

**PROJET DE LOI C-7 : LOI MODIFIANT LA LOI  
SUR LA RESPONSABILITÉ EN MATIÈRE MARITIME,  
LA LOI SUR LES COURS FÉDÉRALES ET D'AUTRES  
LOIS EN CONSÉQUENCE**

**David Johansen**  
Division des affaires juridiques et législatives

**Le 13 février 2009**  
*Révisé le 23 juin 2009*



Bibliothèque  
du Parlement

Library of  
Parliament

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

## HISTORIQUE DU PROJET DE LOI C-7

### CHAMBRE DES COMMUNES

Étape du projet de loi	Date
Première lecture :	29 janvier 2009
Deuxième lecture :	30 mars 2009
Rapport du comité :	8 mai 2009
Étape du rapport :	13 mai 2009
Troisième lecture :	14 mai 2009

### SÉNAT

Étape du projet de loi	Date
Première lecture :	14 mai 2009
Deuxième lecture :	<b>3 juin 2009</b>
Rapport du comité :	<b>18 juin 2009</b>
Étape du rapport :	
Troisième lecture :	<b>22 juin 2009</b>

Sanction royale : **23 juin 2009**

Lois du Canada **2009, ch. 21**

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 :  
Michel Bédard

THIS DOCUMENT IS ALSO  
PUBLISHED IN ENGLISH

## TABLE DES MATIÈRES

	<b>Page</b>
CONTEXTE .....	1
A. Points essentiels .....	2
DESCRIPTION ET ANALYSE .....	2
A. Modifications à la partie 3 – Limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (art. 1 à 6 du projet de loi) .....	2
B. Modifications à la partie 4 – Responsabilité en matière de transport de passagers par eau (art. 7 à 10 du projet de loi) .....	4
C. Partie 6 proposée – Responsabilité et indemnisation en matière de pollution (art. 11 du projet de loi; art. 47 à 90 proposés) .....	5
1. Section 1 – Conventions internationales (art. 11 du projet de loi; art. 47 à 74 proposés) .....	6
a. Convention sur la responsabilité civile (art. 11 du projet de loi; art. 48 à 56 proposés) .....	6
b. Convention sur le Fonds international (art. 11 du projet de loi; art. 57 à 62 proposés) .....	7
c. Protocole portant création d’un Fonds complémentaire (art. 11 du projet de loi; art. 63 à 68 proposés) .....	8
d. Convention sur les hydrocarbures de soute (art. 11 du projet de loi; art. 69 à 73 proposés) .....	9
2. Section 2 – Responsabilité non visée par la section 1 (art. 11 du projet de loi; art. 75 à 78 proposés) .....	10
3. Section 3 – Dispositions générales (art. 11 du projet de loi; art. 79 à 90 proposés) .....	10
D. Partie 7 proposée – Caisse d’indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (art. 11 du projet de loi; art. 91 à 125 proposés) .....	11
E. Partie 8 proposée – Dispositions générales (art. 11 à 13 du projet de loi; art. 126 à 142 proposés) .....	14
1. Exécution et contrôle d’application (art. 11 du projet de loi; art. 126 à 130 proposés) .....	14

2. Infractions (art. 11 du projet de loi; art. 131 à 138 proposés).....	15
3. Privilège maritime (art. 12 du projet de loi; art. 139 proposé) .....	15
4. Prescription (art. 12 du projet de loi; art. 140 proposé).....	16
5. Incompatibilité (art. 13 du projet de loi; art. 141 proposé).....	16
6. Entrée en vigueur de l'article 45 proposé (art. 13 du projet de loi; art. 142 proposé) .....	16
F. Modifications aux annexes (art. 14 à 17 du projet de loi) .....	17
G. Modifications à la <i>Loi sur les Cours fédérales</i> (art. 18 du projet de loi).....	17
H. Dispositions transitoires et modifications corrélatives (art. 19 à 23 du projet de loi).....	17
I. Entrée en vigueur (art. 24 du projet de loi).....	17
COMMENTAIRE.....	17



CANADA

BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT  
LIBRARY OF PARLIAMENT

PROJET DE LOI C-7 : LOI MODIFIANT LA LOI  
SUR LA RESPONSABILITÉ EN MATIÈRE MARITIME,  
LA LOI SUR LES COURS FÉDÉRALES ET  
D'AUTRES LOIS EN CONSÉQUENCE\*

## CONTEXTE

Le 29 janvier 2009, l'honorable Leona Aglukkaq, ministre de la Santé, a présenté à la Chambre des communes au nom de l'honorable John Baird, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, le projet de loi C-7 : Loi modifiant la Loi sur la responsabilité en matière maritime, la Loi sur les cours fédérales et d'autres lois en conséquence.

La *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRM) actuelle, qui est en vigueur depuis août 2001, est le principal texte législatif traitant de la responsabilité des propriétaires et des exploitants de navire à l'égard des passagers, des marchandises, de la pollution et des dommages causés aux biens. Le projet de loi a pour but, selon les fonctionnaires de Transports Canada, de limiter cette responsabilité et d'uniformiser les règles en conciliant les intérêts des propriétaires de navire et ceux des autres parties.

Les modifications à la LRM proposées dans le projet de loi découlent principalement du *Document de travail sur la réforme du droit maritime* publié par Transports Canada en mai 2005<sup>(1)</sup> ainsi que des consultations menées par la suite auprès de nombreux intéressés de tous les secteurs de la communauté maritime.

### A. Points essentiels

Voici les points essentiels du projet de loi :

---

\* 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.

(1) Transports Canada, *Document de travail sur la réforme du droit maritime*, TP 14370F, mai 2005 (<http://www.tc.gc.ca/pol/fr/rapport/tp14370/1-0.htm>).

- Il modifie les parties 3 et 4 actuelles de la LRM afin de clarifier certaines règles concernant la limitation de responsabilité des propriétaires de navire en matière de créances maritimes et de transport de passagers, en particulier dans le secteur du tourisme d'aventure.
- Il abroge la partie 6 de la LRM actuelle (qui concerne la responsabilité et l'indemnisation en matière de pollution marine) et la remplace par une nouvelle partie 6 qui comprend trois sections : la section 1 incorpore par renvoi, en leur donnant force de loi, quatre conventions internationales (reproduites dans les annexes 5 à 8 proposées) concernant la responsabilité à l'égard des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et les hydrocarbures de soute causés par les navires et leur indemnisation (deux de ces conventions ont déjà été ratifiées et sont déjà mises en œuvre par le Canada); la section 2 traite de la responsabilité des propriétaires de navire pour les dommages dus à la pollution qui ne sont pas visés par les conventions internationales mentionnées à la section 1; et la section 3 comprend les dispositions générales applicables à l'ensemble de la partie 6.
- Il reprend dans la partie 7 proposée, mais en les modifiant, les articles de l'ancienne partie 6 de la LRM qui créent et régissent la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causés par les navires, en tenant compte de la nouvelle structure de la partie 6 et de la mise en œuvre des conventions figurant dans les annexes 7 et 8 proposées et en renforçant la gestion du fonds.
- Il introduit de nouvelles dispositions pour l'application de la LRM concernant l'obligation de délivrer les certificats de délivrance ou de garantie financière aux termes des deux conventions internationales ainsi que de nouvelles mesures d'application des règlements à formuler pour les navires de passagers.
- Il inclut dans la partie 8 proposée des dispositions générales qui touchent l'exécution et le contrôle d'application de la LRM.
- Il crée un privilège maritime sur les navires étrangers en faveur des approvisionneurs canadiens, à titre de garantie pour les factures impayées.
- Il établit une prescription de trois ans pour toutes les instances relevant du droit maritime canadien qui ne sont pas visées par une prescription contenue dans une autre loi fédérale.

## DESCRIPTION ET ANALYSE

### A. Modifications à la partie 3 – Limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (art. 1 à 6 du projet de loi)

L'article premier du projet de loi déplace les définitions de « passager » et d'« unités de compte » des paragraphes 29(4) et 29(5) à l'article 24 de la LRM. La définition de « passager » est modifiée de façon à inclure le participant à une activité de tourisme d'aventure,

la personne transportée à bord d'un bâtiment propulsé manuellement à l'aide de pagaies ou d'avirons **et exploité à des fins commerciales ou publiques**, et le stagiaire en navigation à voile.

L'article 2 du projet de loi modifie l'article 26 (qui devient le par. 26(1)) de la LRM en donnant force de loi à l'article 18 de la *Convention de 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes* ainsi qu'aux articles 8 et 9 du Protocole de 1996 la modifiant. Les parties pertinentes de la Convention et du Protocole la modifiant figurent dans la partie 2 de l'annexe 1 de la LRM. Les paragraphes 26(2) et 26(3) sont également ajoutés à la LRM. Le premier autorise le gouverneur en conseil à modifier, par règlement, la partie 3 de l'annexe 1 pour y ajouter ou en supprimer toute réserve faite par le Canada au titre de l'article 18 de la Convention. Le paragraphe 26(3) dit que la partie 3 ne s'applique pas à la créance qui a fait l'objet d'une réserve de la part du Canada. Le Canada a fait une réserve lorsqu'il a récemment ratifié, en mai 2008, la Convention modifiée par son Protocole.

L'article 3 du projet de loi remplace l'article 28 de la LRM par une nouvelle disposition qui fixe une limite de responsabilité pour les créances maritimes en cas de décès ou de blessures corporelles causés à des passagers de navires d'une jauge brute inférieure à 300 (par. 28(1)) ou causés à des passagers transportés autrement que sous le régime d'un contrat de transport de passagers à bord d'un navire d'une jauge brute inférieure à 300 (par. 28(2)). Les exceptions à l'application du paragraphe 28(2), exposées au paragraphe 28(3), sont étendues **aux naufragés et aux personnes en détresse transportés** à bord d'un navire et aux personnes appartenant à une catégorie prévue par règlement. **Le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes a ajouté une autre exception : les passagers clandestins, les intrus ou toute autre personne ayant monté à bord d'un navire sans le consentement du capitaine ou du propriétaire ou à leur insu.**

L'article 3 du projet de loi remplace également l'article 29 de la LRM par une nouvelle disposition précisant la limite de responsabilité pour les créances maritimes autres que celles qui sont mentionnées à l'article 28 de la LRM et impliquant un navire d'une jauge brute inférieure à 300.

En outre, l'article 3 du projet de loi déplace le libellé du paragraphe 28(2) actuel qui traite du calcul de la jauge brute à l'article 29.1 et le rend applicable aux articles 28 et 29.

L'article 4 du projet de loi remplace le paragraphe 30(2) de la LRM pour exiger que pour l'application de l'article 30, la jauge brute soit calculée conformément à l'article 29.1 proposé.

L'article 5 du projet de loi modifie l'article 31 de la LRM de façon à autoriser le gouverneur en conseil à modifier, par règlement, la convention figurant à l'annexe 1 pour mettre

en œuvre toute modification des limites de responsabilité qui y sont prévues ainsi que les limites de responsabilité énoncées aux articles 28 à 30 de la LRM. De cette façon, les limites de responsabilité prévues par la convention figurant à l'annexe 1 peuvent être mises à jour sans qu'il soit nécessaire d'adopter une loi modificative.

L'article 6 du projet de loi ajoute l'article 34.1 à la LRM pour donner au gouverneur en conseil le pouvoir de prendre des règlements afin de soustraire certaines catégories de personnes à l'application de l'article 28 et, d'une façon générale, celui de prendre toute autre mesure d'application de la partie 3 de la LRM.

B. Modifications à la partie 4 – Responsabilité en matière de transport de passagers par eau (art. 7 à 10 du projet de loi)

L'article 7 du projet de loi modifie la définition de « navire » donnée au paragraphe 36(1) de la LRM afin d'exclure les bâtiments propulsés manuellement à l'aide de pagaies ou d'avirons et ajoute le paragraphe 36(3) afin de préciser qu'en cas d'incompatibilité entre la *Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages*, modifiés par le Protocole de 1990 (reproduite à l'annexe 2 de la LRM), et les articles de la partie 4 de la LRM, ce sont ces derniers qui l'emportent.

L'article 8 du projet de loi modifie l'article 37 de la LRM pour soustraire à l'application de cette convention **les naufragés et les personnes en détresse se trouvant à bord d'un navire**. D'après les fonctionnaires du Ministère, cette disposition a pour but d'harmoniser cet article avec la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. **Le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes a ajouté à la liste des personnes soustraites à l'application de la Convention les passagers clandestins, les intrus et toute autre personne ayant monté à bord d'un navire sans le consentement du capitaine ou du propriétaire ou à leur insu.**

L'article 9 du projet de loi traite d'un sujet de préoccupation important – la responsabilité des propriétaires et exploitants de navires du secteur du tourisme maritime d'aventure. Il ajoute l'article 37.1 à la LRM pour soustraire à l'application de la partie 4 de la LRM les activités de tourisme maritime d'aventure qui répondent à certaines conditions ainsi que les stagiaires en navigation à voile et les personnes appartenant à une catégorie prévue au titre de l'alinéa 39*d*).

Les fonctionnaires du Ministère ont fait remarquer qu'avant et pendant les consultations sur les projets de modification de la LRM tenues en 2005-2006, les groupes

intéressés du secteur ont soulevé de nombreuses questions au sujet du régime de responsabilité introduit en 2001, qui s'appliquait aussi bien aux navires commerciaux de transport de passagers qu'aux propriétaires et exploitants d'entreprises de tourisme maritime. Le régime prévoyait également que les exonérations de responsabilité, mécanisme souvent utilisé pour le tourisme d'aventure, ne seraient plus valides. La suppression de cette pratique courante de gestion du risque, en plus des nouvelles limites de responsabilité introduites en 2001, a eu pour effet d'empêcher les exploitants d'entreprises touristiques d'assurer leurs activités ou de le faire à un coût abordable. La modification proposée aura donc pour effet de ramener le secteur du tourisme maritime d'aventure à sa situation antérieure à 2001. Cela permettra aux opérateurs de se procurer une assurance suffisante, conforme aux limites de responsabilité qui les concernent aux termes de la partie 3 de la LRM et d'avoir recours aux exonérations de responsabilité avec la flexibilité dont ils disposaient auparavant.

L'article 10 du projet de loi remplace l'article 39 de la LRM et précise le pouvoir du gouverneur en conseil de prendre des règlements concernant l'assurance que les diverses catégories de transports, de navires ou de personnes doivent contracter pour respecter leur responsabilité à l'égard des passagers selon la partie 4. Il donne aussi au gouverneur en conseil des pouvoirs réglementaires concernant : 1) les modalités de présentation de la preuve de l'assurance, 2) les conditions à remplir pour exclure les activités de tourisme maritime d'aventure, 3) les catégories de personnes visées par une exclusion et 4) toute autre mesure d'application des dispositions de la partie 4.

L'article 10 du projet de loi modifie également l'article 40 de la LRM pour autoriser le gouverneur en conseil à modifier, par règlement, la convention contenue à l'annexe 2 afin de mettre en œuvre toute modification des limites de responsabilité prévues par cette convention. Ainsi, les limites de responsabilité prévues à l'annexe 2 peuvent être mises à jour sans qu'il soit nécessaire d'adopter une loi modificative.

C. Partie 6 proposée – Responsabilité et indemnisation en matière de pollution (art. 11 du projet de loi; art. 47 à 90 proposés)

L'article 11 du projet de loi abroge l'ensemble de la partie 6 actuelle de la LRM et crée une nouvelle partie 6 qui comprend les sections 1, 2 et 3 décrites ci-dessous. (L'article 11 remplace également les parties 7 et 8 actuelles de la LRM par les nouvelles parties 7 et 8.)

1. Section 1 – Conventions internationales (art. 11 du projet de loi; art. 47 à 74 proposés)

La première section de la partie 6 restructurée crée un certain nombre de dispositions (et dans certains cas reprend certaines dispositions actuelles) de façon à incorporer par renvoi quatre conventions internationales sur la responsabilité à l'égard des dommages causés par la pollution et l'indemnisation connexe et à leur donner force de loi :

- *Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution*, modifiée par la Résolution de 2000 (ci-après *Convention sur la responsabilité civile*, figurant dans l'annexe 5 proposée).
- *Convention de 1992 sur le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures*, modifiée par la Résolution de 2000 (ci-après *Convention sur le Fonds international*, figurant dans l'annexe 6 proposée).
- Protocole de 2003 à la *Convention de 1992 sur le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures* (ci-après *Protocole portant création d'un Fonds complémentaire*, figurant dans l'annexe 7 proposée).
- *Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute* (ci-après *Convention sur les hydrocarbures de soute*, figurant dans l'annexe 8 proposée).

Les deux premières – la Convention sur la responsabilité civile et la Convention sur le Fonds international – ont déjà été mises en œuvre et ratifiées par le Canada. Elles sont également mentionnées et mises en œuvre dans la LRM, même si elles ne figurent pas, à l'heure actuelle, dans ses annexes. Les deux dernières – le Protocole portant création d'un Fonds complémentaire et la Convention sur les hydrocarbures de soute – seront ratifiées et mises en œuvre par le Canada lorsque le projet de loi C-7 aura été promulgué afin de modifier la LRM.

L'article 47 proposé contient des définitions pour les termes utilisés dans la première section (Conventions internationales) de la partie 6.

a. Convention sur la responsabilité civile (art. 11 du projet de loi; art. 48 à 56 proposés)

L'article 48 proposé donne force de loi au Canada aux articles de la Convention sur la responsabilité civile (annexe 5 proposée). L'article 49 proposé applique cette convention au Canada à titre d'État contractant et désigne le ministre des Transports à titre d'autorité compétente pour l'application de l'article VII de la Convention.

L'article 50 proposé attribue au gouverneur en conseil le pouvoir de modifier, par règlement, l'annexe 5 proposée pour mettre en œuvre toute modification des limites de responsabilité fixées par la Convention et conformément à celle-ci. Cette disposition permet de mettre à jour les limites de responsabilité établies sans qu'il soit nécessaire d'adopter chaque fois une loi modificative.

L'article 51 proposé reprend l'article 51 actuel et prévoit également la responsabilité du propriétaire d'un navire à l'égard des mesures de sauvegarde prévues par la Convention.

L'article 52 proposé attribue à la Cour d'amirauté une compétence exclusive pour trancher toute question relative à la constitution et à la répartition du fonds de limitation aux termes de la Convention sur la responsabilité civile. Il fixe également la procédure à suivre pour limiter la responsabilité aux termes de la Convention.

L'article 53 proposé reprend les pouvoirs et les procédures actuels de la Cour d'amirauté (par. 58(5) actuel) au sujet du fonds de limitation établi par la Convention sur la responsabilité civile.

L'article 54 proposé oblige la personne qui constitue le fonds de limitation à publier les avis appropriés.

L'article 55 proposé reprend, en la mettant à jour, la disposition actuelle (art. 60) qui met en œuvre les exigences qu'impose l'article VII de la Convention sur la responsabilité civile aux navires transportant en vrac une cargaison d'hydrocarbures pour ce qui est de posséder et de produire un certificat d'assurance ou une autre garantie financière.

L'article 56 proposé reprend la disposition actuelle (art. 61) concernant la délivrance des certificats d'assurance ou de garantie financière et le pouvoir qu'a le Ministre de ne pas délivrer un certificat. Il donne également au Ministre le pouvoir de révoquer le certificat.

b. Convention sur le Fonds international (art. 11 du projet de loi; art. 57 à 62 proposés)

L'article 57 proposé donne force de loi au Canada aux articles de la Convention sur le Fonds international (annexe 6 proposée). L'article 58 proposé rend la Convention sur le Fonds international applicable au Canada en qualité d'État contractant.

L'article 59 proposé autorise le gouverneur en conseil à modifier, par règlement, les limites de responsabilité prévues par cette convention. Cela supprime la nécessité d'adopter une loi modificative pour mettre à jour les limites de responsabilité.

L'article 60 proposé reprend la disposition actuelle (par. 76(7)) concernant le sens de « personnes associées » pour l'application de la Convention sur le Fonds international.

L'article 61 proposé reprend la disposition actuelle (art. 72) qui met en œuvre l'obligation faite aux États contractants d'accorder la personnalité juridique au Fonds international et à son directeur.

L'article 62 proposé reprend la disposition actuelle (art. 73) qui permet la mise en cause du Fonds international en cas d'action en justice et prévoit la façon dont les documents doivent lui être signifiés.

c. Protocole portant création d'un Fonds complémentaire  
(art. 11 du projet de loi; art. 63 à 68 proposés)

Le Protocole portant création d'un Fonds complémentaire ajoute au Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, dont le Canada est membre depuis 1989, un niveau d'indemnisation en cas de dommages causés par le déversement d'hydrocarbures persistants (principalement de pétrole brut) par des pétroliers. D'après les fonctionnaires de Transports Canada, l'accession à cette convention fera passer le niveau d'indemnisation actuel pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causés par des pétroliers au Canada d'environ 405 millions à 1,5 milliard de dollars par déversement.

L'article 63 proposé donne force de loi au Canada aux articles du Protocole portant création d'un Fonds complémentaire (annexe 7 proposée). L'article 64 proposé attribue au Canada la qualité d'État contractant pour l'application du Protocole portant création d'un Fonds complémentaire.

L'article 65 proposé autorise le gouverneur en conseil à modifier, par règlement, l'annexe 7 proposée pour modifier les limites de responsabilité conformément au Protocole portant création d'un Fonds complémentaire. Ce mécanisme permet de mettre à jour les limites de responsabilité prévues dans l'annexe proposée sans qu'il soit nécessaire d'adopter une loi modificative.

L'article 66 proposé reprend la disposition actuelle (par. 76(7)) qui précise le sens de l'expression « personnes associées » pour l'application du Protocole portant création d'un Fonds complémentaire.

L'article 67 proposé reprend la disposition actuelle (art. 72) qui met en œuvre l'obligation imposée aux États contractants d'attribuer la personnalité juridique au Fonds complémentaire et à son directeur.

L'article 68 proposé reprend la disposition actuelle (art. 73) qui permet la mise en cause du Fonds complémentaire en cas d'action en justice et prévoit la façon dont les documents doivent lui être signifiés.

d. Convention sur les hydrocarbures de soute  
(art. 11 du projet de loi; art. 69 à 73 proposés)

La Convention sur les hydrocarbures de soute traite de la pollution causée par les hydrocarbures provenant de la soute de tous les navires sauf les pétroliers. Le terme « hydrocarbures de soute » désigne tous les hydrocarbures utilisés pour l'exploitation et la propulsion du navire et se trouvant à bord de tous les navires motorisés. C'est la raison pour laquelle ces hydrocarbures sont plus fréquemment impliqués dans les cas de pollution que les déversements provenant de pétroliers. Selon les fonctionnaires du Ministère, la ratification de cette convention permettra au Canada d'invoquer ses dispositions en matière d'assurance obligatoire pour s'assurer que le propriétaire du navire s'est muni d'une couverture suffisante en cas de déversement d'hydrocarbures de soute.

L'article 69 proposé donne force de loi au Canada aux articles de la Convention sur les hydrocarbures de soute (annexe 8 proposée). L'article 70 proposé attribue au Canada le statut d'État partie pour l'application de la Convention et désigne le ministre des Transports à titre d'autorité compétente pour la délivrance des certificats, conformément à l'article 7 de la Convention.

L'article 71 proposé prévoit la responsabilité du propriétaire du navire à l'égard des mesures de prévention visées par la Convention.

L'article 72 proposé rend applicable la partie 3 de la LRM à toute créance découlant de la Convention sur les hydrocarbures de soute.

L'article 73 proposé met en œuvre l'obligation faite par l'article 7 de la Convention sur les hydrocarbures de soute aux navires d'une jauge brute supérieure à 1 000 d'être munis d'un certificat d'assurance ou d'une autre garantie financière et d'être en mesure de le produire.

L'article 74 proposé met en œuvre la Convention sur les hydrocarbures de soute au Canada pour ce qui est de la délivrance et du refus de délivrer les certificats d'assurance ou de garantie financière. Il autorise également le Ministre à révoquer un certificat lorsque le contrat d'assurance ou la garantie financière ne couvre plus la responsabilité du propriétaire du navire. De plus, il prévoit la désignation d'une personne autorisée à agir au nom du Ministre.

2. Section 2 – Responsabilité non visée par la section 1  
(art. 11 du projet de loi; art. 75 à 78 proposés)

L'article 75 proposé définit un certain nombre de termes pour l'application de la section 2 de la partie 6 proposée, par exemple « rejet », « dommages dus à la pollution par les hydrocarbures » et « polluant ».

L'article 76 proposé reprend les limites géographiques actuelles applicables aux dommages dus à la pollution (par. 48(1) actuel), mais limite l'application de la section 2 aux types de dommages dus à la pollution qui ne sont pas visés par la première section (c.-à-d. Conventions internationales).

L'article 77 proposé reprend l'article 51 actuel concernant la responsabilité du propriétaire d'un navire visé par la section 2.

L'article 78 proposé applique la partie 3 de la LRM à toutes les créances découlant de la section 2.

3. Section 3 – Dispositions générales (art. 11 du projet de loi; art. 79 à 90 proposés)

La section 3 de la partie 6 proposée reprend, d'une façon générale, avec les modifications qui s'imposent, un certain nombre de dispositions qui se trouvent actuellement dans la LRM, comme l'indique le tableau 1.

Tableau 1 – Articles proposés de la section 3 de la partie 6 proposée  
de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*  
et dispositions équivalentes de la loi actuelle

Article proposé	Disposition équivalente
79	52
80	63
81 Cette nouvelle disposition précise les circonstances dans lesquelles les jugements étrangers s'appliquent.	–
82	64
83	65
84	66
85	67
86	68
87	69
88	70
89	71
90 L'art. 90 proposé énumère un certain nombre de sujets susceptibles d'être réglementés.	102

D. Partie 7 proposée – Caisse d’indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (art. 11 du projet de loi; art. 91 à 125 proposés)

L’article 11 du projet de loi abroge la partie 7 actuelle de la LRM et la remplace par une nouvelle partie 7 qui reprend les dispositions actuelles de la partie 6 qui créent et régissent la Caisse d’indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. Les dispositions pertinentes sont également modifiées pour tenir compte de la nouvelle structure de la partie 6 proposée ainsi que de la mise en œuvre du Protocole portant création d’un Fonds complémentaire (annexe 7 proposée) et de la Convention sur les hydrocarbures de soute (annexe 8 proposée). D’autres modifications ont également été introduites pour renforcer la gestion de la Caisse d’indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires.

Le tableau 2 indique la correspondance entre les articles proposés de la partie 7 et ceux qu’ils reprennent (c.-à-d. les dispositions actuelles équivalentes), accompagnée de notes concernant les modifications notables qui ont été apportées.

Tableau 2 – Articles proposés de la partie 7 proposée de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* et dispositions équivalentes de la loi actuelle

Article proposé	Disposition(s) équivalente(s)
91	47
92	77
93	78
94 L’art. 94 proposé reprend l’art. 79 actuel, mais ajoute une disposition concernant le maintien en poste de l’administrateur de la Caisse d’indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causés par les navires.	79
95	83
96 Cette nouvelle disposition précise les modalités de la démission de l’administrateur et de l’administrateur adjoint.	–
97 L’art. 97 proposé reprend l’art. 80 actuel, mais étend son application à l’administrateur adjoint.	80
98 L’art. 98 proposé reprend l’art. 82 actuel, mais étend son application à l’administrateur adjoint.	82

Article proposé	Disposition(s) équivalente(s)
99 L'art. 99 proposé reprend le par. 83(3) actuel, mais ajoute une nouvelle disposition qui autorise l'administrateur à assigner certaines attributions à l'administrateur adjoint.	83(3)
100	81
101 L'art. 101 proposé reprend une disposition qui établit la responsabilité de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, mais ajoute un renvoi aux articles pertinents de la partie 6 proposée et des conventions internationales.	84, 49(2), 49(3)
102 L'art. 102 proposé reprend l'art. 53 actuel, mais le modifie, avec renvoi aux articles pertinents de la partie 6 proposée et des conventions internationales.	53
103 L'art. 103 proposé reprend l'art. 85 actuel, mais le modifie, avec renvoi aux articles pertinents de la partie 6 proposée et des conventions internationales.	85
104 L'art. 104 proposé reprend certaines dispositions de l'art. 48 actuel, mais avec des modifications excluant les créances nées à l'extérieur du Canada.	48(2), 48(3)
105	86
106 L'art. 106 proposé reprend l'art. 87 actuel, mais le modifie, avec renvoi aux articles pertinents de la partie 6 proposée et des conventions internationales.	87
107	88
108	89
109 L'art. 109 proposé reprend l'art. 90 actuel, mais le modifie, avec renvoi aux articles pertinents de la partie 6 proposée et des conventions internationales.	90
110	91
111	92
112 L'art. 112 proposé reprend l'art. 93 actuel, mais le modifie pour tenir compte de l'inclusion du Protocole portant création d'un Fonds complémentaire, en imposant des contributions sur l'expédition d'hydrocarbures en vrac et en précisant le moment où elles doivent être versées.	93

Article proposé	Disposition(s) équivalente(s)
113	94
114	95
115	99
116 L'art. 116 proposé reprend l'art. 101 actuel, mais le modifie, avec renvoi aux articles pertinents de la partie 6 proposée et des conventions internationales.	101
117 L'art. 117 proposé reprend l'art. 76 actuel, mais le modifie en ajoutant certaines dispositions concernant le Fonds complémentaire et en obligeant l'administrateur à présenter un rapport au Ministre.	76
118	97
119	98
120 Cette nouvelle disposition impose à l'administrateur l'obligation de tenir des documents comptables et de protéger les actifs de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causés par les navires.	–
121 L'art. 121 proposé reprend l'art. 100 actuel, mais exige qu'un rapport annuel soit présenté au Ministre dans les trois mois suivant la fin de chaque exercice; il exige également que le rapport contienne des états financiers vérifiés.	100
122 Cette nouvelle disposition impose à l'administrateur l'obligation de faire procéder à un examen spécial des opérations de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causés par les navires au moins une fois tous les cinq ans, en se fondant sur un plan élaboré par un examinateur indépendant nommé à cette fin. De plus, le gouverneur en conseil ou le Ministre peut demander que soit effectué un examen spécial.	–
123 Cette nouvelle disposition précise la procédure à suivre pour l'élaboration du rapport par l'examineur qui a effectué l'examen spécial.	–

Article proposé	Disposition(s) équivalente(s)
<p style="text-align: center;">124</p> <p>Cette nouvelle disposition accorde à l'examineur un droit d'accès aux renseignements nécessaires.</p>	–
<p style="text-align: center;">125</p> <p>L'art. 125 proposé reprend les pouvoirs réglementaires du gouverneur en conseil prévus actuellement par l'art. 96 concernant la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causés par les navires et ajoute mention de l'administrateur à l'alinéa 125c).</p>	96

E. Partie 8 proposée – Dispositions générales  
(art. 11 à 13 du projet de loi; art. 126 à 142 proposés)

1. Exécution et contrôle d'application (art. 11 du projet de loi; art. 126 à 130 proposés)

L'article 11 du projet de loi abroge la partie 8 actuelle de la LRM et la remplace par une nouvelle partie 8. L'article 126 proposé autorise le Ministre à désigner des agents chargés de l'exécution de la loi et précise que ces agents sont dégagés de toute responsabilité personnelle en ce qui concerne les faits, actes ou omissions accomplis de bonne foi en application de la LRM.

L'article 127 proposé dispose que la responsabilité de la Couronne peut être engagée dans certains cas.

L'article 128 proposé décrit les pouvoirs des agents désignés et impose au capitaine du navire et aux autres personnes qui se trouvent à bord l'obligation de leur prêter assistance.

L'article 129 proposé décrit le pouvoir de l'agent désigné d'ordonner la détention du navire et précise la procédure à suivre à l'égard d'un navire lorsque l'agent estime, pour des motifs raisonnables, que celui-ci n'est pas muni de l'assurance ou de la garantie financière exigée. Il décrit les modalités de la signification de l'avis de détention, le contenu de l'avis, l'annulation de l'ordonnance de détention, les obligations des personnes ayant le pouvoir de délivrer un congé au navire en cause, l'interdiction de déplacer un navire visé par une ordonnance de détention, l'obligation d'assumer les frais et la restitution de la garantie.

L'article 130 proposé permet de déplacer le navire détenu sur demande faite au Ministre.

## 2. Infractions (art. 11 du projet de loi; art. 131 à 138 proposés)

L'article 131 proposé reprend l'article 103 actuel et prévoit également une amende maximale de 100 000 \$ pour les infractions désignées qu'il énumère.

L'article 132 proposé reprend l'article 104 actuel et crée un certain nombre d'infractions relatives à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires.

L'article 133 proposé reprend l'article 105, en précisant la compétence des tribunaux canadiens à l'égard des infractions à la LRM.

L'article 134 proposé précise la preuve exigée pour établir que le navire a commis une infraction à la LRM. L'article 135 proposé fixe la prescription pour les poursuites intentées aux termes de la LRM.

L'article 136 proposé précise les conditions qui doivent être remplies pour que le Ministre puisse demander à un tribunal compétent de rendre une ordonnance l'autorisant à vendre un navire détenu aux termes de l'article 129 proposé. L'article 137 proposé précise la procédure à suivre par le Ministre pour vendre le navire, et l'article 138 proposé décrit la façon dont le produit de la vente doit être affecté aux diverses créances.

## 3. Privilège maritime (art. 12 du projet de loi; art. 139 proposé)

L'article 139 proposé crée un privilège maritime<sup>(2)</sup> sur les navires étrangers à titre de garantie pour les factures impayées aux approvisionneurs (en biens et services) de ces navires exerçant leurs activités au Canada. Les fonctionnaires du Ministère font remarquer qu'il existe actuellement au Canada des privilèges maritimes concernant les salaires de l'équipage, les abordages, le sauvetage et les redevances portuaires, mais pas pour les approvisionneurs de navires. Ils font remarquer que cette situation est différente de celle qui existe aux États-Unis, où les dispositions législatives accordent expressément à l'approvisionneur exerçant ses activités aux États-Unis un privilège maritime sur un navire pour les factures impayées, ce qui avantage les approvisionneurs américains par rapport à leurs concurrents canadiens, qui peuvent être amenés à approvisionner le même navire lorsqu'il fait escale dans un port canadien. Aux termes de l'arrangement actuel, les tribunaux canadiens reconnaîtraient le privilège américain et lui donneraient priorité sur les hypothèques ou les créances semblables détenues par les approvisionneurs de navires canadiens, qui sont considérés comme des créanciers ordinaires.

---

(2) Un privilège maritime est une garantie accessoire qui grève un navire relativement aux biens et services qui lui sont fournis ou aux dommages qu'il cause. Le privilège prend naissance dès que les biens ont été fournis, les services rendus ou les dommages causés, sans qu'il soit nécessaire de donner avis, d'enregistrer le privilège ou de suivre d'autres formalités. Le privilège suit le navire, grève le titre de propriété des propriétaires ou des possesseurs ultérieurs et il n'est pas éteint par la vente du navire.

**Selon le paragraphe 139(2) proposé, la personne qui exploite une entreprise au Canada a un privilège maritime à l'égard du bâtiment étranger sur lequel elle a l'une ou l'autre des créances suivantes :**

- **celle résultant de la fourniture – au Canada ou à l'étranger – au bâtiment étranger de marchandises, de matériel ou de services pour son fonctionnement ou son entretien, notamment en ce qui concerne l'acconage et le gabarage (al. 139(2)a));**
- **celle fondée sur un contrat de réparation ou d'équipement du bâtiment étranger (al. 139(2)b)).**

**Le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes a ajouté le paragraphe 139(2.1) à la LRM. Ce paragraphe prévoit que, sous réserve de l'article 251 de la *Loi sur la marine marchande du Canada, 2001* (concernant les actions réelles pour recouvrer une créance dans le cas d'un affréteur) et pour l'application de l'alinéa 139(2)a), dans le cas de l'acconage et du gabarage, le service doit avoir été fourni à la demande du propriétaire du bâtiment étranger ou d'une personne agissant en son nom.**

4. Prescription (art. 12 du projet de loi; art. 140 proposé)

L'article 140 proposé crée une prescription générale de trois ans pour toute action se rapportant au droit maritime canadien qui n'est pas déjà visée par une prescription prévue par une loi fédérale.

5. Incompatibilité (art. 13 du projet de loi; art. 141 proposé)

L'article 141 proposé reprend l'article 50 actuel qui énonce que les dispositions de la LRM l'emportent sur les dispositions incompatibles de la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*.

6. Entrée en vigueur de l'article 45 proposé (art. 13 du projet de loi; art. 142 proposé)

L'article 142 proposé dispose que l'article 45 (qui traite des Règles de Hambourg<sup>(3)</sup>) entre en vigueur à la date fixée par décret.

---

(3) Les Règles de Hambourg sont les règles énoncées dans la *Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer, 1978* et reproduites à l'annexe 4 de la LRM.

F. Modifications aux annexes (art. 14 à 17 du projet de loi)

L'article 14 du projet de loi modifie l'annexe 1 en modifiant les dispositions mentionnées après le titre initial et l'article 15 ajoute la partie 3 à l'annexe 1. L'article 16 modifie l'annexe 2 en modifiant les articles mentionnés après le titre initial. L'article 17 ajoute les projets d'annexe 5 à 8 à la LRM.

G. Modifications à la *Loi sur les Cours fédérales* (art. 18 du projet de loi)

L'article 18 du projet de loi modifie la version anglaise du paragraphe 43(8) de la *Loi sur les Cours fédérales* de façon à l'harmoniser avec la version française et à préciser qu'une action intentée contre un navire peut être intentée contre un second navire si les deux navires appartiennent au même véritable propriétaire.

H. Dispositions transitoires et modifications corrélatives (art. 19 à 23 du projet de loi)

Le projet de loi contient un certain nombre de dispositions transitoires (art. 19 et 20), une modification corrélative à la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques* et quelques modifications corrélatives à la *Loi sur les eaux du Nunavut et le tribunal des droits de surface du Nunavut*.

I. Entrée en vigueur (art. 24 du projet de loi)

L'article 24 du projet de loi précise la façon dont le projet de loi entre en vigueur.

## COMMENTAIRE

À ce jour, le projet de loi ne semble pas avoir fait l'objet de commentaires dans la presse.

**Le Comité sénatorial permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités a fait rapport du projet de loi au Sénat sans amendements, mais avec des observations. Il a remarqué que certains intervenants étaient particulièrement inquiets des dispositions du projet de loi sur le privilège maritime (art. 12) et les activités de tourisme d'aventure (art. 9). Ils ont recommandé que les dispositions sur le privilège maritime exigent la signature d'un contrat entre l'approvisionneur canadien et le propriétaire**

étranger ou son représentant autorisé. Pour ce qui est des activités de tourisme d'aventure, les représentants de la communauté juridique s'entendaient pour recommander que, pour qu'un exploitant soit soustrait à l'application de la partie 4 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, il doive fournir, dès le début du voyage, un navire en état de naviguer, avec un équipage convenable. Ils estimaient que l'ajout de cette condition empêcherait les exploitants de navires non sécuritaires de se prévaloir d'un abandon de recours pour se décharger de toute responsabilité envers leurs passagers en cas d'accident. Tenant compte de ces préoccupations, le Comité a indiqué qu'il suivra l'incidence qu'auront ces dispositions et qu'il est disposé à demander un ordre de renvoi pour revoir, au besoin, les dispositions sur le privilège maritime et les activités de tourisme d'aventure.