BIBLIOTHÈQUE du PARLEMENT
LIBRARY of PARLIAMENT

RÉSUMÉ LÉGISLATIF

Projet de loi C-57 :

Loi édictant la Loi sur l'indemnisation de l'industrie aérienne et modifiant la Loi sur l'aéronautique, la Loi maritime du Canada, la Loi sur la responsabilité en matière maritime, la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada et d'autres lois en conséquence

Publication n° 41-1-C57-F
Le 11 avril 2013

Alexandre Lavoie
Allison Padova

Division des affaires juridiques et sociales
Service d'information et de recherche parlementaires

Les ***résumés législatifs*** de la Bibliothèque du Parlement, ainsi que l'indique leur nom, résument des projets de loi du gouvernement étudiés par le Parlement et en exposent le contexte de façon objective et impartiale. Ils sont préparés par le Service d'information et de recherche parlementaires de la Bibliothèque, qui effectue des recherches et fournit des informations et des analyses aux parlementaires, ainsi qu'aux comités du Sénat et de la Chambre des communes et aux associations parlementaires. Les résumés législatifs sont mis à jour au besoin pour tenir compte des amendements apportés aux projets de loi au cours du processus législatif.

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

Dans ce document, tout changement d'importance depuis la dernière publication est signalé en **caractères gras**.

© Bibliothèque du Parlement, Ottawa, Canada, 2013

Résumé législatif du projet de loi C-57
(Résumé législatif)

Publication n^{o} 41-1-C57-F

This publication is also available in English.

TABLE DES MATIÈRES

1 CONTEXTE 1

1.1 La Loi sur l'indemnisation de l'industrie aérienne 1

1.2 La *Loi sur l'aéronautique* 2

1.3 La *Loi maritime du Canada* 2

1.4 La *Loi sur la responsabilité en matière maritime* et la *Convention internationale de 2010 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses* 3

1.4.1 La *Loi sur la responsabilité en matière maritime* 3

1.4.2 La Convention SNPD 5

1.4.2.1 Champ d'application 5

1.4.2.2 Indemnisation 5

1.4.2.3 Constitution du Fonds SNPD et contributions 5

1.5 La *Loi de 2001 sur la marine marchande* 6

2 DESCRIPTION ET ANALYSE 6

2.1 Partie 1 : Loi sur l'indemnisation de l'industrie aérienne – Indemnisation des « risques de guerre » (art. 2 à 9 du projet de loi) 6

2.1.1 Nouvelle Loi sur l'indemnisation de l'industrie aérienne (art. 2 du projet de loi) 6

2.1.2 Modifications corrélatives (art. 3 à 9 du projet de loi) 7

2.2 Partie 2 : Modifications à la *Loi sur l'aéronautique* – Enquêtes sur les accidents ou les incidents mettant en cause des civils (art. 10 à 26 du projet de loi) 8

2.2.1 Modifications aux dispositions actuelles de la *Loi sur l'aéronautique* (art. 10 à 14 et 20 du projet de loi) 8

2.2.2 Nouvelle partie II de la *Loi sur l'aéronautique* : Enquêtes militaires mettant en cause des civils (art. 19 du projet de loi) 8

2.2.2.1 Application et interprétation (nouvel art. 10) 8

2.2.2.2 Directeur des enquêtes sur la navigabilité (nouveaux art. 12, 16 et 17) 8

2.2.2.3 Pouvoirs du directeur des enquêtes sur la navigabilité et de l'enquêteur (nouveaux art. 13 à 15 et 24.1) 9

2.2.2.4 Rapport de l'enquêteur (nouveaux art. 12, 18 à 20, 24.3 et 24.4) 10

2.2.2.5 Pouvoir réglementaire (nouvel art. 24.5) 10

2.2.2.6 Contraventions et sanctions (nouveaux art. 24.6 et 24.7) 11

2.2.2.7 Application aux enquêtes militaires (nouvel art. 24.8) 11

2.2.3 Autres dispositions 11

2.2.3.1 Commission d'enquête (art. 15 et 16 du projet de loi) 11

2.2.3.2 Clarifications (art. 17 et 18 du projet de loi) 11

2.2.4 Dispositions corrélatives (art. 21 à 23 du projet de loi) 11
2.2.5 Dispositions transitoires (art. 24 et 25 du projet de loi) 12
2.2.6 Entrée en vigueur (art. 26 du projet de loi) 12

2.3 Partie 3 : Modification à la *Loi maritime du Canada* – Prise d'effet des nominations des administrateurs d'administration portuaire (art. 27 du projet de loi) 12

2.4 Partie 4 : Modification à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* – Mise en œuvre de la *Convention internationale de 2010 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses* (art. 28 à 57 du projet de loi) 12

2.4.1 Mise en œuvre de la Convention SNPD au Canada (art. 31 à 33 et 56 du projet de loi) 13
2.4.2 Compétence de la Cour d'amirauté (art. 33 du projet de loi) 13
2.4.3 Assurance obligatoire (art. 33 du projet de loi) 13
2.4.4 Fonds SNPD (art. 35 du projet de loi) 14
2.4.5 Reconnaissance des jugements étrangers (art. 38 du projet de loi) 14
2.4.6 Déclaration des réceptionnaires (art. 36 du projet de loi) 14
2.4.7 Entités du même groupe (art. 34 du projet de loi) 15
2.4.8 Pouvoir réglementaire (art. 39 du projet de loi) 15
2.4.9 Indemnisation par la Caisse d'indemnisation (art. 41 à 46 du projet de loi) 15
2.4.10 Contributions au Fonds SNPD (art. 47 à 51 du projet de loi) 16
2.4.11 Communications de renseignements au Fonds SNPD (art. 50 et 51 du projet de loi) 16
2.4.12 Application et infractions (art. 52 à 55 du projet de loi) 17
2.4.13 Autres dispositions (art. 28, 29, 30, 37 et 40 du projet de loi) 17
2.4.14 Entrée en vigueur (art. 57 du projet de loi) 17

2.5 Partie 5 : Modification à la *Loi de 2001 sur la Marine marchande du Canada* – Installation de manutention d'hydrocarbures (art. 58 à 79 du projet de loi) 17

2.5.1 Définitions (art. 58 du projet de loi) 17
2.5.2 Modification à la partie 1, Dispositions générales (art. 59 du projet de loi) 18
2.5.3 Modification à la partie 8, Pollution : prévention et intervention – Ministère des Transports et ministère des Pêches et des Océans (art. 60 à 71 du projet de loi) 18
2.5.4 Modification à la partie 11, Contrôle d'application – Ministère des Transports (art. 72 à 75 du projet de loi) 21
2.5.5 Modification à la partie 12, Dispositions diverses (art. 76 à 78 du projet de loi) 22
2.5.6 Entrée en vigueur (art. 79 du projet de loi) 22

RÉSUMÉ LÉGISLATIF DU PROJET DE LOI C-57 : LOI ÉDICTANT LA LOI SUR L'INDEMNISATION DE L'INDUSTRIE AÉRIENNE ET MODIFIANT LA LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE, LA LOI MARITIME DU CANADA, LA LOI SUR LA RESPONSABILITÉ EN MATIÈRE MARITIME, LA LOI DE 2001 SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA ET D'AUTRES LOIS EN CONSÉQUENCE

1 CONTEXTE

Le projet de loi C-57 : Loi édictant la Loi sur l'indemnisation de l'industrie aérienne et modifiant la Loi sur l'aéronautique, la Loi maritime du Canada, la Loi sur la responsabilité en matière maritime, la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada et d'autres lois en conséquence (titre abrégé : « Loi visant la protection des mers et ciel canadiens ») a été présenté à la Chambre des communes par le ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et ministre de l'Agence de développement économique du Canada pour les régions du Québec le 18 mars 2013.

Le projet de loi comprend cinq parties, chacune ayant un objet distinct :

- La partie 1 édicte la Loi sur l'indemnisation de l'industrie aérienne, laquelle autorise le ministre des Transports à s'engager à indemniser certains participants de l'industrie aérienne en cas de pertes ou dommages découlant de ce qui est communément appelé « risques de guerre » (art. 2 à 9 du projet de loi).
- La partie 2 modifie la *Loi sur l'aéronautique* pour établir une nouvelle procédure d'enquête sur les accidents ou incidents mettant en cause à la fois un civil et un aéronef militaire (art. 10 à 26 du projet de loi).
- La partie 3 modifie la *Loi maritime du Canada* en ce qui concerne la date de prise d'effet des nominations des administrateurs d'administration portuaire. (art. 27 du projet de loi).
- La partie 4 modifie la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* afin de mettre en œuvre la *Convention internationale de 2010 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses* (art. 28 à 57 du projet de loi).
- La partie 5 modifie la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* afin d'imposer de nouvelles exigences aux exploitants d'une installation de manutention d'hydrocarbures (art. 58 à 79 du projet de loi).

1.1 LA LOI SUR L'INDEMNISATION DE L'INDUSTRIE AÉRIENNE

Après les attentats du 11 septembre 2001 aux États-Unis, les compagnies d'assurance ont cessé d'offrir aux transporteurs aériens une couverture d'assurance responsabilité pour ce qui est communément appelé « risques de guerre » dans l'industrie de l'assurance[1]. Ces risques incluent généralement la guerre, les

détournements d'avion et tous les autres risques qui y sont liés, notamment les actes de terrorisme. L'absence de couverture d'assurance pour les risques de guerre sur le marché pourrait empêcher les transporteurs aériens de se conformer aux exigences concernant l'obtention d'une couverture d'assurance adéquate, ce qui les obligerait à cesser leurs activités[2].

En réponse à cela, le gouvernement du Canada fournit à l'industrie aérienne canadienne une protection temporaire contre les risques de guerre dans le cadre du *Programme concernant la responsabilité résultant des risques de guerre touchant l'industrie aérienne*[3]. Aux termes de ce programme, le gouvernement s'engage à indemniser toute ligne aérienne, tout exploitant d'aéroport, NAV CANADA ou tout fournisseur de biens ou de services à un exploitant d'aéroport, à une ligne aérienne au Canada ou à NAV CANADA pour les dommages liés aux risques de guerre dans la mesure où une protection pour de tels risques n'est pas offerte sur le marché[4]. Cet engagement n'est actuellement pas encadré par une loi du Parlement[5].

Le projet de loi C-57 vise à établir un cadre législatif (la Loi sur l'indemnisation de l'industrie aérienne) permettant au ministre des Transports de fournir aux participants de l'industrie aérienne une protection contre les risques de guerre.

1.2 LA *LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE*

Le projet de loi C-57 établit dans la *Loi sur l'aéronautique* un nouveau processus d'enquête sur les accidents mettant en cause à la fois un civil et un aéronef ou une installation militaires. De nouveaux pouvoirs, comparables à ceux que possède le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports, sont accordés au directeur des enquêtes sur la navigabilité des Forces canadiennes pour lui permettre d'enquêter sur les accidents militaro-civils.

Les dispositions de la partie 2 du projet de loi figuraient dans deux projets de loi antérieurs. Il s'agissait du projet de loi C-6 : Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique et d'autres lois en conséquence, qui a été adopté à l'étape du rapport à la Chambre des communes au cours de la 1re session de la 39e législature. Le projet de loi a été rétabli à l'étape de la troisième lecture au cours de la session suivante en tant que projet de loi C-7. Ce dernier n'a toutefois pas franchi l'étape de la troisième lecture avant la dissolution de la 39e législature.

1.3 LA *LOI MARITIME DU CANADA*

La *Loi maritime du Canada*[6] régit, entre autres choses, la création et le fonctionnement des administrations portuaires canadiennes. Ces dernières sont des sociétés à régie partagée[7] dont le rôle consiste à administrer les ports jugés essentiels au commerce intérieur et international, et leurs installations. Actuellement, 18 administrations portuaires canadiennes mènent des activités au Canada[8].

Chaque administration portuaire canadienne est gouvernée par un conseil d'administration dont la composition est prévue dans ses lettres patentes. Ces conseils sont généralement composés des personnes suivantes :

- un administrateur nommé par le gouverneur en conseil sur recommandation du ministre des Transports;
- un administrateur nommé par les municipalités mentionnées dans les lettres patentes;
- un ou deux administrateurs nommés par la province, selon les dispositions des lettres patentes;
- des administrateurs nommés par le gouverneur en conseil en consultation avec les utilisateurs ou les catégories d'utilisateurs mentionnés dans les lettres patentes[9].

Le projet de loi C-57 change la date à laquelle les nominations des administrateurs par le gouverneur en conseil entrent en vigueur.

1.4 LA *LOI SUR LA RESPONSABILITÉ EN MATIÈRE MARITIME* ET LA *CONVENTION INTERNATIONALE DE 2010 SUR LA RESPONSABILITÉ ET L'INDEMNISATION POUR LES DOMMAGES LIÉS AU TRANSPORT PAR MER DE SUBSTANCES NOCIVES ET POTENTIELLEMENT DANGEREUSES*

La *Convention internationale de 2010 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses* (la Convention SNPD) établit un régime de responsabilité visant à indemniser les victimes en cas de déversement en mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD), telles que les produits chimiques. La Convention SNPD a été signée pour la première fois en 1996[10]. Le Canada était l'un des signataires, mais cette version de la Convention SNPD n'est jamais entrée en vigueur à cause d'obstacles empêchant sa mise en œuvre dans de nombreux États[11]. Des travaux de l'Organisation maritime internationale ont mené à l'élaboration, en 2010, d'un protocole qui a résolu les problèmes ayant empêché la ratification de la Convention SNPD dans les années 1990.

Les dispositions de la partie 4 du projet de loi visent à modifier la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*[12] (LRMM) afin de mettre en œuvre au Canada la Convention SNPD.

1.4.1 LA *LOI SUR LA RESPONSABILITÉ EN MATIÈRE MARITIME*

La LRMM encadre la responsabilité des propriétaires et des exploitants d'un navire à l'égard des dommages causés par des polluants, notamment en mettant en œuvre au Canada le régime de responsabilité établi par :

- la *Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures* (CRC);
- la *Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute* (Convention sur les hydrocarbures de soute);

- la *Convention internationale de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures* et le Protocole de 2003 à cette convention (les deux aussi appelés Convention FIPOL), qui créent le fonds international d'indemnisation et un fonds complémentaire (FIPOL) dans le but de fournir une indemnisation pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures visés par la CRC et la Convention sur les hydrocarbures de soute.

Ces trois conventions internationales prévoient l'indemnisation des dommages causés par les hydrocarbures dans un modèle à deux niveaux. En premier lieu, la responsabilité des dommages est attribuée au propriétaire d'un navire, qui doit assumer la responsabilité et indemniser les victimes jusqu'à une certaine limite pécuniaire. En second lieu, au-delà de cette limite, les indemnités sont versées aux victimes sur un fonds international (FIPOL) créé par des contributions versées par les expéditeurs et les réceptionnaires d'hydrocarbures se trouvant dans les États parties à la Convention FIPOL.

En plus de mettre en œuvre le régime international d'indemnisation des dommages causés par les hydrocarbures, la LRMM crée la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. Il s'agit d'une caisse nationale établie dans un compte spécial parmi les comptes du Canada[13] et financée par des contributions des expéditeurs et des réceptionnaires d'hydrocarbures au Canada. Des contributions ont été versées à la Caisse de 1972 à 1976[14], mais aucune contribution n'a été exigée depuis[15], bien que le ministre des Transports ait le pouvoir d'en exiger en vertu de la LRMM[16].

Le but de la Caisse d'indemnisation est de verser des indemnités pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures dans le transport maritime. Ces indemnités seront versées jusqu'à concurrence d'un certain montant établi par la LRMM[17], et ce, même lorsque l'indemnisation par le propriétaire et le FIPOL n'est pas possible. Ainsi, lorsque de tels dommages surviennent, les personnes qui désirent recevoir une indemnité peuvent s'adresser directement à la Caisse d'indemnisation[18]. Si celle-ci juge que la demande est justifiée, elle paye l'indemnité au demandeur et est subrogée dans les droits de ce dernier. La Caisse prend par la suite des mesures pour recouvrer auprès du propriétaire du navire et du FIPOL, dans les limites de leur responsabilité respective aux termes de la CRC et de la Convention sur les hydrocarbures de soute, les sommes versées à titre d'indemnité[19]. Les personnes qui le désirent peuvent aussi présenter une demande d'indemnisation directement au propriétaire du navire responsable des dommages et au FIPOL, auquel cas la Caisse n'indemnisera le demandeur que dans la mesure où il n'aura pas été adéquatement indemnisé par eux[20].

En plus de payer les indemnités en cas de dommages causés par des hydrocarbures, la Caisse a aussi comme responsabilité de verser au FIPOL les contributions des expéditeurs et des réceptionnaires canadiens d'hydrocarbures[21].

1.4.2 LA CONVENTION SNPD

Le régime de responsabilité établi par la Convention SNPD s'apparente au régime de responsabilité actuel s'appliquant aux dommages causés par les hydrocarbures établi par la CRC, la Convention sur les hydrocarbures de soute et la Convention FIPOL. Cependant, contrairement au régime actuel, la Convention SNPD regroupe en un seul instrument la création du régime de responsabilité et la création du fonds international d'indemnisation[22].

La Convention SNPD était ouverte aux signatures du 1er novembre 2010 au 31 octobre 2011. Pendant cette période, huit États l'ont signée[23], dont le Canada le 25 octobre 2011[24], mais aucun ne l'a encore ratifiée. Pour que la Convention entre en vigueur, 12 États doivent la ratifier. Les États qui le désirent peuvent encore adhérer à la Convention SNPD et la ratifier.

1.4.2.1 CHAMP D'APPLICATION

La Convention SNPD vise à indemniser les dommages – y compris les blessures ou décès, les dommages aux biens et la contamination de l'environnement – résultant du transport en mer de près de 6 500 SNPD[25]. Les hydrocarbures sont aussi visés par la Convention SNPD dans la mesure où les dommages qu'ils causent ne sont pas couverts par la CRC et la Convention sur les hydrocarbures de soute[26].

1.4.2.2 INDEMNISATION

La Convention SNPD reprend le modèle d'indemnisation des dommages à deux niveaux établi par la CRC et la Convention FIPOL. Ainsi, les propriétaires d'un navire sont tenus responsables des dommages résultant du transport de SNPD, mais leur part de responsabilité est limitée à une somme variant de 20 à 230 millions de dollars, selon la taille du navire. Les dommages dépassant la part de responsabilité du propriétaire d'un navire sont indemnisés, jusqu'à concurrence de 500 millions de dollars, par un fonds international (Fonds SNPD) constitué de contributions des expéditeurs et des réceptionnaires de SNPD. Si la valeur des dommages dépasse le montant d'indemnité couvert par le Fonds SNPD, les victimes sont alors indemnisées au prorata de la valeur des dommages qu'elles subissent.

La Convention SNPD prévoit que la part de responsabilité des propriétaires d'un navire doit faire l'objet d'une couverture d'assurance obligatoire. Elle exige que chaque État partie s'assure que les navires transportant des SNPD dans ses eaux possèdent une preuve d'assurance, et ce, peu importe le pays d'immatriculation du navire.

1.4.2.3 CONSTITUTION DU FONDS SNPD ET CONTRIBUTIONS

Le Fonds SNPD est constitué après un événement menant à des dommages couverts par la Convention. À la suite d'un tel événement, l'administrateur du Fonds SNPD détermine la somme nécessaire pour que le Fonds puisse s'acquitter de ses obligations. Les expéditeurs ou réceptionnaires de SNPD qui ont reçu au-delà d'une certaine quantité de SNPD doivent alors verser au Fonds une contribution calculée en fonction des quantités de SNPD reçues. Les contributions peuvent être étalées sur plusieurs années en fonction du rythme du processus de règlement des réclamations.

1.5 LA *LOI DE 2001 SUR LA MARINE MARCHANDE*

Le 18 mars 2013, le gouvernement du Canada a annoncé des mesures visant à créer ce qu'il appelle un « système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes[27] ». La partie 5 du projet de loi C-57 modifie la *Loi de 2001 sur la marine marchande* (LMMC 2001) en vue de mettre en œuvre certaines de ces mesures. Le projet de loi ajoute à la LMMC 2001 de nouveaux types d'infraction ainsi que des mesures de contrôle d'application de la loi en vue de mieux gérer les risques de déversement accidentel de produits pétroliers dans les eaux canadiennes. Il impose aussi de nouvelles exigences aux exploitants d'une installation de manutention d'hydrocarbures en les obligeant à démontrer à Transports Canada leur préparation et leur capacité d'intervention en ce qui concerne les déversements d'hydrocarbures. Certaines des modifications contenues dans le projet de loi visent à regrouper certaines dispositions relatives à la « prévention de la pollution » et à l'« intervention environnementale », et ensuite à supprimer le terme « agent de prévention de la pollution ». Ce projet de loi rend également les mesures de contrôle d'application de la loi prévues à la partie 11 de la LMMC 2001 applicables aux exigences prévues à la partie 8 (Pollution : prévention et intervention) de cette même loi.

2 DESCRIPTION ET ANALYSE

2.1 PARTIE 1 : LOI SUR L'INDEMNISATION DE L'INDUSTRIE AÉRIENNE – INDEMNISATION DES « RISQUES DE GUERRE » (ART. 2 À 9 DU PROJET DE LOI)

2.1.1 NOUVELLE LOI SUR L'INDEMNISATION DE L'INDUSTRIE AÉRIENNE (ART. 2 DU PROJET DE LOI)

Le projet de loi C-57 édicte la nouvelle Loi sur l'indemnisation de l'industrie aérienne (LIIA), qui autorise le ministre des Transports à s'engager à indemniser les participants de l'industrie aérienne pour les pertes ou dommages causés par un risque de guerre (art. 3 de la LIIA). Ce risque est défini précisément comme étant un acte d'intervention illicite, y compris un acte de terrorisme, visant un aéronef, un aéroport ou une installation de navigation aérienne, ou un acte commis dans le cadre de conflits armés de quelque sorte que ce soit (art. 2 de la LIIA, définition d'« événement »). Les participants de l'industrie qui peuvent bénéficier de l'engagement du Ministre aux termes de la nouvelle loi sont les transporteurs aériens canadiens, NAV CANADA, les aéroports et les fournisseurs de biens et services qui apportent un soutien direct à l'exploitation d'un aéronef (art. 2 de la LIIA, définition de « participant de l'industrie aérienne »).

L'engagement prévu par la LIIA doit se limiter aux pertes ou dommages subis par un participant de l'industrie aérienne qui ne sont pas assurés et qui ne constituent pas exclusivement des pertes de revenu pour ce participant (par. 3(2) de la LIIA). Le Ministre peut assortir son engagement de conditions (par. 3(3) de la LIIA) et chaque engagement peut ne viser qu'un seul participant de l'industrie aérienne, selon les modalités établies par règlement pris par le gouverneur en conseil (art. 12 de la LIIA). Le pouvoir accordé au Ministre de prendre un engagement aux termes de la LIIA ne peut être exercé que par lui et ne peut être délégué (par. 3(6) de la LIIA).

La *Loi sur les textes réglementaires*[28] ne s'applique pas à l'engagement pris par le Ministre (par. 4(1) de la LIIA). Néanmoins, toute modification à un engagement pris par le Ministre aux termes de la LIIA ou la révocation de cet engagement doit être publiée dans la *Gazette du Canada* (par. 4(2) de la LIIA).

À la suite de la prise d'un engagement, le Ministre peut demander aux participants de l'industrie aérienne visés par l'engagement de lui fournir tout renseignement qui lui permettra d'évaluer leur admissibilité et la valeur de l'assurance dont ils bénéficient à l'égard des événements en question (art. 5 de la LIIA).

Dans le cas d'un événement visé par un engagement du Ministre, les participants de l'industrie disposent de deux ans pour présenter une demande de réclamation (art. 6 de la LIIA). Le Ministre évalue la demande et détermine s'il y a lieu de verser une indemnité et, dans l'affirmative, établit le montant de celle-ci (art. 7 de la LIIA). L'indemnité n'a pas à être versée si le demandeur est responsable, par sa faute, des dommages qu'il a subis (par. 7(5) de la LIIA). Toute indemnité doit être payée sur le Trésor (art. 8 de la LIIA) et la Couronne est subrogée dans les droits du participant ayant obtenu une réclamation (art. 9 de la LIIA).

Au moins une fois tous les deux ans, le ministre des Transports doit réévaluer la faisabilité pour les participants de l'industrie aérienne d'obtenir une couverture d'assurance contre les « risques de guerre » (art. 10 de la LIIA).

Le Ministre doit faire rapport au Parlement sur les activités qu'il a exercées en vertu de la LIIA dans les 90 jours suivant le jour où il a pris, modifié ou révoqué un engagement, ou, au moins tous les deux ans (art. 11 de la LIIA).

2.1.2 MODIFICATIONS CORRÉLATIVES (ART. 3 À 9 DU PROJET DE LOI)

Les articles 3 à 9 du projet de loi modifient la *Loi sur les risques de guerre en matière d'assurance maritime et aérienne*[29] pour en retirer toute mention de l'industrie aérienne. Actuellement, pour éviter l'immobilisation des vaisseaux ou des aéronefs en raison de l'absence de couverture d'assurance, cette loi permet au ministre des Transports de conclure avec toute personne un contrat en vertu duquel il assure ou réassure contre les risques de guerre[30]. Le Ministre a conclu un tel contrat avec la Canadian Shipowners Mutual Assurance Association le 20 février 1988[31].

Dorénavant, la *Loi sur les risques de guerre en matière d'assurance maritime et aérienne* ne s'appliquera qu'à l'industrie du transport maritime. Le projet de loi C-57 remplace son titre par : *Loi sur les contrats d'assurance ou de réassurance maritime contre les risques de guerre* (titre abrégé : « Loi sur les risques de guerre en matière d'assurance maritime ») (art. 3 et 4 du projet de loi). Toute mention de l'ancien titre de cette même loi dans les lois fédérales est aussi remplacée par la mention de son nouveau titre (art. 9 du projet de loi).

2.2 PARTIE 2 : MODIFICATIONS À LA *LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE* – ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS OU LES INCIDENTS METTANT EN CAUSE DES CIVILS (ART. 10 À 26 DU PROJET DE LOI)

2.2.1 MODIFICATIONS AUX DISPOSITIONS ACTUELLES DE LA *LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE* (ART. 10 À 14 ET 20 DU PROJET DE LOI)

Le projet de loi C-57 modifie l'article 4.2 de la *Loi sur l'aéronautique* de sorte que les enquêtes portant sur des accidents mettant en cause un aéronef ou une installation militaires et des civils soient menées conformément à la nouvelle partie II de cette même loi (art. 11 du projet de loi). Certaines dispositions de la *Loi sur l'aéronautique*, notamment la définition de « ministre », sont modifiées de manière à en accroître la clarté et tenir compte de la nouvelle partie II (art. 10, 12 à 14 et 20 du projet de loi).

2.2.2 NOUVELLE PARTIE II DE LA *LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE* : ENQUÊTES MILITAIRES METTANT EN CAUSE DES CIVILS (ART. 19 DU PROJET DE LOI)

L'article 19 du projet de loi ajoute à la *Loi sur l'aéronautique* la nouvelle partie II : Enquêtes militaires mettant en cause des civils, qui établit le nouveau processus d'enquête applicable aux accidents militaro-civils (nouveaux art. 10 à 24.8). Dans l'ensemble, ces nouveaux articles sont comparables aux dispositions de la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*[32].

2.2.2.1 APPLICATION ET INTERPRÉTATION (NOUVEL ART. 10)

La nouvelle partie II s'applique à tout accident militaro-civil qui survient en territoire canadien, y compris dans son espace aérien, et au-delà dans certaines circonstances (nouveau par. 10(2)). Un accident militaro-civil est défini comme étant un accident ou un incident qui met en cause un civil et un aéronef ou une installation exploités par la Défense nationale, les Forces canadiennes ou une force militaire étrangère présente au Canada (nouveau par. 10(1), définition de « accident militaro-civil »).

2.2.2.2 DIRECTEUR DES ENQUÊTES SUR LA NAVIGABILITÉ (NOUVEAUX ART. 12, 16 ET 17)

Aux termes de la nouvelle partie II, un directeur des enquêtes sur la navigabilité doit être désigné parmi les membres des Forces canadiennes ou les employés du ministère de la Défense pour procéder aux enquêtes sur les accidents militaro-civils (nouveau par. 12(1)). Dès qu'un ministère fédéral, y compris le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports, est mis au courant qu'un accident militaro-civil s'est produit, le directeur des enquêtes sur la navigabilité doit être avisé (nouvel art. 16). Celui-ci peut dès lors suivre à titre d'observateur l'enquête entreprise par le ministère en question et examiner tout rapport provisoire ou définitif sur l'enquête (nouveaux par. 16(2) et (3)). Le directeur des enquêtes sur la navigabilité peut aussi entreprendre sa propre enquête en avisant les autres ministères fédéraux intéressés par l'accident et leur permettant de suivre l'enquête à titre d'observateurs (nouvel art. 17).

Le rôle de l'enquêteur consiste à relever les manquements à la sécurité et à fournir des recommandations sur les moyens d'éliminer ou d'atténuer ces manquements (nouveau par. 12(1)). Ses conclusions ne peuvent s'interpréter comme attribuant ou déterminant la responsabilité civile ou pénale de qui que ce soit (nouveaux par. 12(2) à (3)).

2.2.2.3 POUVOIRS DU DIRECTEUR DES ENQUÊTES SUR LA NAVIGABILITÉ ET DE L'ENQUÊTEUR (NOUVEAUX ART. 13 À 15, 21 ET 24.1)

Les pouvoirs du directeur en regard des enquêtes sur des accidents militaro-civils sont établis aux nouveaux articles 13 à 15. Ainsi, celui-ci peut agir lui-même comme enquêteur ou désigner une autre personne à ce titre (nouveaux art. 13 et 21). Au cours de son enquête, l'enquêteur peut perquisitionner en tout lieu où il a des motifs raisonnables de croire à la présence d'un objet ayant rapport à l'enquête et peut saisir cet objet sans l'autorisation du propriétaire s'il est muni d'un mandat délivré par un juge de paix (nouveaux par. 14(1) à (4)).

L'article 487.1 du *Code criminel*[33] s'applique à cette saisie, sauf dans la mesure où certaines modalités prévues à cet article sont exclues par règlement du gouverneur en conseil (nouveau par. 14(5)). L'enquêteur peut détenir l'objet saisi et en empêcher l'accès pendant la période nécessaire à l'enquête, tout en réduisant au minimum les risques de perturbation des services de transport (nouveaux par. 14(7) à (9)). Il peut également soumettre l'objet à des essais, même destructifs, après avoir invité son propriétaire à y assister (nouveau par. 14(6)). Le plus tôt possible ou sur ordonnance d'un tribunal, l'objet saisi doit être restitué à son propriétaire, sauf si cet objet a été soumis à des essais destructifs (nouvel art. 15).

En outre, l'enquêteur peut :

- Exiger que toute personne lui communique des renseignements qu'elle a en sa possession et l'obliger à faire une déclaration à ce sujet (nouvel al. 14(10)*a*)). Cette déclaration et l'identité de son auteur doivent demeurer confidentielles et ne peuvent être communiquées qu'à un coroner qui en fait la demande ou à une personne qui participe à une enquête du Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports (nouvel art. 24.1). Elle ne peut en outre servir dans des procédures judiciaires ou disciplinaires, sauf en cas de parjure (nouveaux par. 14(13) et 24.1(6)).
- Exiger que toute personne participant à l'exploitation ou à l'utilisation d'un aéronef subisse un examen médical et exiger du médecin qu'il lui communique les renseignements utiles à l'enquête (nouveaux al. 14(10)*b*) et *c*)). L'examen médical exigé par l'enquêteur ne peut par contre comporter d'intervention chirurgicale (nouveau par. 14(15)). Les renseignements découlant de l'examen médical sont protégés, sauf si le directeur des enquêtes sur la navigabilité estime qu'il est nécessaire de les utiliser dans l'intérêt de la sécurité aéronautique (nouveau par. 14(12)).
- Exiger que soit effectuée une autopsie sur un cadavre (nouvel al. 14(10)*d*)).

Nul ne peut refuser de se soumettre aux exigences imposées par l'enquêteur (nouveau par. 14(11)). L'enquêteur peut utiliser la force dans l'exécution d'un mandat de perquisition s'il est accompagné d'un agent de la paix (nouveau par. 14(16)). Il peut aussi demander à la Cour fédérale ou à une cour supérieure d'une province de rendre une ordonnance, notamment d'outrage au tribunal, à l'endroit de la personne qui refuse de satisfaire à une exigence (nouveau par. 14(17)).

2.2.2.4 Rapport de l'enquêteur (nouveaux art. 12, 18 à 20, 24.3 et 24.4)

Au cours de l'enquête, un ministre responsable d'un ministère directement intéressé par l'enquête peut demander au directeur des enquêtes sur la navigabilité de préparer un rapport provisoire. S'il y a eu perte de vie, le directeur doit préparer un tel rapport à l'intention du coroner qui enquête sur le même accident (nouvel art. 19).

Au terme de son enquête, le directeur des enquêtes sur la navigabilité doit préparer un rapport contenant ses conclusions et ses recommandations. Ce rapport doit être envoyé à tout ministère directement intéressé par l'enquête, et ce ministère pourra présenter ses observations avant la rédaction du texte définitif. Ces observations devront être prises en considération par le directeur lorsqu'il prépare le rapport définitif qu'il remettra au ministre de la Défense (nouvel art. 18).

En tout temps, le directeur peut réexaminer les conclusions et les recommandations de son rapport, et il est tenu de le faire s'il survient de nouveaux faits importants (nouvel art. 20).

Les conclusions et les recommandations de l'enquête sont aussi communiquées à tout ministère intéressé par celle-ci. Dans les 90 jours qui suivent – ce délai pouvant être allongé par le directeur au besoin –, le ministère doit informer le ministre de la Défense et le directeur des mesures qu'ils ont prises ou qu'ils entendent prendre à la suite des recommandations du directeur, ou encore des motifs qui l'ont déterminé à prendre une mesure différente de celle qui lui était recommandée (nouveaux par. 18(9) à (11)).

Les conclusions des enquêtes du directeur des enquêtes sur la navigabilité sont inopposables aux parties à une procédure judiciaire, disciplinaire ou autre (nouveau par. 12(4)). Le directeur des enquêtes sur la navigabilité ou un enquêteur nommé par lui ne peut être contraint de témoigner devant un tribunal ou un organisme administratif que sur ordonnance du tribunal ou de la personne ou de l'organisme rendue pour un motif spécial (nouvel art. 24.3). En aucun cas, le directeur ou l'enquêteur ne pourra émettre son opinion dans une procédure judiciaire ou disciplinaire (nouvel art. 24.4).

2.2.2.5 Pouvoir réglementaire (nouvel art. 24.5)

En vertu du nouvel article 24.5, le gouverneur en conseil peut prendre des règlements pour, entre autres choses :

- prévoir la manière dont seront conservés les documents, pièces et autres éléments de preuve;

- fixer les droits et privilèges des personnes qui suivent les enquêtes en tant qu'observateurs;
- fixer les modalités de forme des mandats délivrés en vertu de l'article 14 et préciser les adaptations nécessaires à l'application de l'article 487.1 du *Code criminel* à l'article 14.

2.2.2.6 CONTRAVENTIONS ET SANCTIONS (NOUVEAUX ART. 24.6 ET 24.7)

Les contraventions aux dispositions de la nouvelle partie II sont punissables en vertu des nouveaux articles 24.6 et 24.7. Notamment, quiconque résiste à un enquêteur ou entrave son travail ou fournit des renseignements faux ou trompeurs commet un acte criminel passible d'une peine maximale d'emprisonnement de deux ans.

2.2.2.7 APPLICATION AUX ENQUÊTES MILITAIRES (NOUVEL ART. 24.8)

Les articles suivants s'appliquent aussi aux enquêtes menées par le ministère de la Défense sur les accidents autres que militaro-civils : le nouvel article 14 relatif aux pouvoirs des enquêteurs, les nouveaux paragraphes 18(1) à 18(9) relatifs à la communication du rapport au Ministre, et les nouveaux articles 22 à 24.4 relatifs à la protection des enregistrements de bord, des enregistrements contrôle et des déclarations (nouvel art. 24.8).

2.2.3 AUTRES DISPOSITIONS

2.2.3.1 COMMISSION D'ENQUÊTE (ART. 15 ET 16 DU PROJET DE LOI)

Les articles 15 et 16 du projet de loi abolissent le pouvoir accordé au ministre des Transports de constituer une commission d'enquête chargée d'examiner les circonstances d'un accident ou d'un incident mettant en cause un aéronef ou les contraventions à la *Loi sur l'aéronautique*.

2.2.3.2 CLARIFICATIONS (ART. 17 ET 18 DU PROJET DE LOI)

L'article 17 du projet de loi clarifie la portée de l'article 6.7 de la *Loi sur l'aéronautique*, lequel établit que les articles 6.71 à 7.21 concernant la délivrance de documents d'aviation canadiens ne s'appliquent pas à l'égard des militaires canadiens ou étrangers.

L'article 18 du projet de loi édicte le nouveau paragraphe 8.7(1.01) de la *Loi sur l'aéronautique* afin de permettre au ministre des Transports d'exercer les pouvoirs que lui attribue le paragraphe 8.7(1) à l'égard des questions relatives à la défense avec l'autorisation du ministre de la Défense nationale.

2.2.4 DISPOSITIONS CORRÉLATIVES (ART. 21 À 23 DU PROJET DE LOI)

Les articles 21 à 23 du projet de loi apportent des modifications corrélatives à la *Loi sur l'accès à l'information*, à la *Loi sur la défense nationale* et à la *Loi sur le Bureau d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports* afin que celles-ci tiennent compte de la nouvelle partie II de la *Loi sur l'aéronautique*.

2.2.5 Dispositions transitoires (art. 24 et 25 du projet de loi)

Les articles 24 et 25 du projet de loi déterminent la manière dont seront traitées les enquêtes en cours au moment de l'entrée en vigueur de la nouvelle partie II de la *Loi sur l'aéronautique*.

Ainsi, les nouvelles dispositions de la partie II s'appliqueront aux enquêtes sur un incident militaro-civil en cours au moment de l'entrée en vigueur de cette partie et le directeur des enquêtes sur la navigabilité sera alors chargé de compléter l'enquête. Si une enquête sur un incident militaro-civil est complétée sans que le rapport ait été fourni au ministre de la Défense nationale avant l'entrée en vigueur de la nouvelle partie II, seules les nouvelles dispositions relatives à la communication du rapport au Ministre (nouveaux par. 18(1) à (9)), aux enregistrements de bord, aux enregistrements contrôle et aux déclarations (nouveaux art. 22 à 24.1) et aux informations fournies par des civils (nouvel art. 24.2) s'appliqueront à l'enquête (art. 24 du projet de loi).

Ces nouvelles dispositions s'appliqueront aussi aux enquêtes militaires en cours qui, selon la nouvelle partie II, ne sont pas liées à un incident ou à un accident militaro-civil (art. 25 du projet de loi).

2.2.6 Entrée en vigueur (art. 26 du projet de loi)

Les dispositions de la partie 2 du projet de loi entreront en vigueur 60 jours après la date de la sanction royale, sauf le paragraphe 10(2) et l'article 15 (qui abroge l'art. 6.3 de la *Loi concernant les Commissions d'enquête*), qui entreront en vigueur à la date fixée par décret.

2.3 Partie 3 : Modification à la *Loi maritime du Canada* – Prise d'effet des nominations des administrateurs d'administration portuaire (art. 27 du projet de loi)

Actuellement, le paragraphe 14(2.2) de la *Loi maritime du Canada* prévoit que la nomination d'un administrateur prend effet à la date où l'avis de nomination est reçu par l'administration portuaire. L'article 27 du projet de loi modifie ce paragraphe afin de préciser que seule « la nomination d'un administrateur par toute municipalité ou province » prend effet à la date où l'administration portuaire reçoit avis de cette nomination (art. 27). Ce changement signifie que la nomination d'un administrateur par le gouverneur en conseil peut prendre effet à un autre moment.

2.4 Partie 4 : Modification à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* – Mise en œuvre de la *Convention internationale de 2010 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses* (art. 28 à 57 du projet de loi)

Afin de mettre en œuvre au Canada la Convention SNPD, le projet de loi adapte essentiellement les dispositions actuelles des parties 6 et 7 de la LRMM. Il modifie ainsi plusieurs dispositions de la LRMM qui mettent en œuvre le régime international

actuel d'indemnisation des dommages dus aux hydrocarbures afin d'étendre leur application au nouveau régime établi par la Convention SNPD. Il édicte également les nouveaux articles 74.01 à 74.4, lesquels s'appliquent exclusivement au SNPD.

2.4.1 Mise en œuvre de la Convention SNPD au Canada (art. 31 à 33 et 56 du projet de loi)

Le projet de loi C-57 fait du Canada un État partie à la Convention SNPD et donne force de loi aux articles 1 à 5, 7 à 23, 37 à 41, 45, 48 et 52 de la Convention[34] (nouveaux art. 74.01, 74.1 et 74.2 de la LRMM). Ces articles sont reproduits à l'annexe 9 de la LRMM, laquelle pourra être modifiée au besoin par règlement du gouverneur en conseil pour tenir compte de toute modification éventuelle à la Convention, notamment quant aux limites de responsabilité, et pour tenir compte de toute déclaration faite par le Canada selon laquelle la Convention SNPD ne s'applique pas dans certaines circonstances (nouveaux art. 74.22 et 74.23, et nouvelle annexe 9 de la LRMM).

De plus, le projet de loi étend la responsabilité du propriétaire d'un navire aux termes de la Convention SNPD aux frais supportés, notamment par Pêches et Océans Canada, à la suite d'un déversement de SNPD (nouvel art. 74.24 de la LRMM).

2.4.2 Compétence de la Cour d'amirauté (art. 33 du projet de loi)

Le projet de loi C-57 confère à la Cour d'amirauté (la Cour fédérale du Canada) la compétence pour trancher les litiges liés à l'indemnisation par le propriétaire d'un navire pour les dommages causés par les SNPD aux termes de la Convention SNPD.

Le propriétaire d'un navire (ou son assureur) peut limiter sa responsabilité à l'égard d'un événement dont il peut être tenu responsable comme le prévoit la Convention SNPD en constituant auprès de la Cour d'amirauté un fonds représentant sa part maximale de responsabilité aux termes des articles 9 et 10 de la Convention SNPD. Un avis de constitution du fonds doit être publié dans la *Gazette du Canada* et dans un journal local. Toute procédure judiciaire intentée à l'encontre de ce propriétaire d'un navire devant un autre tribunal devra alors être transférée à la Cour d'amirauté. Lorsque ce fonds est constitué, aucune procédure judiciaire ne pourra être exercée à l'encontre des biens du propriétaire du navire en cause (nouveaux art. 74.25 à 74.27 de la LRMM et art. 9 et 10 de la Convention SNPD).

2.4.3 Assurance obligatoire (art. 33 du projet de loi)

Conformément à la Convention SNPD, le projet de loi C-57 édicte l'obligation pour les navires d'être munis d'un certificat qui atteste que le navire est couvert par une assurance en cas de pollution par des SNPD. Les nouvelles dispositions de la LRMM interdisent à tout navire, même immatriculé dans un État qui n'est pas partie à la Convention SNPD, d'entrer dans un port canadien ou d'en sortir sans être muni de ce certificat. Les nouvelles dispositions interdisent aussi à tout navire immatriculé au Canada d'entrer dans un port situé à l'extérieur du Canada sans être muni de ce certificat (nouvel art. 74.28).

Le ministre des Transports est désigné comme étant l'autorité responsable au Canada de délivrer les certificats d'assurance obligatoire aux navires immatriculés au Canada. Le Ministre se voit aussi accorder le pouvoir de délivrer le certificat aux navires immatriculés dans des États qui ne sont pas parties à la Convention SNPD (nouveaux art. 74.21 et 74.29).

2.4.4 FONDS SNPD (ART. 35 DU PROJET DE LOI)

Les nouvelles dispositions de la LRMM accordent au Fonds SNPD, créé par la Convention SNPD, la personnalité juridique au Canada et désignent l'administrateur de ce fonds comme son représentant au pays (nouvel art. 74.31). Toute procédure judiciaire intentée au Canada contre un propriétaire d'un navire pour sa responsabilité à l'égard de dommages causés par des SNPD doit être signifiée à l'administrateur du Fonds SNPD, et celui-ci devient de ce fait partie à l'instance (nouvel art. 74.32).

2.4.5 RECONNAISSANCE DES JUGEMENTS ÉTRANGERS (ART. 38 DU PROJET DE LOI)

Le projet de loi modifie la définition de jugement étranger à l'article 80 de la LRMM afin que soient reconnus au Canada les jugements rendus à l'extérieur du Canada au titre de la Convention SNPD.

2.4.6 DÉCLARATION DES RÉCEPTIONNAIRES (ART. 36 DU PROJET DE LOI)

La Convention SNPD prévoit que les réceptionnaires de SNPD situés dans un État partie à la Convention doivent déclarer la quantité de SNPD qu'ils ont reçue au cours d'une année (art. 21 de la Convention SNPD). Ces renseignements doivent permettre à l'administrateur du Fonds SNPD de déterminer les contributions de chaque réceptionnaire à ce fonds. Le projet de loi édicte de nouvelles dispositions établissant la manière dont ces renseignements seront déclarés au Canada.

Ainsi, les réceptionnaires de SNPD situés au Canada doivent déclarer au ministre des Transports, en la forme établie par règlement, la quantité de SNPD, *autres que des hydrocarbures*, qu'ils ont reçue. Le ministre des Transports doit par la suite fournir au Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale et à l'administrateur du Fonds SNPD les renseignements qui lui ont été communiqués. En outre, le Ministre pourra vérifier les livres et documents des réceptionnaires de SNPD afin d'assurer la véracité de leurs déclarations (nouvel art. 74.4).

Les renseignements sur les SNPD *qui sont des hydrocarbures* et qui sont reçus par les réceptionnaires canadiens seront communiqués conformément à l'article 117 de la LRMM modifié par le projet de loi C-57. La manière dont ces renseignements seront communiqués au Fonds SNPD est similaire à la manière dont sont communiqués les renseignements au FIPOL aux termes du régime de responsabilité actuel. Celle-ci est décrite dans la section 2.4.11 du présent document, qui traite des modifications apportées à l'article 177 de la LRMM.

2.4.7 ENTITÉS DU MÊME GROUPE (ART. 34 DU PROJET DE LOI)

Deux entités du même groupe au sens de l'article 2 de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* sont réputées être des « personnes associées » au sens de la Convention SNPD aux fins de la détermination du montant des contributions que celles-ci doivent verser au Fonds SNPD (nouvel art. 74.3).

2.4.8 POUVOIR RÉGLEMENTAIRE (ART. 39 DU PROJET DE LOI)

Le projet de loi modifie l'article 90 de la LRMM, qui donne au gouverneur en conseil le pouvoir d'adopter des règlements. L'article 90 modifié permet, entre autres, au gouverneur en conseil d'étendre l'application de la Convention SNPD à des navires ou catégories de navire que la Convention ne vise pas (nouvel al. 90*d.1*)).

2.4.9 INDEMNISATION PAR LA CAISSE D'INDEMNISATION (ART. 41 À 46 DU PROJET DE LOI)

Le projet de loi modifie la LRMM afin que la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures assume la responsabilité des propriétaires d'un navire aux termes de la Convention SNPD pour des dommages causés par les SNPD qui sont des hydrocarbures de la même manière qu'elle le fait aux termes de la CRC et de la Convention FIPOL. Ainsi, la Caisse doit payer à une personne qui en fait la demande dommages ou créances, réels ou prévus, découlant d'un événement de pollution causé par un propriétaire d'un navire aux termes de la Convention SNPD (art. 103 modifié de la LRMM).

Aux termes de l'article 101 modifié de la LRMM, la Caisse doit assumer la part de responsabilité du propriétaire d'un navire lorsque :

- il est impossible d'obtenir une indemnité de la part du propriétaire du navire et de la part du Fonds SNPD, entre autres parce que le propriétaire et le Fonds SNPD ne sont pas tenus de payer une indemnité aux termes de la Convention SNPD;
- les dommages excèdent la limite de responsabilité du propriétaire et cet excédent n'est pas couvert par le Fonds SNPD;
- le propriétaire n'est pas en mesure financièrement de payer une indemnité;
- la cause des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures est inconnue et ces dommages ne peuvent être attribués à un navire en particulier.

Par contre, la Caisse d'indemnisation n'a pas à assumer la responsabilité des propriétaires d'un navire pour des dommages découlant de la pollution de SNPD autre que des hydrocarbures (par. 101(1) modifié de la LRMM). La Caisse d'indemnisation n'a pas non plus à assumer la responsabilité du propriétaire pour les décès et les lésions corporelles causés par des SNPD à bord ou à l'extérieur d'un navire transportant de telles substances (par. 101(1) modifié de la LRMM). La Caisse n'a pas non plus à indemniser les dommages dus à la pollution par des hydrocarbures dans un pays qui est partie à la Convention SNPD (art. 104 modifié de la LRMM).

Comme dans le cadre du régime de responsabilité actuel visant les hydrocarbures, la Caisse sera partie à toute procédure judiciaire intentée au Canada contre le propriétaire d'un navire pour des dommages dus à la pollution par des hydrocarbures, aux termes de la Convention SNPD (art. 109 modifié de la LRMM). Lorsque la Caisse verse une indemnité, elle est subrogée dans les droits du demandeur de l'indemnité (art. 106 modifié de la LRMM) et elle doit tenter de recouvrer les sommes versées auprès du propriétaire du navire (art. 102 modifié de la LRMM).

En outre, la Caisse pourra intenter une action visant la saisie du navire responsable des dommages ou demander à son propriétaire la constitution d'une garantie au moins égale à la valeur de sa responsabilité maximale établie aux termes de la Convention SNPD (art. 102 modifié de la LRMM).

2.4.10 Contributions au Fonds SNPD (art. 47 à 51 du projet de loi)

Le projet de loi modifie les articles 112, 116 et 117 de la LRMM afin de prévoir la manière dont seront effectuées les contributions des entités canadiennes au Fonds SNPD. Les contributions canadiennes au Fonds SNPD qui ont trait à la réception d'hydrocarbures seront versées de la même manière que le sont les contributions canadiennes au FIPOL. Ainsi, ces contributions seront versées au Fonds SNPD par la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (par. 117(1) et (2) modifiés de la LRMM).

Les contributions des réceptionnaires canadiens ayant trait aux SNPD autres que des hydrocarbures seront quant à elles payées directement par eux au Fonds SNPD conformément aux articles 18 et 19 de la Convention SNPD.

2.4.11 Communications de renseignements au Fonds SNPD (art. 50 et 51 du projet de loi)

Le projet de loi modifie l'article 117 de la LRMM pour établir la manière dont les renseignements sur les SNPD qui sont des hydrocarbures et qui sont reçus par des entités au Canada seront communiqués au Fonds SNPD.

Ainsi, ces renseignements seront fournis par les réceptionnaires de SNPD qui sont des hydrocarbures d'abord à la Caisse d'indemnisation et ensuite acheminés par elle au Fonds SNPD (nouveau par. 117(2.2) de la LRMM). Il sera possible pour l'administrateur de la Caisse d'indemnisation d'inspecter les livres des réceptionnaires (par. 117(4) modifié de la LRMM). Quant aux renseignements sur les réceptions de SNPD autres que des hydrocarbures, ils doivent être communiqués conformément au nouvel article 74.4 (voir la section 2.4.6 du présent document).

L'article 117 de la LRMM est aussi modifié de manière à permettre au gouverneur en conseil de prescrire par règlement la manière dont seront acheminés au Ministre les renseignements que doivent fournir les personnes et les réceptionnaires qui sont tenus de faire des contributions au FIPOL et au Fonds SNPD. Auparavant, ce pouvoir, en regard du FIPOL, était accordé en vertu de l'alinéa 125*c*) de la LRMM, lequel est abrogé par l'article 51 du projet de loi.

2.4.12 APPLICATION ET INFRACTIONS (ART. 52 À 55 DU PROJET DE LOI)

Le projet de loi modifie les articles 129, 131, 132 et 136 afin que les dispositions de la LRMM visant l'application de cette même loi et l'imposition de sanctions en cas de non-conformité à celle-ci s'appliquent aux nouvelles dispositions introduites par le projet de loi. Notamment, toute personne qui omet de déclarer la réception de SNPD au ministre des Transports commet une infraction passible d'une amende maximale de 1 000 $ par jour d'omission (nouveau par. 132(4.1) de la LRMM). Quant à celle qui effectue une déclaration fausse ou trompeuse, elle commet une infraction passible d'une amende maximale de 100 000 $ (nouveau par. 132(4) de la LRMM).

2.4.13 AUTRES DISPOSITIONS (ART. 28, 29, 30, 37 ET 40 DU PROJET DE LOI)

Les articles 28, 29 et 40 du projet de loi modifient certaines dispositions d'interprétation actuelles de la LRMM afin que celles-ci tiennent compte de la Convention SNPD et des nouvelles dispositions ajoutées par le projet de loi.

L'article 30 du projet de loi corrige une erreur dans la version française du paragraphe 54(2) de la LRMM. L'article 37 clarifie la version anglaise de l'article 76 de la même loi.

2.4.14 ENTRÉE EN VIGUEUR (ART. 57 DU PROJET DE LOI)

Les paragraphes 29(2) à 29(4), les articles 30, 32, 34 et 36, les paragraphes 40(2), 50(1), 50(3), 50(4), 50(6), 50(7) et les articles 51 et 54 entreront en vigueur à la date de la sanction royale.

Toutes les autres dispositions de la partie 4 du projet de loi entreront en vigueur à la date fixée par décret.

2.5 PARTIE 5 : MODIFICATION À LA *LOI DE 2001 SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA* – INSTALLATION DE MANUTENTION D'HYDROCARBURES (ART. 58 À 79 DU PROJET DE LOI)

2.5.1 DÉFINITIONS (ART. 58 DU PROJET DE LOI)

L'article 58 du projet de loi C-57 modifie la définition d'« installation de manutention d'hydrocarbures », à la partie 2 (Définitions et Interprétation) de la LMMC 2001 afin d'y ajouter les installations de manutention d'hydrocarbures où *s'effectueront* des opérations de chargement ou de déchargement de pétrole sous toutes ses formes sur un bâtiment ou à partir de celui-ci. À l'heure actuelle, la définition ne vise que les installations de manutention d'hydrocarbures où s'effectuent – et non s'effectueront – de telles opérations.

2.5.2 MODIFICATION À LA PARTIE 1, DISPOSITIONS GÉNÉRALES (ART. 59 DU PROJET DE LOI)

L'article 59 ajoute le nouvel alinéa 11(2)*c.1*) à la partie 1 (Dispositions générales) de la LMMC 2001, sous l'intertitre « Inspections effectuées par les inspecteurs de la sécurité maritime et d'autres personnes ». Le nouvel alinéa autorise les inspecteurs à effectuer des inspections relatives à la prévention de la pollution. À l'heure actuelle, le paragraphe 11(2) ne permet aux inspecteurs que d'inspecter la coque, les machines, l'équipement et la cargaison, de même que d'effectuer des inspections relatives à la protection du milieu marin.

2.5.3 MODIFICATION À LA PARTIE 8, POLLUTION : PRÉVENTION ET INTERVENTION – MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET MINISTÈRE DES PÊCHES ET DES OCÉANS (ART. 60 À 71 DU PROJET DE LOI)

L'article 60 du projet de loi C-57 impose de nouvelles exigences aux exploitants d'une installation de manutention d'hydrocarbures. Les nouveaux articles 167.1 et 167.2 exigent que ceux qui se proposent d'exploiter une installation de manutention d'hydrocarbures avisent le Ministre et lui présentent un plan de prévention de la pollution par les hydrocarbures et un plan d'urgence contre la pollution par les hydrocarbures qui satisfont aux exigences prévues par règlement, de même que tout autre document à sa demande, avant de commencer les activités. Les nouveaux articles 167.3 et 167.4 prévoient des exigences similaires applicables à ceux qui exploitent déjà une installation de manutention d'hydrocarbures.

L'article 61 du projet de loi modifie le paragraphe 168(1) de la LMMC 2001, qui porte sur les exigences que les exploitants d'une installation de manutention d'hydrocarbures doivent respecter concernant leur entente avec un organisme d'intervention et les plans et procédures en cas de rejet d'hydrocarbures afin de permettre de nouvelles exigences réglementaires qui pourraient être décrétées relativement au plan de prévention de la pollution et au plan d'urgence.

L'article 62 ajoute un nouvel article 168.01 à la LMMC 2001 afin d'exiger que les exploitants d'une installation de manutention d'hydrocarbures qui se proposent d'apporter des changements importants à leurs activités avisent le Ministre, fournissent à ce dernier des documents sur ces changements et révisent leur plan de prévention de la pollution par les hydrocarbures, ainsi que leur plan d'urgence contre la pollution par les hydrocarbures, conformément aux exigences prévues par règlement.

L'article 63 ajoute à la LMMC 2001 les nouveaux articles 168.1 à 168.3 relatifs aux installations de manutention d'hydrocarbures. Ces dispositions autorisent respectivement :

- le Ministre à ordonner aux exploitants d'une installation de manutention d'hydrocarbures de mettre à jour leur plan de prévention de la pollution par les hydrocarbures ou leur plan d'urgence contre la pollution par les hydrocarbures;

- les inspecteurs de la sécurité maritime à ordonner à quiconque de leur fournir des renseignements qu'ils peuvent exiger pour l'application de la partie 8 (Pollution : prévention et intervention) de la LMMC 2001;
- le Ministre à surveiller l'application de toute mesure prise par un exploitant d'une installation de manutention d'hydrocarbures en vue de prévenir, contrer, réparer ou réduire au minimum les dommages dus à la pollution ou à ordonner à l'exploitant de l'installation de prendre, pour les mêmes raisons, des mesures dans certaines circonstances.

L'article 64 ajoute à la LMMC 2011 le nouvel article 171.1 sous l'intertitre « Organismes d'intervention ». Ce nouvel article autorise les inspecteurs de la sécurité maritime à ordonner à l'organisme d'intervention de fournir tout document que celui-ci est tenu d'avoir aux termes de la partie 8 de la LMMC 2001.

Les articles 65 à 67 suppriment les dispositions relatives aux « agents chargés de la prévention de la pollution » figurant aux articles 174 et 175 de la LMMC 2001, tout en conservant les dispositions relatives aux « agents d'intervention environnementale ».

L'article 68 modifie les paragraphes 181(2) et 181(4) de la LMMC 2001 relatifs aux organismes d'intervention. Le paragraphe 181(2) est modifié afin de clarifier le fait que les agents et les mandataires des organismes d'intervention n'encourent aucune responsabilité pour tout acte ou omission accompli dans le cadre d'une intervention afin de garantir l'immunité judiciaire aux organismes d'intervention étrangers qui pourraient participer à des activités de nettoyage. Le paragraphe 181(4) est modifié pour inclure les rejets ou menaces de rejet d'une installation de manutention d'hydrocarbures dans la définition d'« intervention », ce qui élargit l'immunité judiciaire déjà accordée aux organismes d'intervention lors d'interventions dans le cas de rejet d'un navire; cette immunité judiciaire s'appliquera également aux installations de manutention d'hydrocarbures.

L'article 69 du projet de loi modifie les pouvoirs réglementaires du gouverneur en conseil à l'article 182 de la partie 8 de la LMMC 2001. Cet article ajoute les nouveaux alinéas 182*d.1*) à 182*d.4*), qui permettent au gouverneur en conseil, par règlement :

- d'établir des catégories d'installation de manutention d'hydrocarbures et de prévoir quelles nouvelles exigences en matière de notification des activités d'exploitation et de présentation de plans et autres documents s'appliquent à chacune des catégories;
- de régir les plans de prévention de la pollution par les hydrocarbures;
- de régir la procédure, l'équipement et les ressources nécessaires en cas de rejet d'hydrocarbures;
- de régir les renseignements et documents devant être fournis au Ministre en matière de notification de changements apportés ou proposés à l'égard d'une installation de manutention d'hydrocarbures.

L'article 69 fait également de l'article 182 le paragraphe 182(1) et ajoute les nouveaux paragraphes 182(2) et 182(3), qui permettent au Ministre, malgré les règlements, de désigner une installation de manutention d'hydrocarbures – qu'elle appartienne ou non à une catégorie établie par règlement – comme appartenant à une autre catégorie établie par règlement, auquel cas l'exploitant de l'installation visée doit en être avisé.

L'article 70 du projet de loi C-57 ajoute à l'article 183 de la LMMC 2001 de nouvelles infractions passibles d'une amende maximale d'un million de dollars et d'un emprisonnement maximal de 18 mois, ou de l'une de ces peines. Ces infractions consistent en des contraventions à de nouvelles dispositions du projet de loi :

- présentation du plan de prévention de la pollution par les hydrocarbures et du plan d'urgence contre la pollution par les hydrocarbures (nouveau par. 167.2(1));
- interdiction de commencer des activités dans une installation de manutention d'hydrocarbures (nouveau par. 167.2(3));
- présentation du plan de prévention de la pollution par les hydrocarbures et du plan d'urgence contre la pollution par les hydrocarbures à jour (nouveaux al. 168(1)*c.1*) et 168(1)*d.2*));
- présentation du plan de prévention de la pollution par les hydrocarbures et du plan d'urgence contre la pollution par les hydrocarbures révisés (nouveau par. 168.01(3));
- interdiction d'apporter les changements proposés aux activités d'une installation de manutention d'hydrocarbures (nouveau par. 168.01(4));
- un ordre ministériel de mise à jour ou de révision du plan de prévention de la pollution par les hydrocarbures et du plan d'urgence contre la pollution par les hydrocarbures (nouvel art. 168.1);
- un ordre ministériel de prise de mesures relatives à des dommages dus à la pollution réelle ou éventuelle d'une installation de manutention d'hydrocarbures (nouvel al. 168.3*b*)).

L'article 71 du projet de loi clarifie la version française de l'article 184 de la LMMC 2001 et modifie également la liste des infractions passibles d'une amende maximale de 100 000 $ et d'un emprisonnement maximal d'un an, ou de l'une de ces peines. Ces nouvelles infractions consistent en des contraventions à de nouvelles dispositions contenues dans le projet de loi ou à de nouvelles dispositions réglementaires :

- aviser le Ministre des activités proposées d'une installation de manutention d'hydrocarbures liées au chargement ou au déchargement d'hydrocarbures sur un bâtiment ou à partir de celui-ci (nouvel art. 167.1);
- fournir au Ministre, à sa demande, les documents au regard des activités proposées d'une installation de manutention d'hydrocarbures liées au chargement ou au déchargement d'hydrocarbures sur un bâtiment ou à partir de celui-ci (nouveau par. 167.2(2));

- notifier le Ministre des activités d'une installation de manutention d'hydrocarbures liées au chargement ou au déchargement d'hydrocarbures sur un bâtiment ou à partir de celui-ci et lui fournir les renseignements ou documents qu'il demande dans les 90 jours suivant l'entrée en vigueur du nouvel article 167.3;
- aviser le Ministre des changements aux activités d'une installation de manutention d'hydrocarbures liées au chargement ou au déchargement d'hydrocarbures sur un bâtiment ou à partir de celui-ci (nouveau par.168.01(1));
- fournir au Ministre les documents prévus par règlement ou demandés par le Ministre au regard de changements aux activités d'une installation de manutention d'hydrocarbures liées au chargement ou au déchargement d'hydrocarbures sur un bâtiment ou à partir de celui-ci (nouveau par. 168.01(2));
- ordre donné par un inspecteur de la sécurité maritime de lui fournir des renseignements (nouvel art. 168.2);
- ordre donné par un inspecteur de la sécurité maritime à un organisme d'intervention de lui fournir des renseignements (nouvel art. 171.1).

2.5.4 MODIFICATION À LA PARTIE 11, CONTRÔLE D'APPLICATION – MINISTÈRE DES TRANSPORTS (ART. 72 À 75 DU PROJET DE LOI)

L'article 72 du projet de loi C-57 modifie la définition de « disposition visée » à l'article 210 de la partie 11 (Contrôle d'application – Ministère des Transports) de la LMMC 2001 afin de ne plus exclure des dispositions de la partie 8 (Pollution : prévention et intervention – Ministère des Transports et ministère des Pêches et des Océans) de la LMMC 2001. Cette modification fait en sorte que les dispositions d'application de la partie 11 de la LMMC 2001 soient applicables aux exigences de la partie 8 de cette même loi. Ces dispositions d'application de la partie 11 portent notamment sur les inspections, les enquêtes et les sanctions administratives pécuniaires.

L'article 73 du projet de loi modifie le paragraphe 211(2) de la LMMC 2001, qui figure sous l'intertitre « Inspections », afin d'augmenter le nombre de motifs autorisant un inspecteur de la sécurité maritime à visiter un local d'habitation. À l'heure actuelle, les inspecteurs de la sécurité maritime ne peuvent visiter un local d'habitation qu'avec le consentement de l'occupant et pour contrôler la conformité d'un bâtiment avec une disposition visée, à savoir toute disposition applicable de la LMMC 2001 ou des règlements, à l'exception de certaines dispositions relatives à la partie 5 (Services de navigation), à la partie 7 (Épaves) et à la partie 10 (Embarcations de plaisance). Cette modification permet à un inspecteur de la sécurité maritime muni d'un mandat de visiter un local d'habitation.

Le nouveau paragraphe 211(2.1) exige qu'un juge de paix s'assure, avant de délivrer un mandat, que la visite du local d'habitation est nécessaire et qu'elle serait refusée sans mandat. Le nouveau paragraphe 211(2.2) interdit l'usage de la force, sauf si le mandat le permet et que l'inspecteur est accompagné d'un agent de la paix. L'article 73 modifie également les articles de la LMMC 2001 qui décrivent ce qu'un inspecteur peut faire dans le cadre d'une inspection afin que ces articles soient également applicables aux installations de manutention d'hydrocarbures. L'article 73 modifie ainsi les alinéas 211(4)*a*) et 211(4)*e*) afin d'y inclure les installations de

manutention d'hydrocarbures et ajoute un nouvel alinéa 211(4)*d.1*) permettant à l'inspecteur de la sécurité maritime d'ordonner à toute personne qui se propose d'exploiter une installation de manutention d'hydrocarbures ou à l'exploitant d'une telle installation de mettre en œuvre les procédures en matière d'urgence et de sécurité prévues par règlement ou énoncées dans leurs plans de prévention ou d'urgence.

L'article 74 modifie l'article 228 de la LMMC 2001 pour élargir la définition du terme « violation » figurant dans la partie 11 de la LMMC 2001. Le terme « violation » s'entend de toute contravention à une disposition qualifiée de violation dans les règlements pris en vertu de la partie 11. L'article 74 ajoute à la définition toute contravention « à un ordre ou à une directive donné en vertu d'une telle disposition ».

L'article 75 modifie l'article 244, qui définit les pouvoirs réglementaires du gouverneur en conseil en matière de mesures d'application de la partie 11 de la LMMC 2001. L'alinéa 244*f*) vise les violations constituant des infractions en vertu de la LMMC 2001. L'article 75 y ajoute toute contravention « à un ordre ou à une directive donné en vertu d'une telle disposition ». L'article 75 ajoute également l'alinéa 244*i*) pour permettre au gouverneur en conseil de prendre des règlements relativement aux procédures en matière d'urgence et de sécurité dont un inspecteur de la sécurité maritime peut ordonner la mise en œuvre à un exploitant d'une installation de manutention d'hydrocarbures.

2.5.5 MODIFICATION À LA PARTIE 12, DISPOSITIONS DIVERSES (ART. 76 À 78 DU PROJET DE LOI)

Les articles 76 et 77 modifient le paragraphe 252(1), qui traite de la preuve d'une infraction par un bâtiment, et l'article 268.1, qui traite de la responsabilité civile de l'État, afin de supprimer toute mention d'un « agent chargé de la prévention de la pollution », corrélativement aux modifications apportées à la partie 8.

De même, l'article 78 apporte des modifications corrélatives à la *Loi sur le cabotage* pour remplacer « agent chargé de la prévention de la pollution » par « agent d'intervention environnementale ».

2.5.6 ENTRÉE EN VIGUEUR (ART. 79 DU PROJET DE LOI)

Les articles 60 à 62, 69 et les paragraphes 70(1) à 70(3), 71(2) et 71(4) entreront en vigueur à la date ou aux dates fixées par décret. Les autres dispositions entreront en vigueur à la date de la sanction royale.

NOTES

1. International Air Transport Association, *Fact Sheet: War Risk Insurance*, juin 2012.
2. *Ibid*.

3. Transports Canada, *Programme concernant la responsabilité résultant des risques de guerre touchant l'industrie aérienne*.

4. Transports Canada, *Engagement concernant la responsabilité résultant des risques de guerre touchant l'industrie aérienne (2011-01-01)*.

5. *Autorisation à continuer d'octroyer aux fournisseurs de services aériens essentiels au Canada une indemnité pour les Assurances contre les risques de guerre, pour la période allant du 1er janvier 2011 jusqu'au 31 décembre 2013*, Décret du gouverneur en conseil, C.P. 2010-1608.

6. *Loi maritime du Canada*, L.C. 1998, ch. 10.

7. Les sociétés à régie partagée sont des sociétés sans capital-actions au conseil d'administration desquelles le gouvernement du Canada a le droit, directement ou par l'intermédiaire d'une société d'État, de nommer un ou plusieurs membres. Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada, *Aperçu des types d'institutions et définitions*.

8. Transports Canada, *Carte indiquant les administrations portuaires à travers le Canada*.

9. *Loi maritime du Canada*, par. 14(1).

10. Transports Canada, *Transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses : responsabilité et indemnisation*, document de travail, octobre 2010, p. 3.

11. *Ibid.*

12. *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM), L.C. 2001, ch. 6.

13. Bureau de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, *La Caisse d'indemnisation*.

14. Il s'agissait alors de la Caisse des réclamations de la pollution maritime, à laquelle a succédé la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. Voir : Bureau de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, *Questions et réponses*.

15. *Ibid*.

16. LRMM, art. 112 et 114.

17. En avril 2011, la limite de responsabilité de la Caisse d'indemnisation était de 157 803 519 $. Ce montant est indexé annuellement en fonction de l'indice canadien des prix à la consommation. Voir LRMM, art. 101.

18. Bureau de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, *Responsabilité de la Caisse d'indemnisation*.

19. LRMM, par. 106(3).

20. Bureau de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, *Responsabilité de la Caisse d'indemnisation*.

21. LRMM, par. 117(1).

22. *Ibid.*, p. 5.

23. Ces États sont : le Danemark, le Canada, la France, l'Allemagne, la Grèce, les Pays-Bas, la Norvège et la Turquie. Voir : International Oil Pollution Compensation Funds, *Status of the HNS Convention and 2010 Protocol*.

24. Transports Canada, *Le Canada signe une importante convention maritime pour protéger l'environnement*, communiqué, Ottawa, 27 octobre 2011.

25. Transports Canada (octobre 2010), p. 5.

26. International Oil Pollution Compensation Funds, *The HNS Convention and the 2010 Protocol*.

27. Transports Canada, *Le gouvernement Harper annonce les premières étapes qui mèneront au système de sécurité de classe mondiale pour les navires-citernes*, communiqué, Vancouver, 18 mars 2013.

28. *Loi sur les textes réglementaires*, L.R.C. 1985, ch. S-22.

29. *Loi sur les risques de guerre en matière d'assurance maritime et aérienne*, L.R.C. 1970, ch. W-3.

30. *Ibid.*, art. 3.

31. *Décret qui approuve le Second contrat de modification entre Sa Majesté la Reine, représentée par le ministre des Transports, et la Canadian Shipowners Mutual Assurance Association, qui modifie le Contrat de la Canadian Shipowners Mutual Assurance Association, signé le 20 février 1988, afin de changer le nom du gestionnaire de l'Association désigné à l'article 15 du contrat*, Décret du gouverneur en conseil, C.P. 2010-1381.

32. *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*, L.C. 1989, ch. 3.

33. *Code criminel*, L.R.C. 1985, ch. C-46.

34. La LRMM donne force de loi au Canada aux seuls articles de la *Convention internationale de 2010 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses* qui imposent une obligation ou accordent un droit à une entité au Canada. Les articles de la Convention qui imposent une obligation ou un droit aux États membres lient le Canada à ces derniers sans que ces articles aient force de loi au Canada.