des décisions finales dans les causes traitant des compétences et des qualifications.

Les groupes de travailleurs craignent que les propositions relatives au TATC ne soient pas dans le meilleur intérêt de leurs membres. Ils désirent que le TATC joue un rôle plus important dans le règlement des problèmes liés à la sécurité des transports plutôt que de se limiter à examiner des mesures d'application précises prises à l'égard des exploitants et des particuliers.