

**PROJET DE LOI C-15 : LOI MODIFIANT LA LOI DE 1994
SUR LA CONVENTION CONCERNANT
LES OISEAUX MIGRATEURS ET LA LOI CANADIENNE
SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (1999)**

Kristen Douglas
Division du droit et du gouvernement

Le 15 décembre 2004



Bibliothèque
du Parlement

Library of
Parliament

**Service d'information et
de recherche parlementaires**

HISTORIQUE DU PROJET DE LOI C-15

CHAMBRE DES COMMUNES

Étape du projet de loi	Date
Première lecture :	26 octobre 2004
Étude avant la deuxième lecture :	2 novembre 2004
Étape du rapport :	6 décembre 2004
Deuxième lecture :	13 décembre 2004
Troisième lecture :	14 décembre 2004

SÉNAT

Étape du projet de loi	Date
Première lecture :	14 décembre 2004
Deuxième lecture :	2 février 2005
Rapport du comité :	17 mai 2005
Étape du rapport :	
Troisième lecture :	18 mai 2005

Sanction royale : 19 mai 2005

Lois du Canada 2005, chapitre 23

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. Modifications à la <i>Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs</i>	2
1. Article 1 – Définitions	2
2. Article 2 – Application.....	3
3. Article 3 – Objet.....	3
4. Article 4 – Interdictions	3
5. Articles 5 à 7 – Inspections.....	4
6. Article 8 – Règlements.....	7
7. Articles 9 à 15 – Contraventions.....	7
8. Article 16 – Communication de renseignements	11
B. Modifications à la <i>Loi canadienne sur la protection de l’environnement (1999)</i>	11
1. Article 17 – Modification du titre français	11
2. Article 18 – Définitions	11
3. Article 19 – Objet de la section 3.....	11
4. Articles 20 à 27 – Immersion.....	12
5. Articles 28 à 42 – Contrôle d’application.....	12
C. Dispositions de coordination.....	17
1. Articles 43 à 46 – Harmonisation avec les modifications à la <i>Loi sur la marine marchande du Canada</i> et à la <i>Loi</i> <i>sur la modernisation de la fonction publique</i>	17
D. Entrée en vigueur	18
COMMENTAIRE.....	18



CANADA

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

PROJET DE LOI C-15 : LOI MODIFIANT LA LOI DE 1994
SUR LA CONVENTION CONCERNANT
LES OISEAUX MIGRATEURS ET LA LOI CANADIENNE
SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (1999)*

CONTEXTE

Le projet de loi C-15 modifie deux lois et apporte de légères modifications de coordination à d'autres lois. Les articles 1 à 16 du projet de loi modifient la *Loi de 1994 sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs*, la loi fédérale qui met en œuvre la Convention de 1916 concernant la protection des oiseaux migrateurs au Canada et aux États-Unis. Les articles 17 à 42 du projet de loi modifient la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*. D'autres articles du projet de loi sont des dispositions de coordination avec les autres lois.

Le projet de loi a fait l'objet d'une première lecture à la Chambre des communes le 26 octobre 2004. Il a été adopté par la Chambre et déposé au Sénat le 14 décembre 2004. Un projet de loi semblable, mais non identique, le projet C-34, avait été déposé devant la Chambre des communes à la fin de la 3^e session de la 37^e législature et adopté par la Chambre. Le déclenchement des élections en mai 2004 a entraîné sa mort au *Feuilleton*.

Les modifications apportées par ce projet de loi visent à clarifier les interdictions qu'imposent les deux lois relativement aux rejets d'eaux de cale huileuses ou d'autres polluants dans l'océan. Les lacunes de la législation actuelle relativement au problème des rejets en mer, en particulier le rejet des eaux de cale par les navires océaniques, sont devenues de plus en plus flagrantes depuis quelques années. Entre autres, l'affaire très médiatisée du *Tecam Sea*, dans laquelle des images de RADARSAT montraient un important déversement de mazout, a mis en

* 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.

évidence les problèmes. Dans cette affaire, bien que des accusations aient été portées contre le vraquier, elles ont par la suite été abandonnées par les poursuivants, qui ont invoqué l'ambiguïté des lois. Le projet de loi C-15 clarifie les dispositions d'application, augmente le montant des amendes et tient les dirigeants des navires responsables de leurs actes. L'harmonisation de ces dispositions d'application et des amendes avec leurs équivalentes américaines a pour objectif de dissuader les navires de polluer l'environnement marin au large des côtes du Canada.

DESCRIPTION ET ANALYSE

A. Modifications à la *Loi de 1994 sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs*

1. Article 1 – Définitions

Le paragraphe 1(1) du projet de loi modifie la définition de « moyen de transport » dans la *Loi de 1994 sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs* (la *Loi*), en remplaçant le terme « bateau » par « bâtiment » dans la liste des moyens de transport énumérés. Le paragraphe 1(2) du projet de loi ajoute quelques nouvelles définitions dans la *Loi*, dont les suivantes : « capitaine », « environnement », « exploitant », « immersion ou rejet » et « propriétaire ».

La nouvelle définition de « bâtiment » correspond à celle qui est utilisée dans la *Loi sur la marine marchande du Canada*, et elle exclut la « plate-forme fixe », qui est également définie. Une distinction est établie entre un « bâtiment canadien » et un « bâtiment étranger », parce que certaines mesures d'application autorisées par le projet de loi ne peuvent être prises contre des bâtiments étrangers dans la zone économique exclusive du Canada sans le consentement du ministre de l'Environnement ou du procureur général du Canada. Par « bâtiment canadien », on peut entendre un bâtiment qui est immatriculé, enregistré ou muni d'un permis sous le régime de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, ou tout autre bâtiment qui appartient à une ou des personnes ayant la citoyenneté canadienne ou domiciliées au Canada, ou à une personne morale canadienne ou au gouvernement fédéral. Tout bâtiment qui n'est pas un bâtiment canadien est un bâtiment étranger.

La définition générale de « immersion ou rejet » est la même que la définition de « immersion ou rejet » qu'on trouve à l'article 34 (Protection de l'habitat des poissons et prévention de la pollution) de la *Loi sur les pêches*. La définition de « environnement »

correspond à celle de l'article 3 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* (LCPE). Étant donné que le projet de loi impose différentes obligations à diverses personnes qui ont un lien avec les moyens de transport, une distinction est faite entre capitaine, exploitant et propriétaire de bâtiment dans les définitions.

2. Article 2 – Application

L'article 2 du projet de loi ajoute le nouvel article 2.1 à la *Loi* pour préciser que le projet de loi s'applique à l'ensemble du Canada (y compris ses eaux territoriales, la zone suivant le littoral ou les lignes de base entre les caps, et s'étendant 12 milles marins jusqu'à la mer) et à la zone économique exclusive du Canada. Bien que les bâtiments transitant par la zone économique d'un pays ne soient généralement pas assujettis à la législation interne de ce dernier, les pays sont autorisés, en vertu du droit international, à prendre des mesures dans leur zone économique exclusive lorsqu'une activité cause ou menace de causer d'importants dommages à l'environnement marin.

3. Article 3 – Objet

La modification apportée par l'article 3 du projet de loi élargit l'objet de la *Loi* pour inclure la conservation des oiseaux migrateurs, en plus de leur protection, que la *Loi* prévoit déjà. Selon le nouveau libellé, les oiseaux doivent être protégés et conservés en tant qu'individus et populations. Cette modification tient compte de l'évolution de la science de la conservation des espèces, qui englobe maintenant les notions d'habitats et d'écosystèmes, et de l'intérêt que suscite la protection des individus. Cette approche est compatible avec celle qui est adoptée dans la *Loi sur les espèces en péril* (2002).

4. Article 4 – Interdictions

L'article 5 de la *Loi* interdit déjà à quiconque d'avoir en sa possession un oiseau migrateur ou son nid ou d'acheter ou de vendre un oiseau migrateur ou son nid. L'article 4 du projet de loi ajoute trois nouveaux articles concernant les interdictions afin de remédier au problème des oiseaux mazoutés en mer. Le premier, l'article 5.1, interdit à toute personne et à tout bâtiment d'immerger ou de rejeter une substance nocive pour les oiseaux migrateurs dans des eaux ou une région fréquentées par ces oiseaux; cette interdiction ne s'applique pas lorsque l'immersion ou le rejet est autorisé soit sous le régime de la *Loi sur la marine marchande du*

Canada ou d'une autre loi fédérale, soit par le ministre de l'Environnement à des fins scientifiques. Les principaux éléments constitutifs de ces interdictions sont énoncés au paragraphe 35(1) du *Règlement sur les oiseaux migrateurs*. Le nouveau libellé complète les dispositions du paragraphe 36(3) de la *Loi sur les pêches*.

Le nouvel article 5.2 vise à empêcher que les contrevenants puissent échapper aux poursuites prévues par la *Loi*. Il est donc interdit de détruire, de modifier et de falsifier des documents ou d'entraver une enquête sous le régime de la *Loi*. Le libellé modifié élargit l'interdiction actuelle prévue au paragraphe 6(6) de la *Loi*. Des dispositions d'exécution semblables sont énoncées dans la LCPE (art. 228 et par. 273(1)).

Le nouvel article 5.3 protège de représailles les employés qui signalent une contravention à la *Loi* commise par un employeur canadien, qui refusent de contrevenir à la *Loi* ou qui empêchent que soit commise une contravention à la *Loi*. Au paragraphe 5.3(2), « employeur canadien » s'entend de l'employeur qui est un citoyen canadien, un résident permanent ou une personne morale canadienne qui a son principal établissement au Canada. Ce genre de disposition qui protège les « dénonciateurs » se retrouve souvent dans les lois récentes, notamment à l'article 16 de la LCPE.

Le nouvel article 5.4 impose l'obligation de prendre des mesures raisonnables pour faire en sorte qu'un bâtiment se conforme à l'interdiction énoncée à l'article 5.1, soit celle d'immerger ou de rejeter une substance nocive pour les oiseaux migrateurs. Cet article s'applique au capitaine, au mécanicien en chef, au propriétaire et à l'exploitant du bâtiment et, dans le cas où le propriétaire ou l'exploitant est une personne morale, aux administrateurs et dirigeants de celle-ci qui sont en mesure de diriger ou d'influencer ses activités. L'article 5.5 oblige les administrateurs et dirigeants de la personne morale à prendre les mesures voulues pour faire en sorte que celle-ci se conforme au projet de loi et aux règlements pris en application de celui-ci.

5. Articles 5 à 7 – Inspections

L'article 5 du projet de loi modifie légèrement le paragraphe 6(3) de la *Loi* en supprimant les mots « ou à l'occupant ». Dès qu'ils pénètrent dans un lieu, les gardes-chasse doivent présenter leur certificat de désignation au responsable des lieux qui font l'objet de leur visite. En outre, aux termes du nouveau paragraphe 6(6), les gardes-chasse peuvent arrêter sans mandat toute personne dont ils ont des motifs raisonnables de croire qu'elle a commis une

infraction à la présente *Loi* ou qu'ils prennent en flagrant délit ou sur le point de commettre une telle infraction.

Le paragraphe 6(1) du projet de loi apporte de légères révisions à la première partie du paragraphe 7(1) de la *Loi*. Ainsi, le garde-chasse peut, dans le but de vérifier l'observation de la *Loi*, procéder à la visite de tout lieu, notamment un bâtiment. L'article modifié étend les pouvoirs d'inspection d'un garde-chasse aux documents ou données, y compris ceux en format électronique, en plus des documents déjà cités dans la *Loi*. Le paragraphe 6(2) du projet de loi ajoute quatre nouveaux alinéas au paragraphe 7(1) et précise les pouvoirs d'exécution actuels du garde-chasse en lui conférant le pouvoir d'utiliser tout ordinateur et de reproduire sous forme d'imprimé les documents et données ou d'en faire des copies.

Aux termes du paragraphe 6(3) du projet de loi, le responsable du lieu visité sous le régime de la *Loi* est tenu de faire en sorte que le garde-chasse puisse exercer ces pouvoirs et de lui permettre de retenir le bâtiment, de le visiter ou d'y prendre place gratuitement en lui assurant gratuitement repas et hébergement dans des conditions convenables. Dans le cas d'un local d'habitation, le garde-chasse ne peut procéder à la visite que s'il est muni d'un mandat de perquisition, qui peut être obtenu à la suite d'une demande *ex parte* (sans avis donné à l'autre partie), sous réserve des conditions prévues aux paragraphes 7(4) de la *Loi* (mandat autorisant la visite d'un local d'habitation), 7(5) (mandat autorisant la visite d'un lieu autre qu'un local d'habitation) ou 7(6) (avis non requis). Le paragraphe 7(9) précise que les pouvoirs conférés par l'article 7 peuvent être exercés dans la zone économique exclusive du Canada. Le paragraphe 7(10) dispose que les pouvoirs prévus à l'article 7 ne peuvent être exercés à l'égard d'un bâtiment étranger qu'avec le consentement du ministre de l'Environnement, mais que le consentement du procureur général n'est toutefois pas nécessaire pour une telle inspection.

Aux termes de l'article 8 de la *Loi*, un garde-chasse peut exercer sans mandat de perquisition (contrairement à une visite avec mandat faite aux termes de l'article 7 de la *Loi*) les pouvoirs mentionnés à l'article 487 du *Code criminel* en matière de perquisition et de saisie dans le but de faire observer la *Loi* et les règlements, lorsqu'un mandat est nécessaire, mais qu'il est difficilement réalisable de l'obtenir. Le remplacement de « ses » par « les » devant « règlements » et l'ajout des mots « de perquisition » après « sans mandat » sont les seules modifications apportées au libellé de cet article.

L'article 7 du projet de loi ajoute les nouveaux articles 8.1 à 8.3, dans le but de mieux définir les pouvoirs d'application des gardes-chasse sous le régime de la *Loi*, notamment

les pouvoirs d'ordonner la détention du bâtiment ou de lui ordonner de se rendre en un lieu, les droits d'accès à une propriété privée et la nécessité de prêter assistance aux gardes-chasse.

Aux termes du nouvel article 8.1, le garde-chasse qui a des motifs raisonnables de croire qu'un bâtiment ou une personne à son bord a commis, est en train de commettre ou est sur le point de commettre, dans les eaux canadiennes, une infraction à l'article 5.1 (immersion ou rejet d'une substance nocive), et que le bâtiment a été ou est utilisé, ou est sur le point d'être utilisé dans le cadre de la perpétration de l'infraction peut ordonner au bâtiment de se rendre en un lieu dans les eaux canadiennes ou la zone économique exclusive du Canada ou ordonner la détention du bâtiment (par. 8.1(1)). Le paragraphe 8.1(2) confère des pouvoirs semblables au garde-chasse dans le cas d'une infraction dans la zone économique exclusive du Canada. Aux termes du paragraphe 8.1(2), le garde-chasse doit avoir des motifs raisonnables de croire que la perpétration de l'infraction entraînera des dommages importants à l'environnement, au Canada ou dans la zone économique exclusive de celui-ci, ou une menace réelle de tels dommages. Dans le cas d'un bâtiment étranger (par. 8.1(9)), les pouvoirs d'ordonner à un bâtiment de se rendre en un lieu dans les eaux canadiennes ou dans la zone économique exclusive du Canada ne peuvent être exercés sans le consentement du procureur général du Canada. Si aucune accusation n'est portée, le bâtiment ne peut être détenu plus de 30 jours (par. 8.1(8)).

Aux termes de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS), les membres ont l'obligation de protéger l'environnement marin. La notion de « dommages importants » visée aux paragraphes 8.1(2) et (3) du projet de loi est définie à l'article 220.6 de la Convention :

Lorsqu'il y a preuve manifeste qu'un navire naviguant dans la zone économique exclusive ou la mer territoriale d'un État a commis, dans la zone économique exclusive, une infraction visée au paragraphe 3 ayant entraîné des rejets qui ont causé ou risquent de causer des dommages importants au littoral ou aux intérêts connexes de l'État côtier ou à toutes ressources de sa mer territoriale ou de sa zone économique exclusive, cet État peut, sous réserve de la section 7, si les éléments de preuve le justifient, intenter une action, notamment ordonner l'immobilisation du navire conformément à son droit interne.⁽¹⁾

(1) Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, en vigueur le 16 novembre 1994 (<http://www.un.org/french/law/los/unclos/closindx.htm>), ratifiée par le Canada le 6 novembre 2003.

Le nouveau paragraphe 8.1(5) porte sur la signification de documents à bord d'un bâtiment, laquelle se fait par signification à personne d'un ordre de détention à la personne responsable ou par affichage d'un exemplaire à un endroit bien en vue sur le bâtiment.

Selon le nouvel article 8.2, une personne qui exerce des fonctions au titre de la *Loi* est autorisée à pénétrer dans une propriété privée et à y circuler sans encourir de poursuites à cet égard. Il est courant de retrouver ce type de dispositions dans la législation en matière de protection de l'environnement, et la *Loi sur les pêches* (par. 38(8)), la *Loi sur les espèces en péril* (art. 90) et la LCPE (art. 226) comportent des dispositions semblables.

Aux termes du nouvel article 8.3, le propriétaire, l'exploitant ou le responsable du lieu visité en application de la *Loi*, sont tenus de prêter au garde-chasse toute l'assistance possible pour lui permettre d'exercer ses fonctions, et de lui donner les renseignements qu'il peut valablement exiger. Des dispositions semblables sont prévues dans la LCPE (art. 227), la *Loi sur les pêches* (par. 49(1.2)) et la *Loi sur les espèces en péril* (art. 91).

6. Article 8 – Règlements

L'article 8 du projet de loi modifie l'article 12 de la *Loi* afin d'ajouter plusieurs nouveaux pouvoirs réglementaires. La première modification, le nouvel alinéa 12*h*.1), permet l'élaboration d'un système de réglementation pour prévoir les conditions et modalités pour tuer, capturer, prendre ou déranger des oiseaux migrateurs, ou pour endommager, détruire, enlever ou déranger leurs nids. Les règlements doivent prévoir que des tels actes seront permis seulement lorsqu'ils respectent l'objet de la *Loi*.

Les nouveaux alinéas 12*i*.1), *i*.2) et *j*.1) permettent de prendre des règlements régissant les documents et les données qui doivent être tenus en application de la *Loi*, exception faite des bâtiments de guerre et d'autres bâtiments appartenant au gouvernement, et de définir les termes qui ne sont pas déjà définis dans la *Loi*.

7. Articles 9 à 15 – Contraventions

Les articles 9 à 15 du projet de loi prévoient un certain nombre de modifications mineures pour tenir compte de la nouvelle possibilité d'intenter des poursuites contre des personnes ou des bâtiments sous le régime de la *Loi* (art. 10, 11 et 13).

L'article 9 du projet de loi modifie l'article 13 de la *Loi*, dans lequel sont définies les contraventions et les peines. Le nouveau paragraphe 13(1) érige en infraction le fait de

contrevenir à la *Loi* ou aux règlements pris en application de la *Loi* ou à toute obligation, toute interdiction ou tout ordre découlant de la *Loi*. Une infraction peut être commise par une personne ou un bâtiment. En pratique, si l'auteur de l'infraction ne peut être identifié, des accusations seront portées contre le bâtiment, et il incombera au propriétaire ou à l'exploitant du bâtiment de déterminer qui assurera la défense. Le nouveau paragraphe 18.5(3) (art. 15 du projet de loi) énonce qu'un bâtiment cité comparaît par avocat ou représentant et, qu'en cas de non-comparution du bâtiment, la juridiction saisie peut procéder par défaut.

Il s'agit d'une infraction mixte assortie d'une amende maximale d'un million de dollars et d'un emprisonnement maximal de trois ans, ou de l'une de ces peines, sur déclaration de culpabilité par mise en accusation, et d'une amende maximale de 300 000 \$ et d'un emprisonnement maximal de six mois, ou de l'une de ces peines, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire. Le montant des amendes peut être doublé en cas de récidive (par. 13(2) de la *Loi*). Le projet de loi assimile les personnes morales aux particuliers, conformément à l'approche adoptée dans la LCPE. Les amendes maximales proposées sont conformes aux amendes infligées dans les autres textes de loi fédéraux sur l'environnement, dont la *Loi sur les espèces en péril* (art. 97) et la LCPE (par. 272(2)).

Selon l'amendement adopté par le Comité permanent de l'environnement et du développement durable de la Chambre des communes, l'article 9 du projet de loi ajoute un nouveau paragraphe 13(1.11), qui prévoit une amende minimale de 500 000 \$ en cas de déclaration de culpabilité par mise en accusation et de 100 000 \$ en cas de déclaration de culpabilité par procédure sommaire pour les infractions à l'article 5.1 (interdiction des rejets nocifs aux oiseaux migrateurs) commise par un bâtiment qui jauge 5 000 tonnes ou plus de port en lourd.

Un certain nombre d'aspects en matière de poursuites sous le régime des nouvelles dispositions relatives aux infractions sont énoncés dans les autres paragraphes de l'article 13, qui est modifié par l'article 9 du projet de loi. Si une personne morale est déclarée coupable aux termes de l'article 13, les personnes responsables de la perpétration de l'infraction sont considérées comme des coauteurs de l'infraction et peuvent encourir la peine prévue, que la personne morale ait été ou non poursuivie (nouveau par. 13(1.2)). Dans les poursuites contre une personne morale, il suffit, pour établir la culpabilité de l'accusé, de prouver que l'infraction a été commise par son employé ou son mandataire (personne investie d'un mandat), que cet employé ou ce mandataire soit ou non identifié ou poursuivi (nouveau par.13(1.3)).

Le moyen de défense de diligence raisonnable, opposable quand une loi crée des infractions de responsabilité stricte, fait l'objet du nouveau paragraphe 13(1.8). En invoquant la diligence raisonnable, une personne ou un bâtiment accusé peut éviter d'être déclaré coupable en prouvant qu'elle ou qu'il a pris toutes les mesures raisonnables pour remplir l'obligation imposée par la loi de prendre toutes les précautions voulues, même s'il y a eu un acte illégal ou une omission. Dans ces cas, une fois que la Couronne a prouvé la conduite interdite, le fardeau de la preuve passe à l'accusé, à qui il incombe de prouver qu'il a agi avec diligence raisonnable avant la perpétration de l'infraction. La Couronne n'est pas tenue de prouver l'intention de l'accusé de commettre l'infraction (*mens rea*). Le moyen de défense de diligence raisonnable ne s'applique pas à une infraction prévue aux alinéas 5.2a), c) ou d) ou à l'article 5.3, parce qu'il s'agit d'infractions exigeant la *mens rea*, c'est-à-dire que la Couronne doit prouver l'intention de la personne accusée de commettre l'infraction.

Selon le nouveau paragraphe 13(4.1), le tribunal doit déterminer la peine à infliger en tenant compte d'une série de facteurs, notamment le dommage que cause l'infraction, le caractère intentionnel, imprudent, négligent ou fortuit de l'infraction et tout élément de preuve l'incitant à croire que le contrevenant a, dans le passé, accompli des actes contraires à la *Loi* ou aux règlements.

L'article 12 du projet de loi modifie l'article 16 de la *Loi*, qui porte sur les autres peines que le tribunal peut infliger pour la perpétration d'une infraction en application de la *Loi*. Selon le nouvel alinéa 16(1)b.1), le tribunal peut faire effectuer par le contrevenant (personne ou bâtiment) une vérification environnementale et lui imposer de prendre des mesures propres à remédier aux défauts constatés. Aux termes des nouveaux alinéas 16(1)d.1) et d.2), le tribunal peut imposer à un contrevenant de verser une somme d'argent destinée à permettre des recherches ou à créer des bourses d'études attribuées à des étudiants suivant un programme d'études dans un domaine lié à l'environnement. Le tribunal peut en outre, aux termes du nouveau paragraphe 16(2), ordonner au contrevenant déclaré coupable d'indemniser la victime de toute perte financière résultant de l'infraction.

Aux termes du nouveau paragraphe 16(3), il est possible de faire exécuter une ordonnance d'indemnisation comme s'il s'agissait d'un jugement en matière civile. Le nouveau paragraphe 16(4) autorise un tribunal à modifier l'ordonnance rendue à l'égard d'un contrevenant selon ce qui lui paraît justifié par tout changement dans la situation du

contrevenant, soit en modifiant son contenu ou ses conditions, soit en prolongeant ou en raccourcissant sa période de validité.

L'article 14 du projet de loi ajoute le nouvel article 17.1, selon lequel le simple fait qu'un comportement constitue une infraction à la *Loi* n'a aucun effet sur d'éventuels recours civils. En outre, le tribunal ne peut rendre une ordonnance d'indemnisation si une demande d'indemnisation peut être présentée à l'égard de ce dommage en vertu de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* ou de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*. Ces lois ont préséance aux termes de cet article, car les deux prévoient des mesures correctives de nettoyage et de remise en état pour les circonstances dans lesquelles une ordonnance d'indemnisation doit être rendue aux termes de l'alinéa 16(1)d) ou du paragraphe 16(2) de la *Loi*.

L'article 15 du projet de loi porte sur quelques questions techniques et éléments de preuve liés aux poursuites en application de la *Loi*. L'article 18.1 est ajouté et il prévoit que les documents ou données dont la *Loi* ou la *Loi sur la marine marchande du Canada* exige la tenue sont admissibles en preuve. Le nouvel article 18.2 dispose que les certificats des analystes sont admissibles en preuve, sous réserve de certaines conditions.

Le nouvel article 18.3 porte sur les infractions commises à l'extérieur des eaux canadiennes, en les réputant commises au Canada, de manière à étendre la protection du *Code criminel* aux agents d'exécution de la loi au Canada et à faciliter les poursuites. Selon le nouveau paragraphe 18.3(1), tout fait – acte ou omission – qui constitue une infraction sous le régime de la *Loi* ou une infraction au *Code criminel* à l'endroit de toute personne exerçant des pouvoirs au titre de la *Loi* et qui est commis dans la zone économique exclusive du Canada est réputé commis au Canada. Le paragraphe 18.3(2) étend l'application de la *Loi* à une infraction commise en tout lieu en mer, exception faite de la mer territoriale et des eaux intérieures d'un État étranger, en cas de poursuite immédiate d'un bâtiment entamée dans les eaux canadiennes ou la zone économique exclusive du Canada. Aux termes du paragraphe 18.3(3), les agents d'exécution de la loi peuvent exercer dans la zone économique exclusive du Canada et en tout lieu en mer les pouvoirs pouvant être exercés au Canada à l'égard d'une infraction sous le régime du projet de loi ou du *Code criminel*, mais ces pouvoirs ne peuvent être exercés à l'égard d'un bâtiment étranger sans le consentement du procureur général du Canada. Aux termes du paragraphe 18.3(6), dans le cas où l'accusé est un bâtiment étranger ou un étranger qui se trouvait à bord d'un tel bâtiment au moment où l'infraction a été commise, le procureur général

du Canada doit consentir à la continuation des poursuites au plus tard huit jours après qu'elles ont été intentés, sinon il faut mettre fin aux poursuites et retirer les accusations contre l'accusé.

8. Article 16 – Communication de renseignements

L'article 19.1, qui est ajouté à la *Loi* par l'article 16 du projet de loi, prescrit les règles de communication des renseignements obtenus sous le régime de la *Loi*. Ces renseignements sont assujettis à la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, ce qui signifie qu'ils ne peuvent être communiqués que pour l'une des raisons énumérées dans la *Loi*, notamment pour informer le public ou une autre partie à la Convention sur les oiseaux migrateurs des urgences environnementales ou pour assurer l'application de la *Loi*.

B. Modifications à la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*

1. Article 17 – Modification du titre français

L'article 17 du projet de loi modifie le titre de la section 3 de la partie 7 de la version française de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* (LCPE) en remplaçant « Immersion » par « Immersion en mer ». Le titre de la version anglaise (Disposal at Sea) n'est pas modifié.

2. Article 18 – Définitions

L'article 18 du projet de loi modifie plusieurs définitions qui s'appliquent à la section 3 (Immersion en mer) de la partie 7, Contrôle de la pollution et gestion des déchets, et à la partie 10, Contrôle d'application, de la LCPE.

La définition de « immersion » englobe les actes ou omissions définis à titre d'immersion aux termes du nouvel alinéa 135(3)c). La définition de « incinération » est élargie par la suppression du mot « délibérée » dans le libellé actuel (« La combustion délibérée de substances pour destruction thermique à bord d'un navire, d'une plate-forme ou d'un autre ouvrage en mer »), de sorte que tout type de combustion de ce genre sera inclus. Pour la définition de « capitaine », le sens du terme « pilote » se limite à la définition de pilote breveté donnée à la section 2 de la *Loi sur le pilotage*.

3. Article 19 – Objet de la section 3

L'article 19 du projet de loi ajoute le nouvel article 122.1 qui précise que la section a pour objet de protéger le milieu marin, notamment par la mise en œuvre de la Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets, signée par le Canada le 29 décembre 1972, et du protocole de 1996 qui en découle.

4. Articles 20 à 27 – Immersion

L'article 20 du projet de loi élargit, pour qu'elles s'appliquent aux navires et aux personnes, les interdictions prévues à l'article 123 de la LCPE en ce qui concerne l'importation et l'exportation de substances pour immersion en mer. L'article 21 du projet de loi ajoute une nouvelle disposition, l'article 124(1.1), qui interdit de procéder au chargement non autorisé à bord d'un navire de toute substance pour immersion dans les eaux relevant du Canada ou en haute mer (la liste des espaces visés figure aux al. 122(2)a) à e) et g)). Le paragraphe 22(1) élargit, pour qu'elles s'appliquent aux navires et aux personnes, les dispositions de l'article 125 de la LCPE qui interdisent l'immersion de déchets dans les eaux relevant du Canada et en haute mer. Dans les eaux relevant d'un autre État, le nouvel article 125(3.1) interdit l'immersion de substances en mer sauf si le chargement est fait dans l'État étranger et que l'immersion est autorisée par lui. L'article 125, aux termes du nouveau paragraphe 125(6), ne s'applique pas aux immersions permises sous le régime de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

Les nouveaux paragraphes 126(1.1) et (3) (art. 23 du projet de loi) interdisent de procéder à l'incinération de substances à bord d'un navire dans les eaux relevant du Canada, dans les eaux relevant d'un autre État ou ailleurs, sans un permis délivré au titre du paragraphe 128(2). L'immersion en mer et l'incinération à bord peuvent être autorisées en vertu du nouvel article 128 (art. 24 du projet de loi).

L'article 26 du projet de loi modifie le paragraphe 135(3) de la LCPE, en y ajoutant les types de règlements que le gouverneur en conseil peut prendre, sur recommandation du ministre de l'Environnement, pour l'application du paragraphe. Les règlements en question visent, entre autres, à définir des faits – actes ou omissions – qui constituent une immersion et à préciser ce qui constitue l'utilisation normale d'un navire ou d'un autre ouvrage ou moyen de transport pour l'application de diverses dispositions législatives et réglementaires.

5. Articles 28 à 42 – Contrôle d’application

Ces articles du projet de loi apportent de nombreuses modifications à la partie 10 de la LCPE, qui traite de l’exécution de la LCPE.

L’article 28 du projet de loi ajoute une définition du terme « étranger », qui s’entend au sens de la *Loi sur l’immigration et la protection des réfugiés*⁽²⁾. L’article 29 du projet de loi prévoit que, pour l’application de certains articles de cette partie, l’expression « navire autre qu’un navire canadien » ne vise pas un navire non immatriculé, pourvu qu’il appartienne à une personne ayant la citoyenneté canadienne, à un résident canadien ou à une personne morale constituée sous le régime d’une loi fédérale ou provinciale et exerçant ses activités au Canada, ni un navire non immatriculé qui est exploité par le gouvernement fédéral ou lui appartient. En d’autres termes, ces types de navires seront considérés comme des navires canadiens. Le nouveau paragraphe 216.1(2) vient préciser le sens de l’expression « commis dans le cadre de l’application de la présente loi ».

L’article 30 du projet de loi ajoute à l’article 217 de la LCPE plusieurs nouveaux paragraphes traitant des pouvoirs de contrainte pouvant être exercés dans la zone économique exclusive et, en cas de poursuite immédiate, en haute mer. Les nouvelles dispositions correspondent aux modifications apportées à la *Loi de 1994 sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs* par l’article 15 du projet de loi et comprennent notamment l’interdiction prévue au paragraphe 217(6) d’exercer les pouvoirs à l’égard d’un navire étranger (« navire autre qu’un navire canadien ») ou d’un étranger sans le consentement du procureur général du Canada.

L’exercice des pouvoirs d’inspection dans la zone économique exclusive du Canada sous le régime de la LCPE est précisé par le paragraphe 31(3) du projet de loi, qui ajoute de nouveaux paragraphes à l’article 218, notamment sur l’obligation d’obtenir le consentement du ministre de l’Environnement relativement à l’inspection de navires étrangers. L’autorisation de perquisitionner sans le mandat visé au paragraphe 220(3) de la LCPE s’applique également à l’égard des navires étrangers dans les cas où le procureur général du Canada a consenti à ce que les pouvoirs en question soient exercés sans mandat (nouvel art. 220(5.1)). Aux termes du paragraphe 220(8), les agents de l’autorité se voient accorder le droit à la gratuité du transport,

(2) Personne autre qu’un citoyen canadien ou un résident permanent; la présente définition vise également les apatrides.

des repas et de l'hébergement de la même façon qu'aux termes de l'article 6 du projet de loi, qui concerne la *Loi de 1994 sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs*.

L'article 33 du projet de loi crée un nouveau pouvoir au titre de l'article 222.1, qui autorise l'agent d'exécution à arrêter sans mandat une personne ou un navire s'il a des motifs raisonnables de croire que cette personne ou ce navire a commis, est en train de commettre ou est sur le point de commettre une infraction à la LCPE.

Comme dans le cas des modifications à la *Loi de 1994 sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs*, les modifications à la LCPE traitent du problème que pose la signification de documents à bord d'un navire. Le paragraphe 34(1) du projet de loi modifie le paragraphe 225(3) en prévoyant qu'on pourra signifier un ordre d'arrêt en le remettant à une personne responsable du navire ou en l'affichant dans un endroit bien en vue sur le navire.

Le nouvel alinéa 225(6)*b* de la LCPE permet de donner congé à un navire après remise au gouvernement fédéral d'une caution pour le paiement soit de l'amende maximale qui pourrait être imposée à l'égard du navire en cas de déclaration de culpabilité, soit d'un montant inférieur qui aura été approuvé. Le projet de loi modifie l'alinéa pour y faire une distinction entre les infractions prévues à la section 3 de la partie 7 (Immersion en mer) et les autres contraventions à la LCPE ou à ses règlements. Dans le premier cas, la caution à verser est soit l'amende maximale, soit une somme inférieure approuvée par le procureur général du Canada. Dans le deuxième, il doit s'agir du maximum ou d'une somme inférieure approuvée par le ministre de l'Environnement ou une personne désignée par lui.

L'article 35 du projet de loi ajoute le nouvel article 225.1, qui traite des pouvoirs en vertu desquels les agents de l'autorité peuvent ordonner aux navires contrevenants de se rendre à un autre endroit. L'agent d'exécution peut ordonner à un bâtiment qui se trouve dans les eaux relevant du Canada (notamment dans la zone économique exclusive) ou en haute mer de se rendre à un endroit déterminé s'il a des motifs raisonnables de croire que le navire ou une personne à bord a commis, est en train de commettre ou est sur le point de commettre une infraction aux dispositions de la LCPE relatives à l'immersion (section 3 de la partie 7). Dans le cas où un navire se trouve dans des eaux relevant d'un État étranger, l'agent d'exécution peut procéder de la même manière avec le consentement de l'État étranger.

L'article 36 du projet de loi crée une disposition déterminative semblable à celle que crée l'article 15 à l'égard de la *Loi de 1994 sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs*. Aux termes du nouvel article 271.1(1), tout fait – acte ou omission – constituant une

infraction à la section 3 de la partie 7 est réputé avoir été commis au Canada s'il l'a été dans la zone économique exclusive du Canada ou, au cours d'une poursuite immédiate, en haute mer. De même, les infractions au *Code criminel* qui se produisent dans le cadre du contrôle de l'application de la LCPE sont considérées, en vertu du nouveau paragraphe 271.1(2), comme ayant été commises au Canada si elles l'ont été alors que le navire se trouvait dans la zone économique exclusive du Canada ou, au cours d'une poursuite immédiate, en haute mer.

Afin de préciser davantage l'application de la LCPE aux navires, l'article 37 du projet de loi ajoute le paragraphe 272(3), aux termes duquel « quiconque » utilisé dans l'article 272 vise notamment les navires à l'égard de toutes les dispositions de la LCPE, sauf celles qui visent expressément les navires.

L'article 38 du projet de loi ajoute l'article 275.1, qui limite les poursuites judiciaires intentées contre des navires étrangers et des étrangers à celles dont le procureur général autorise la continuation dans les huit jours de leur début.

Les articles 39 et 40 du projet de loi, qui modifient les articles 278.1 et 279, établissent la compétence qu'ont les juges et les juges de paix pour autoriser toute arrestation, visite, perquisition, fouille ou saisie de même que la compétence des tribunaux à l'égard des infractions commises en mer.

L'article 41 du projet de loi ajoute un nouveau paragraphe à l'article 280, qui traite des infractions commises par une personne morale. Aux termes du nouveau paragraphe 280(2), en cas de perpétration d'une infraction à la LCPE ou à ses règlements par tout navire, le capitaine ou le mécanicien en chef qui l'a ordonnée ou autorisée ou qui y pris part pourrait en être tenu responsable, que le navire ait été ou non poursuivi ou déclaré coupable. Cette disposition prévoit que les deux personnes clés responsables à bord du navire sont assujetties à la même règle que celle applicable aux administrateurs et aux dirigeants d'une personne morale. On pourra avoir recours à la défense basée sur la diligence raisonnable dans le cas des infractions aux articles 280.1, 280.2 et 280.3.

L'article 41 du projet de loi porte également l'ajout de l'article 280.1, qui oblige les administrateurs et les dirigeants d'une personne morale à faire preuve de la diligence voulue pour faire en sorte que la personne morale se conforme à la LCPE et à ses règlements, exception faite des dispositions relatives à l'immersion que prévoient la section 3 de la partie 7 et ses règlements d'application, de même qu'aux ordres qui émanent du ministre ou des agents de l'autorité. Aux termes du paragraphe 280.1(3), lorsqu'une personne morale commet une

infraction, ses administrateurs et ses dirigeants encourent la peine prévue pour cette infraction, que la personne morale ait été ou non poursuivie ou déclarée coupable. L'obligation de diligence créée par le nouveau paragraphe existe dans l'actuelle LCPE, au paragraphe 280(2). L'obligation de diligence est maintenue dans le projet de loi, où sont prévues des modifications visant à établir une distinction entre le devoir de diligence prescrit à l'article 280.2 en ce concerne le respect des dispositions concernant l'immersion et le devoir de diligence que l'article 280.1 impose à l'égard du reste de la LCPE.

Les dispositions concernant la responsabilité ne s'appliquent pas de la même façon aux administrateurs et aux dirigeants qu'aux capitaines et aux mécaniciens en chef. En vertu de l'article 280.1, seuls les administrateurs et les dirigeants d'une personne morale qui sont « en mesure de diriger ou d'influencer ses orientations ou ses activités » dans le sens des obligations que la LCPE impose à cette dernière pourront être tenus responsables d'une infraction. On a établi cette distinction compte tenu de la nature des structures organisationnelles des entreprises dans l'industrie du transport maritime. Il n'y aura pas toujours lieu d'assujettir chacun des administrateurs ou des dirigeants de toute personne morale ayant des intérêts dans l'exploitation d'un navire à l'obligation de faire preuve de « la diligence voulue » ni de tenir chacun d'entre eux responsable des manquements à cette obligation.

Le nouvel article 280.2 crée une obligation semblable à l'égard des capitaines et des mécaniciens en chef, qui doivent veiller à ce que les navires se conforment aux dispositions de la section 3 de la partie 7 de la LCPE (Immersion en mer) et qui seront tenus responsables des infractions commises au sens du paragraphe 280.2(2). Cette obligation correspond à celle qui incombe aux capitaines et aux mécaniciens en chef de prendre les mesures voulues aux termes du nouvel article 5.4 que l'article 4 du projet de loi propose d'ajouter à la *Loi de 1994 sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs*.

Le nouvel article 280.3 crée une obligation de diligence pour ce qui est des propriétaires de navires, en les obligeant à faire en sorte que le navire se conforme aux dispositions de la section 3 de la partie 7 (Immersion en mer) et des règlements d'application connexes de même qu'aux ordres et aux interdictions émanant du ministre ou des agents de l'autorité. Aux termes du paragraphe 280.3(2), les administrateurs et les dirigeants du propriétaire, lorsque celui-ci est une personne morale qui est « en mesure de diriger ou d'influencer les orientations ou les activités du navire » relativement à cette obligation, encourent la peine prévue en cas d'infraction aux dispositions, aux ordres ou aux interdictions en question.

Comme le précise le nouvel article 280.4, il est entendu que l'article 283 – la défense basée sur la diligence raisonnable – s'applique aux infractions que visent les paragraphes 280.1(3) (responsabilité pénale des administrateurs et des dirigeants d'une personne morale), 280.2(2) (responsabilité pénale du capitaine et du mécanicien en chef) et 280.3(2) (responsabilité pénale des administrateurs et des dirigeants d'une personne morale propriétaire).

Le nouvel article 280.5 précise également que les ordres donnés au capitaine ou à un membre de l'équipage du navire en vertu des articles 225.1 (ordres aux navires) ou 235 (ordres visant la protection de l'environnement) seront présumés avoir été donnés au navire.

L'article 42 du projet de loi ajoute le nouveau paragraphe 281.1, qui prévoit que les dispositions de la LCPE et du *Code criminel* applicables aux personnes s'appliquent, avec les adaptations nécessaires, aux navires et que la signification d'une citation à comparaître au navire accusé d'une infraction se fait par remise du document au propriétaire, au capitaine ou à un officier du navire ou par son affichage dans un endroit bien en vue à bord du navire.

C. Dispositions de coordination

1. Articles 43 à 46 – Harmonisation avec les modifications à la *Loi sur la marine marchande du Canada* et à la *Loi sur la modernisation de la fonction publique*

Les modifications à la *Loi sur la marine marchande du Canada* ont reçu la sanction royale le 1^{er} novembre 2001, mais n'ont pas encore été promulguées. À la date de promulgation de cette loi ou à celle du paragraphe 1(2) du projet de loi, si cette dernière date est la plus éloignée des deux, l'article 43 du projet de loi remplacera la définition de « bâtiment canadien » dans la *Loi de 1994 sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs* (la *Loi*) par une nouvelle définition où il sera fait mention de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. De même, les articles 44 et 49 du projet de loi remplaceront la définition de « capitaine » dans la *Loi* et la LCPE par une autre faisant mention de l'article 1.1 de la *Loi sur le pilotage*, article également modifié par la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. Trois autres mentions de la *Loi sur la marine marchande du Canada* dans la *Loi* (aux art. 5.1, 5.2 et 18.1) et deux dans la LCPE (au par. 125(6) et à l'art. 216.1) seront mises à jour par les articles 45, 46, 48, 50 et 51 du projet de loi.

L'article 47 du projet de loi prévoit qu'à la date d'entrée en vigueur du projet de loi ou à celle de la *Loi sur la modernisation de la fonction publique*, si cette dernière date est la

plus éloignée des deux, on apportera à l'alinéa 5.3(1)a) de la version anglaise de la *Loi*, pour l'uniformité, une modification terminologique qui ne changera rien à la version française de la *Loi*. L'expression « any employee of the public service of Canada » sera remplacée par « any employee of the federal public administration ».

D. Entrée en vigueur

L'article 52 du projet de loi prévoit que celui-ci, exception faite de ses articles 43 à 51, entrera en vigueur à la date ou aux dates fixées par décret. Les articles 43 à 51 sont les dispositions de coordination et comportent leurs propres dates d'entrée en vigueur.

COMMENTAIRE

Le projet de loi C-15 a recueilli une large adhésion auprès des députés de tous les partis ainsi qu'à l'extérieur du Parlement. Les gens ont été nombreux à exprimer l'espoir que la mesure législative pourra être mise en vigueur et en application rapidement et efficacement. Depuis des années, on s'inquiète de ce que la faune ailée souffre des déversements d'hydrocarbures en mer. Souillé par les hydrocarbures, même en petite quantité, l'oiseau marin risque de perdre la protection thermique et la flottabilité que lui procure son plumage, ce qui entraîne habituellement sa mort. Depuis que les lacunes des lois canadiennes relativement à la poursuite en justice des navires pollueurs ont été mises en évidence par le retrait des accusations portées dans l'affaire *Tecam Sea* en avril 2003, on s'accorde pour dire qu'il faut s'attaquer au problème.

Malgré l'appui général en faveur des objectifs qu'il vise, toutefois, le projet de loi risque de soulever une certaine controverse à propos de ses modalités d'application. Le fait que le projet de loi, comme bien des lois en matière de protection de l'environnement, crée ou modifie bon nombre d'infractions de responsabilité stricte est un des points litigieux. Dans une poursuite intentée relativement à une infraction de responsabilité stricte, une fois que la Couronne aura prouvé que la conduite interdite a eu lieu, c'est à l'accusé qu'il incombera d'établir qu'il a agi en faisant preuve de la diligence voulue (c.-à-d. qu'il a pris des précautions raisonnables) avant que les faits en cause se produisent. La Couronne n'aura pas à prouver que l'accusé avait l'intention de commettre l'infraction (la *mens rea*, ou l'intention criminelle).

L'infraction de responsabilité stricte se situe le long d'un continuum des types d'infractions criminelles, dont une extrémité est l'infraction de responsabilité absolue et l'autre est l'infraction de *mens rea* proprement dite. Dans le cas d'une infraction de responsabilité stricte, il n'y a aucun élément moral à prouver et la défense de l'accusé ne peut se fonder sur aucune conduite ou intention antérieure à la perpétration de l'infraction. (Dans le cas d'une infraction de *mens rea* proprement dite, la Couronne a la charge de prouver l'élément moral, tel que la préméditation ou la délibération.)

Les dispositions prévoyant des poursuites judiciaires relativement à ce type d'infraction, bien qu'elles soient courantes dans la réglementation environnementale en vigueur dans l'ensemble du Canada, prêtent souvent à controverse et leur application aux questions visées par le présent projet de loi a soulevé certaines questions de la part des députés lors du débat à l'étape de la deuxième lecture à la Chambre des communes⁽³⁾.

Une autre question a été soulevée par la Fédération maritime du Canada relativement au projet de loi C-34, prédécesseur du projet de loi C-15. En mai 2004, la Fédération écrivait au Comité permanent de l'environnement et du développement durable de la Chambre des communes pour lui faire part de ses inquiétudes concernant la coopération entre les organismes du gouvernement fédéral et le respect des traités internationaux en matière de navigation maritime. Dans sa lettre, la Fédération faisait également remarquer que les dispositions du projet de loi C-34 portant sur l'emprisonnement de membres d'équipage de navires soulevaient des questions sur le plan des droits de la personne⁽⁴⁾.

La disponibilité des ressources nécessaires à l'application des dispositions du projet de loi C-15 constitue un autre important sujet de préoccupation.

Enfin, certains soutiennent que la majoration des amendes dans les textes de loi sur la protection de l'environnement tels que le projet de loi C-15 perdront de leur effet dissuasif si les entreprises polluées peuvent déduire, aux fins de l'impôt sur le revenu, toutes les amendes qu'elles se verront imposer. À l'heure actuelle, l'arrêt *65302 British Columbia Ltd. c. Sa Majesté la Reine*⁽⁵⁾ fait jurisprudence au Canada en matière de déductibilité des amendes et

(3) *Débats de la Chambre des communes*, 26 octobre 2004.

(4) Lettre d'Anne Legars, directrice – Politique et affaires gouvernementales, Fédération maritime du Canada, au greffier du Comité, 7 mai 2004.

(5) *65302 British Columbia Ltd. c. Canada*, [1999] 3 R.C.S. 804 (25 novembre 1999) (<http://www.canlii.org/ca/jug/csc/1999/1999csc75.html>).

des peines. Il établit que la taxe sur dépassement de quota payée par une entreprise avicole dont la production d'œufs avait été excédentaire était une dépense d'entreprise déductible aux fins de l'impôt. La Cour suprême du Canada fait toutefois remarquer dans l'arrêt qu'il est envisageable qu'« une infraction soit à ce point flagrante ou répugnante que l'amende ou pénalité imposée par la suite ne puisse se justifier comme ayant été encourue en vue de produire un revenu » et, par conséquent, juge que l'amende ou la pénalité ne devrait pas être une déduction fiscale admissible en pareil cas; aucune directive ne précise toutefois les circonstances dans lesquelles cela pourrait se produire⁽⁶⁾.

En septembre 2004, le ministre des Finances a rendu public un avant-projet de modification de la *Loi de l'impôt sur le revenu* visant à mettre en œuvre les mesures fiscales annoncées dans le Budget de 2004, y compris la suppression de la déductibilité des amendes et des pénalités⁽⁷⁾. Les changements proposés comprenaient une modification à apporter à l'article 67.5 de la *Loi de l'impôt sur le revenu* pour qu'aucune déduction ne puisse être faite dans le calcul du revenu « au titre de toute amende ou pénalité (sauf celles visées par règlement) imposée sous le régime des lois d'un pays, ou d'une de ses subdivisions – notamment un État, une province ou un territoire – par toute personne ou tout organisme public qui est autorisé à imposer pareille amende ou pénalité »⁽⁸⁾.

(6) Agence du revenu du Canada, Bulletin d'interprétation IT-104R3, « Déductibilité des amendes ou des pénalités », le 9 août 2002 (<http://www.cra-arc.gc.ca/E/pub/tp/it104r3/it104r3-f.html>).

(7) Ministère des Finances Canada, *Le ministre des Finances rend public un avant-projet de modification de l'impôt sur le revenu mettant en œuvre des mesures annoncées dans le budget de 2004*, communiqué, 16 septembre 2004 (<http://www.fin.gc.ca/news04/04-051f.html>).

(8) Ministère des Finances Canada, « Propositions législatives, avant-projets de règlement et notes explicatives concernant l'impôt sur le revenu », septembre 2004.