NOUVELLE LÉGISLATION MARITIME

NOVEMBRE 1997

ME JEAN GRÉGOIRE

LANGLOIS GAUDREAU O'CONNOR S.E.N.C.

NOUVELLE LÉGISLATION MARITIME

Introduction

Lors du dernier colloque de l'Association canadienne de droit maritime tenu à Ottawa à l'automne 1995 en présence des juges de la Cour fédérale, l'un des conférenciers soulignait que la législation maritime ne bénéficiait malheureusement pas d'une grande priorité à l'ordre du jour de nos parlementaires canadiens.

Il semble que ces propos aient été entendus par les intéressés puisqu'au cours de l'année qui suivit ce constat, plusieurs projets de lois à caractère maritime ont été déposés à la Chambre des Communes. Tour à tour, les intéressés ont vu le dépôt des projets de lois C-44 portant notamment sur la réorganisation du système portuaire canadien, C-58 concernant la responsabilité en matière maritime, C-59 visant à mettre en oeuvre la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages et C-73, projet de loi omnibus comportant plusieurs dispositions modificatrices de la *Loi sur la Marine marchande du Canada*.

Malheureusement, aucun de ces projets de lois n'a pu franchir toutes les étapes du processus parlementaire ayant permis leur adoption au cours de la trente-cinquième (35^{ième}) législature du Parlement canadien. L'appel aux urnes lancé par le Premier ministre en avril dernier, et par conséquent la dissolution du Parlement, a en effet provoqué la mort au feuillet de ces importantes lois.

Cependant, depuis l'ouverture de la première session de la trente-sixième (36^{ième}) législature du Parlement canadien, déjà quatre (4) projets de

lois d'intérêt ont été déposés devant l'une ou l'autre des deux chambres. Il s'agit du projet de loi C-9, ou *Loi maritime du Canada*, déposé en première lecture à la Chambre des Communes le 2 octobre 1997, du projet de loi S-4, ou *Loi modifiant la Loi sur la Marine marchande du Canada* (responsabilité en matière maritime), déposé en première lecture au Sénat le 8 octobre 1997, du projet de loi S-2, ou *Loi modifiant la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*, déposé en première lecture au Sénat le 30 septembre 1997 et du projet de loi C-15, ou *Loi modifiant la Loi sur la Marine marchande du Canada*, déposé en première lecture à la Chambre des Communes le 30 octobre 1997.

Outre ces projets de lois, d'autres importantes lois à caractère maritime pourraient être adoptées au cours des deux prochaines années. On pense entre autres au projet de loi visant à mettre en oeuvre la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages et au projet de loi qui résultera du vaste processus de consultation présentement en cours auprès des milieux maritimes visant à réviser et à moderniser la *Loi sur la Marine marchande du Canada*. Il s'agit là d'un processus long et ardu mais combien nécessaire!

Dans l'attente de ces nouveaux projets de lois, nous nous limiterons à présenter un bref aperçu de ceux déjà sur la table de travail de nos parlementaires. Le présent texte ne constitue pas une analyse exhaustive et détaillée des projets de lois engagés dans le processus parlementaire. Nous nous limiterons donc à souligner les principales caractéristiques de ces textes législatifs.

Projet de loi S-4

Loi modifiant la Loi sur la Marine marchande du Canada
[responsabilité en matière maritime]

Ce projet de loi modifie substantiellement deux (2) parties importantes de la *Loi sur la Marine marchande du Canada*, soit les parties IX et XVI traitant respectivement de la limitation de responsabilité et de responsabilité civile et de l'indemnisation en matière de pollution. Les modifications proposées visent à mettre en oeuvre, d'une part, la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes et le protocole de 1996 la modifiant et, d'autre part, le protocole de 1992 modifiant la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et la Convention internationale portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

a) La Convention de 1976 sur la limitation de responsabilité

À l'origine, le concept de la limitation de responsabilité fut élaboré dans le but d'encourager les expéditions maritimes sans que les armateurs y risquent tout leur avoir dans le cas où leur navire serait la cause d'un dommage. Ce concept a survécu aux années et est devenu un facteur important dans l'obtention de couvertures d'assurance contre les risques de dommages à un coût raisonnable.

Le gouvernement canadien a reconnu le maintien de ce concept en signant à Londres le 9 septembre dernier le protocole de 1996 adopté sous l'égide de l'Organisation maritime internationale modifiant ainsi la Convention de 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes.

Le nouvel article 575 de la *Loi sur la Marine marchande du Canada*, proposé par le projet de loi, décrète que la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes¹ (ci-après la Convention de 1976) a force de loi au Canada.

La mise en oeuvre au Canada de la Convention de 1976 entraînera des changements majeurs au régime présentement en vigueur.

Les dispositions actuelles de notre *Loi sur la Marine marchande du Canada* (L.M.M.C.) en matière de limitation de responsabilité s'inspirent en partie de la Convention internationale sur la limitation de responsabilité des propriétaires de navires de mer de 1957. Sous ce régime, l'armateur ne se voit reconnaître le droit de limiter sa responsabilité que si l'événement ayant causé mort ou blessures, avarie ou perte, est survenu sans qu'il y ait faute ou complicité réelle de sa part (article 575 L.M.M.C.). L'application de ce critère par les tribunaux a rendu de plus en plus difficile la reconnaissance du droit de limiter sa responsabilité en imposant, notamment, à la partie désireuse de bénéficier du droit à la limitation le fardeau de prouver que l'événement est survenu sans sa faute ou complicité réelle.

Le régime projeté modifie en substance la reconnaissance de ce droit. En effet, l'article 4 décrète désormais que la personne qui peut se prévaloir du droit de limiter sa responsabilité ne se verra supprimer ce droit que "s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnel, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis

¹ Voir en annexe la liste des États qui ont ratifié ou accédé à la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes et au protocole de 1996.

témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement".

On constate que le fait ou l'omission doit être personnel. Dans le cas de compagnies, une analyse de la manifestation du fait ou de l'omission devra être effectuée. Une compagnie ne pouvant agir que par l'intermédiaire de personnes physiques, il faudra déterminer dans chaque cas si une personne physique, en posant un geste particulier, agit comme le dirigeant ou l'âme dirigeante de la compagnie avant de conclure qu'il s'agit du fait personnel de la compagnie.

De plus, le fait ou l'omission doit être, soit commis avec l'intention de causer le dommage, soit encore commis témérairement tout en sachant qu'il est probable que le fait ou l'omission entraînera le dommage constaté. Il s'agit là d'un test subjectif puisqu'on y importe la notion d'intention et de connaissance des conséquences probables. Ne serait-ce que pour ces raisons, il sera beaucoup plus facile pour un armateur de se voir reconnaître le droit de limiter sa responsabilité sous le nouveau régime.

Il faut également souligner qu'il appartiendra désormais à la partie contestant le droit d'un propriétaire de navires de limiter sa responsabilité de faire la preuve d'une conduite supprimant la limitation. Il s'agit là d'un renversement du fardeau de la preuve susceptible d'entraîner une diminution du nombre de contestation de ce droit.

Par ailleurs, la mise en oeuvre de la Convention de 1976 entraînera une augmentation substantielle des limites de responsabilité par rapport à celles applicables présentement. La Convention et les dispositions

particulières canadiennes haussent, dans tous les cas, les limites de responsabilité.

Les limites générales de responsabilité sont énoncées à l'article 6 de la Convention de 1976. Elles portent sur les créances pour perte de vie ou lésions corporelles, autres que celles des passagers transportés en vertu d'un contrat de transport, et sur toutes les autres créances. La Convention de 1976 crée deux fonds distincts pour ces catégories de créances [article 6 de la Convention].

On notera que les limites générales sont fixées selon une échelle croissante en fonction de la jauge brute du navire telle que déterminée par la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires. Le gouverneur en conseil a d'ailleurs pris en 1994 un règlement sur le jaugeage arrimant les règles canadiennes en la matière à celles énoncées à la Convention de 1969².

Les limites générales sont exprimées en unité de compte ou *Droit de tirage spécial*, tel que défini par le Fonds monétaire international³.

Il est également important de souligner que lorsque le fonds constitué pour les créances pour perte de vie ou lésions corporelles s'avère insuffisant pour satisfaire entièrement ces créances, elles prennent rang, au prorata, avec les autres créances pour lesquelles un fonds distinct a été créé ([article 6 paragraphe 2 de la Convention de 1976].

² Règlement concernant le jaugeage des navires DORS/94-043, 12 octobre 1994.

³ À titre indicatif, en date du 27 octobre 1997, 1 *Droit de tirage spécial* équivalait à \$1,91313 canadien.

La législation canadienne projetée prévoit des dispositions spéciales relativement aux petits navires de moins de 300 tonneaux pour lesquels des limites minimales prédéterminées sont fixées. Ces limites sont de 1 million de dollars (1 000 000\$) pour les créances pour mort ou lésions corporelles et de cinq cent mille dollars (500 000\$) pour les autres créances.

La limite applicable aux créances des passagers d'un navire transportés en vertu d'un contrat de transport est fixée à l'article 7 de la Convention et se calcule en multipliant le produit de 175,000 unités de compte par le nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter en vertu de son certificat. Il s'agit là d'une limite globale applicable à l'ensemble des créances des passagers.

Le nouvel article 578 proposé par le projet de loi couvre par ailleurs les créances de passagers non couvertes par l'article 7 de la Convention soit parce que le passager n'est pas transporté en vertu d'un contrat de transport soit parce que le navire ne détient pas ou n'est pas tenu de détenir un certificat de navires à passagers.

Le projet de loi prévoit toutefois que l'article 7 de la Convention traitant de la limite applicable aux créances des passagers transportés en vertu d'un contrat de transport de même que l'article 578 L.M.M.C., énonçant les particularités canadiennes relativement aux créances de passagers transportés sur des navires n'entreront en vigueur qu'à une date ultérieure. Cette date coïncidera vraisemblablement avec la mise en oeuvre éventuelle par le Canada de la Convention d'Athènes de 1974 sur le transport par mer de passagers⁴. Cette dernière convention établit notamment une limite de

⁴ Voir en annexe la liste des États qui ont ratifié ou accédé à la Convention d'Athènes de 1974 sur le transport par mer de passagers et le protocole de 1988.

responsabilité par passager par transport. Entre-temps, hormis les dispositions particulières applicables aux navires de moins de 300 tonneaux et énoncées à l'article 577 L.M.M.C., ce sont les limites générales prévues à l'article 6 de la Convention qui s'appliqueront aux créances pour mort ou lésions corporelles des passagers.

Les catégories de personnes en droit de limiter leur responsabilité sont énoncées à l'article 1 de la Convention. Outre le propriétaire, l'affréteur, l'armateur et l'armateur-gérant, l'assistant se voit reconnaître le droit d'invoquer la limitation de responsabilité. On entend par assistant toute personne fournissant des services en relation directe avec les opérations d'assistance ou le sauvetage. Les personnes dont les faits, négligences et fautes entraînent la responsabilité du propriétaire pourront également se prévaloir de la limitation.

L'article 1 de la Convention consacre le principe suivant lequel le fait d'invoquer la limitation de responsabilité n'emporte pas la reconnaissance de cette responsabilité. Il reconnaît également à l'assureur le droit de limiter sa responsabilité dans la même mesure que son assuré.

L'article 2 de la Convention identifie les créances soumises à la limitation. Il faut souligner que les créances ainsi identifiées sont soumises à la limitation de responsabilité quel que soit le fondement de celle-ci. Ainsi donc, qu'elle soit contractuelle, extra-contractuelle, statutaire ou autre, la base sur laquelle repose la responsabilité n'aura pas d'incidence sur le droit de limiter.

Un certain nombre de créances sont spécifiquement exclues de la limitation et identifiées à l'article 3 de la Convention. Par exemple, les

créances pour dommages dus à la pollution par les hydrocarbures au sens de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1969 sont spécifiquement exclues.

De même, un propriétaire de navire ne pourra opposer la limite de responsabilité à l'assistant pour une créance de sauvetage, ni invoquer la limitation à l'égard des créances du chef de contribution en avarie commune.

Le législateur confie en vertu de l'article 580 L.M.M.C. une compétence exclusive à la Cour d'amirauté, donc à la Cour fédérale, pour entendre les questions relatives à la constitution et à la répartition du fonds de limitation que toute personne dont la responsabilité peut être mise en cause peut constituer suivant les principes établis aux articles 11 à 13 de la Convention.

Le droit d'opposer la limite de responsabilité peut être invoqué suivant l'article 580 L.M.M.C. soit comme moyen de défense ou soit par action ou demande reconventionnelle en vue d'obtenir un jugement déclaratoire, et ce devant tout tribunal compétent au Canada.

Le projet de loi modifie par ailleurs l'article 581 L.M.M.C., lequel énonce les pouvoirs de la Cour d'amirauté. Celle-ci peut notamment déterminer le montant de la responsabilité, prévoir la constitution et la répartition du fonds de limitation, joindre les parties aux procédures, exiger une garantie des parties invoquant le droit à la limitation, empêcher l'amorce ou la poursuite de procédures. L'article 581 L.M.M.C. précise également qu'aucun privilège ni autre droit à l'égard d'un navire ne peut modifier les proportions selon lesquelles le fonds est réparti par la Cour.

Soulignons finalement que le projet de loi augmente la limite de responsabilité du propriétaire d'un quai, d'un canal ou d'un port suivant les barèmes prévus à l'article 583 L.M.M.C.

La Convention de 1976 comporte d'autres dispositions d'intérêt, mais elles énoncées ci-haut, de même que celles portant sur les particularités canadiennes du nouveau régime, nous sont apparues les plus importantes. En somme, le nouveau régime allie la reconnaissance du droit à la limitation et une hausse substantielle des limites applicables.

b) Responsabilité et indemnisation en matière de pollution par les hydrocarbures

Il était devenu essentiel et pressant pour le Canada de mettre en oeuvre les dispositions du protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et la Convention internationale de 1971 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. En effet, les principaux pays importateurs d'hydrocarbures ont depuis quelque temps mis en oeuvre le protocole de 1992 de sorte que le Canada se verrait, s'il ne mettait pas lui-même en oeuvre ce protocole, devenir un contributeur majeur au fonds d'indemnisation de 1971 en raison des mécanismes de répartition entre les États membres des contributions nécessaires à l'approvisionnement des fonds.

Les articles 4 à 25 du projet de loi modifient un certain nombre de dispositions que l'on retrouve sous la Partie XVI de la *Loi sur la Marine marchande du Canada* et mettent en oeuvre le protocole de 1992 modifiant la

Convention sur le fonds international et le protocole de 1992 modifiant la Convention sur la responsabilité civile.

Il faut souligner une modification d'importance apportée à la définition de "navire soumis à l'application de la Convention". En effet, entre désormais sous cette définition, non seulement le navire transportant en vrac des hydrocarbures persistants, mais également ce même navire procédant en lest après avoir ainsi transporté des hydrocarbures, sauf s'il était établi qu'il ne restait à bord aucun résidu des hydrocarbures transportés.

Le législateur a précisé la définition de propriétaire à l'égard de navires soumis à l'application de la Convention pour inclure non seulement la personne enregistrée à titre de propriétaire ou, lorsqu'il n'y a pas d'enregistrement, la personne qui en a la propriété, mais également dans le cas où le navire appartient à un État et est exploité par une compagnie, l'exploitant du navire. En ce qui a trait aux navires qui ne sont pas soumis à la Convention, le législateur n'a pas modifié la définition de propriétaire. Pour les fins de l'application de la Partie XVI, le propriétaire d'un navire non soumis à l'application de la Convention s'entend de la personne qui a les droits du propriétaire du navire en ce qui a trait à la possession et à l'usage de celui-ci. Par conséquent, les opérateurs et les simples affréteurs au temps et au voyage, qui n'ont pas la possession du navire, sont exclus de ces définitions.

L'article 675 L.M.M.C. est par ailleurs modifié notamment en étendant l'application de la Partie XVI, pour les navires soumis à la Convention, aux dommages réels ou aux risques de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures qui surviennent non seulement sur le territoire canadien ou les eaux canadiennes mais également dans la zone économique exclusive du Canada de même que dans la zone exclusive d'un État partie à la Convention

ou, s'il n'y a pas pour un tel État une zone économique exclusive d'établie, une zone s'étendant jusqu'à concurrence de 200 milles marins des lignes de base.

Le projet de loi vise également à modifier l'article 677 L.M.M.C. Rappelons que cette disposition établit la responsabilité civile en matière de pollution. La modification projetée stipule que lorsque des dommages dus à la pollution ont des conséquences néfastes pour l'environnement, le propriétaire du navire est responsable des frais occasionnés par les mesures raisonnables de remise en état qui sont prises ou qui le seront. Cette modification reflète le désir exprimé par le Comité Maritime International (C.M.I.) lors de l'adoption, en Australie en 1994, des Paramètres du CMI en matière de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Le CMI rejeta en effet, à l'occasion de sa 35^{ème} conférence, l'approche américaine d'évaluation abstraite et fondée sur un modèle théorique des dommages environnementaux. Par conséquent, pour être réclamables, les mesures de remise en état doivent être réelles.

Les modifications proposées comportent une augmentation substantielle de la responsabilité maximale du propriétaire d'un navire. Dans le cas des navires soumis à la Convention, la limite de responsabilité est établie à l'article 679 de la Partie XVI de la Loi. Pour les fins du calcul, le seuil minimum retenu par le législateur est de 3,000,000 d'unités de compte ou droits de tirages spéciaux, soit l'équivalent d'un peu moins de 6 000 000\$ canadiens pour tout navire de 5,000 tonneaux ou moins. Pour un navire de plus de 5,000 tonneaux, le calcul de base est de 3,000,000 d'unités de compte pour les 5,000 premiers tonneaux, auxquels s'ajoutent 420 unités de compte pour chacun des tonneaux supplémentaires jusqu'à concurrence de 59,7 millions d'unités de compte, soit environ 120 000 000\$. Soulignons que

si une telle somme s'avérait insuffisante pour couvrir les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, le Fonds international pourra être appelé, en vertu du protocole de 1992, à contribuer jusqu'à concurrence d'une somme n'excédant pas 135 millions d'unités de compte, soit environ 270 000 000\$. Cette dernière somme inclut toutefois toute somme versée par le propriétaire du navire en vertu de la Partie XVI de la Loi.

L'article 679(2) L.M.M.C. constitue également une modification majeure au régime actuel. En effet, le droit de limiter la responsabilité sous la Partie XVI était jusqu'à maintenant conditionnel à ce que l'événement engageant la responsabilité du propriétaire ait eu lieu sans sa faute personnelle ou participation. Il s'agissait en fait d'un test identique à celui énoncé à l'article 575 L.M.M.C. et fondé sur la Convention de limitation de responsabilité de 1957. Le nouveau régime retient plutôt le critère utilisé par la Convention de 1976 sur la limitation de responsabilité. Par conséquent, la limite n'est supprimée que s'il est prouvé que les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ou le risque de tels dommages sont imputables au propriétaire du fait d'un acte ou omission personnelle commis par celui-ci soit avec l'intention de les provoquer ou soit avec insouciance tout en sachant la probabilité que ces dommages se produisent.

La limite de responsabilité du propriétaire d'un navire autre qu'un navire soumis à la Convention est par ailleurs déterminée en vertu de l'article 679.1 L.M.M.C., lequel réfère aux dispositions générales applicables en matière de limitation de responsabilité prévues sous la Partie IX de la Loi et discutées plus haut. Ce sont donc les mécanismes de détermination de la limite de responsabilité prévus à l'article 6 de la Convention internationale de 1976 sur la limitation de responsabilité qui s'appliqueront à ces navires.

En conclusion, les modifications proposées augmentent l'indemnité maximale disponible pour les créanciers dans les cas de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et déterminent la responsabilité du propriétaire du navire pour les dommages à l'environnement.

Projet de loi C-9
La Loi maritime du Canada

La Loi maritime du Canada sera adoptée en vue de mettre en oeuvre une politique maritime nationale visant à assurer l'implantation d'une infrastructure maritime. Suivant la volonté du législateur, cette infrastructure maritime, de même que les services s'y rapportant devront s'appuyer sur des pratiques internationales de façon à harmoniser les normes. Malheureusement, ces pratiques ne sont pas identifiées dans le projet de loi.

Outre de veiller à la sécurité de l'environnement et à la satisfaction des utilisateurs de transport maritime, *la Loi maritime du Canada* favorise et implante des administrations locales ou régionales chargées d'administrer les services et installations portuaires. À cet égard, la Loi encourage l'administration commerciale de l'infrastructure, de même que la cession de certains ports et installations portuaires. Finalement, la Loi se veut un outil pour coordonner les activités maritimes avec les réseaux de transport aériens et terrestres.

Ainsi, les dispositions de *la Loi maritime du Canada* donnent essentiellement des pouvoirs et créent des moyens permettant de rencontrer ces objectifs généraux.

La Loi crée deux catégories de ports, soit des administrations portuaires canadiennes (A.P.C.) et des ports publics. La Partie 1 de la Loi traite des administrations portuaires canadiennes, de leur constitution et de leurs administrateurs.

La constitution d'une nouvelle administration portuaire se fait par la délivrance de lettres patentes par le Ministre des Transports. Celui-ci peut délivrer de telles lettres patentes s'il est convaincu que le port à exploiter : (1) est financièrement autonome et le restera vraisemblablement, (2) qu'il représente une importance stratégique pour le commerce du Canada, (3) qu'il est attaché à une ligne principale de chemin de fer ou à des axes routiers importants, (4) et qu'il a des activités diversifiées.

Par ailleurs, la Loi précise que les administrations portuaires sont mandataires de Sa Majesté lorsqu'elles exercent leurs activités portuaires reliées à la navigation, au transport des passagers et des marchandises, et à la manutention et à l'entreposage des marchandises [articles 7(1) et 28(2)a].

Cependant, si les lettres patentes constitutives de l'administration portuaire prévoient d'autres activités, il est expressément prévu que dans l'exercice de ces activités, l'administration portuaire n'est pas un mandataire de la Couronne.

Or, le statut de mandataire de Sa Majesté détermine la responsabilité de cette dernière vis-à-vis les activités de l'administration portuaire. En principe, une administration portuaire est tenue d'exécuter les obligations dont elle est responsable en vertu de la Loi ou qui découlent de l'exercice de ces attributions ou du défaut de les exercer.

Cependant, lorsque ces obligations s'inscrivent dans le cadre d'activités pour lesquelles l'administration portuaire est mandataire de Sa Majesté, l'État sera responsable d'exécuter ces obligations si l'administration portuaire omet de satisfaire à un jugement ou à une décision d'un tribunal compétent. Sa Majesté est alors responsable de toute partie du jugement ou de la décision qui n'a pas été satisfaite [article 23(1)].

Finalement, une administration portuaire ne peut exercer que les pouvoirs et activités qui sont prévus dans les lettres patentes. De plus, si elle conclut un contrat autrement qu'à titre de mandataire de la Couronne, elle doit l'indiquer expressément dans celui-ci.

Le législateur a donné aux administrations portuaires le pouvoir de fixer des droits à payer à l'égard des navires, véhicules, aéronefs et personnes entrant dans le port ou en faisant usage, pour les marchandises transitant par le port ou pour les services ou les avantages qu'elle fournit ou accorde relativement à l'exploitation du port.

La Partie 2 de la Loi, portant sur les ports publics, donne au gouverneur en conseil la possibilité, par règlement, de désigner un plan d'eau navigable relevant du Parlement comme port public. Lorsqu'une telle désignation est faite, le Ministre des transports a la responsabilité de gérer les immeubles fédéraux faisant partie du port public, de même que des installations portuaires publiques. Tout comme les administrations portuaires, le ministre peut fixer des droits d'utilisation pour le port et ses installations. Le ministre a par ailleurs le pouvoir de louer, vendre ou céder la totalité ou une partie des immeubles fédéraux faisant partie d'un port public.

Le législateur énonce à la Partie 3 de la Loi, des objectifs visant à promouvoir et à protéger la voie maritime du Saint-Laurent. Le ministre des Transports a à cet égard certains pouvoirs se rapportant au développement et à l'exploitation de la voie maritime. Il peut en outre ordonner le transfert de biens ou d'entreprises de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent à lui-même ou à toute autre personne qu'il désignera.

En vue d'assurer l'application de la *Loi maritime du Canada*, le législateur a donné au ministre, tel qu'élaboré dans la Partie 4 de la Loi, le pouvoir de désigner des agents de l'autorité. Ces agents se voient par ailleurs confier des pouvoirs étendus par le législateur dont ceux d'inspection, de perquisition et de saisie en vertu des articles 109 à 114.

Par ailleurs, l'agent d'autorité peut, en vertu des articles 115 et suivants ordonner la rétention d'un navire ou des marchandises qui sont à son bord pour les raisons suivantes: (1) contravention par le propriétaire ou le responsable du navire d'une disposition de la Loi; (2) non-acquittement des droits ou des intérêts imposés par la Loi; (3) dommages causés aux biens dont la gestion a été confiée à l'administration portuaire, lorsque ces dommages sont attribuables aux navires ou à la faute ou à la négligence d'un membre d'équipage ayant agi dans l'exercice de ses fonctions ou suivant l'ordre d'un de ses supérieurs.

Cependant, l'administration portuaire et certaines autres personnes peuvent demander au Tribunal une ordonnance permettant la vente du navire sous certaines conditions énoncées à l'article 117.

Finalement, la *Loi maritime du Canada* comporte des dispositions modifiant la *Loi sur le pilotage*. Ces dispositions ont pour effet d'imposer

l'autonomie financière aux quatre (4) Administrations de pilotage créées par la *Loi sur le pilotage*. Elles prévoient par ailleurs un mécanisme de résolution de conflits portant sur la conclusion de contrats de louage de services entre les Administrations et les groupes de pilotes. En vertu de ce mécanisme, un arbitre est appelé à choisir l'une ou l'autre des dernières offres soumises par les parties c'est-à-dire l'Administration et le groupe de pilotes concerné. La Loi interdit par ailleurs aux pilotes de cesser de fournir leurs services.

Projet de loi S-2

Loi modifiant la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports et une autre loi en conséquence

Les modifications proposées par le projet de loi S-2 découlent des recommandations énoncées en 1994 par la Commission d'examen de la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*. Les principales modifications proposées visent à assurer une meilleure protection des informations révélées au Bureau de la sécurité des transports par les témoins en empêchant que ces informations ne soient utilisées contre ceux-ci. Ainsi, le législateur a modifié l'article 30(7) en éliminant l'une des exceptions qui permettait l'usage de déclaration contre leur auteur dans des procédures civiles. Avec la modification proposée, l'auteur d'une déclaration faite à un enquêteur n'aura désormais plus à craindre que sa déclaration soit utilisée dans des procédures civiles. Par ailleurs, le Bureau de la sécurité des transports ne sera par ailleurs plus tenu de mettre les déclarations à la disposition des agents de la paix, l'article 19(2) du projet de loi abrogeant l'alinéa 30(4)(a).

Les modifications proposées touchent également l'utilisation des enregistrements de bord de communications orales telles que celles reçues par le poste de pilotage d'un aéronef ou la passerelle d'un navire. En vertu du nouvel article 28(7) proposé, ces enregistrements ne pourront être utilisés contre le personnel de bord, notamment des aéronefs et des navires, dans des procédures civiles. La Loi prévoyait déjà l'interdiction de faire usage de ces enregistrements dans le cadre de procédures disciplinaires, concernant la capacité ou la compétence d'un employé relativement à l'exercice de ses fonctions ou dans une procédure judiciaire. Cependant, avant la modification proposée, ces enregistrements pouvaient être utilisés dans des procédures civiles.

Finalement, le projet de loi permet à un enquêteur de s'adresser à la Cour fédérale ou à une Cour supérieure d'une province en vue d'obtenir l'assistance nécessaire à l'exécution d'un ordre donné par l'enquêteur portant notamment sur la contraignabilité des témoins, leur comparution et la remise d'une déclaration ou la divulgation de renseignements [article 19(15.1)].

Projet de loi C-15

Loi modifiant la Loi sur la Marine marchande du Canada et d'autres lois en conséquence

Ce projet de loi omnibus touche une centaine d'articles de la *Loi sur la Marine marchande du Canada*. Son dépôt en première lecture le 30 octobre dernier constitue une première étape d'un processus visant à moderniser la Loi. Nous avons en effet déjà mentionné plus haut que des consultations sont présentement en cours en vue de compléter d'ici les deux prochaines années une refonte complète de la Loi.

Étant donné le nombre de dispositions modifiées par le projet de loi C-15, nous limiterons notre propos à quelques-uns des sujets qui y apparaissent.

Le projet prévoit l'ajout d'un préambule à la Loi où y sont notamment énoncés ses objets. Les modifications proposées portent principalement sur la propriété des navires, leur immatriculation et les hypothèques maritimes. Certaines dispositions contenues aux Parties V (Mesures de sécurité), VI (Épaves) et XV (Pollution: prévention et intervention) sont également modifiées.

Alors que la Loi actuelle prévoit déjà la possibilité d'incorporer par renvoi dans un règlement toute norme ou spécification de sécurité, le projet de loi stipule qu'une telle incorporation de document produit par un organisme autre que l'autorité réglementante ne confère pas à ce document valeur de règlement au sens de la *Loi sur les textes réglementaires* [article 10(6) L.M.M.C.].

Cependant, il s'infère de l'article 11 L.M.M.C. que des sanctions peuvent découler du non-respect d'une disposition d'un règlement dans laquelle un document est incorporé par renvoi s'il est prouvé qu'au moment du fait reproché le contrevenant avait facilement accès au document ou que des mesures raisonnables avaient été prises pour que les intéressés puissent y avoir accès ou que le document était publié dans la Gazette du Canada.

Les principaux points d'intérêts de ce projet de loi portent sur l'immatriculation des navires. En vertu des dispositions proposées, tout navire dont la jauge brute est de plus de 15 tonneaux qui appartient uniquement à des personnes qualifiées, c'est-à-dire soit à un citoyen

canadien ou à un résident permanent au sens de la *Loi sur l'immigration*, soit à une personne morale constituée en société en vertu des lois du Canada ou d'une province, doit être immatriculé en vertu de la *Loi sur la Marine marchande du Canada* s'il n'est pas immatriculé dans un pays étranger [article 16 L.M.M.C.].

Les navires qui ne sont pas immatriculés dans un pays étranger peuvent par ailleurs être immatriculés au Canada dans les cas suivants:

- (a) le navire appartient uniquement à des personnes qualifiées et a une jauge brute de 15 tonneaux ou moins;
- (b) le navire appartient à une société constituée en vertu des lois d'un pays autre que le Canada si l'une ou l'autre des personnes suivantes autorisées à agir à l'égard de toute question relative au navire
 - (i) est une filiale de cette société constituée en vertu des lois du Canada ou d'une province;
 - (ii) est un employé ou un dirigeant au Canada de la succursale de cette société constituée en vertu des lois d'un pays autre que le Canada et qui exerce des activités commerciales au Canada;
 - (iii) est une société de gestion de navire constituée en vertu des lois du Canada ou d'une province;
- (c) le navire dont une personne qualifiée a la possession exclusive aux termes d'un accord de financement en vertu duquel cette personne va en acquérir la propriété [article 17 L.M.M.C.].

Soulignons également que tout navire immatriculé dans un pays étranger qui est affrété coque nue exclusivement par une personne qualifiée

peut être enregistré en vertu de la Loi à titre de navire affrété coque nue pour la durée de cet affrètement si l'immatriculation est suspendue à l'égard du droit de battre pavillon du pays étranger pour la durée de l'affrètement. La Loi définit par ailleurs l'expression "affrètement coque nue" comme suit: "contrat de location d'un navire en vertu duquel l'affréteur a la pleine possession et l'entier contrôle du navire, y compris le droit d'en engager le capitaine et l'équipage" [articles 2 et 18 L.M.M.C.].

Mentionnons que dans le cas des navires faisant l'objet d'un accord de financement, la personne qualifiée qui a la possession exclusive aux termes dudit accord sera celle dont l'identité apparaîtra au registre à titre de propriétaire. Dans le cas d'un navire affrété coque nue, nul n'apparaîtra sur le registre à titre de propriétaire [articles 23(3),(4)].

Le projet de loi prévoit par ailleurs la possibilité de demander à la Cour fédérale d'ordonner la vente à une personne qualifiée lorsqu'une personne non qualifiée acquiert un navire canadien (article 46). Le nouvel article 47 confère également à la Cour fédérale le pouvoir de rendre une ordonnance interdisant pour une période déterminée toute action à l'égard d'un navire canadien ou d'une part dans un tel navire.

Des modifications sont également apportées à la Partie V de la Loi concernant l'inspection des navires en conférant au ministre le pouvoir d'autoriser une personne, une société de classification ou un autre organisme, à effectuer des inspections [article 317.1 et seq. L.M.M.C.].

Le projet de loi modernise par ailleurs les pouvoirs du receveur d'épaves. Il confère également au gouverneur en conseil un pouvoir réglementaire élargi en matière de petits bâtiments [article 421.1 L.M.M.C.].

Conclusion

La mise en oeuvre au Canada de la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité et du protocole de 1996, de même que la mise en oeuvre du protocole de 1992 modifiant la Convention sur le fonds international et la Convention sur la responsabilité civile pour les dommages causés par pollution par hydrocarbures, modernisent notre droit tout en confirmant la reconnaissance par le Canada de la nécessité de tendre vers une uniformisation du droit international en ces matières.

En ce qui a trait à la *Loi maritime du Canada*, derrière un écran de dispositions techniques, se profile le désir évident du gouvernement canadien de se retirer, dans la mesure du possible, de la gestion et de l'administration des ports et installations portuaires, voire même de se départir d'un certain nombre de ses installations portuaires.

Les modifications à la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports* accorde une meilleure protection aux renseignements fournis au Bureau dans le cadre de ses enquêtes.

Finalement, la *Loi modifiant la Loi sur la Marine marchande du Canada* établit un nouveau régime en matière d'immatriculation de navires tout en apportant plusieurs modifications variées à la Loi notamment quant à l'inspection des navires et au rôle du receveur d'épaves.

ANNEXES

1. Liste des États contractants - Convention de 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes et protocole de 1996;
2. Liste des États contractants - Convention d'Athènes de 1974 sur le transport par mer de passagers et protocole de 1990;
3. Liste des États contractants - Protocole de 1992 modifiant la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures 1969 ET/ protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1971 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

- Annexe 1 -

CONVENTION ON LIMITATION OF LIABILITY FOR MARITIME CLAIMS, 1976

Done at London, 19 November 1976

Entry into force: 1 December 1986

Contracting States as at Friday, October 3rd, 1997

	Date of deposit of instrument	Date of entry into force
Australia (accession)	20 February 1991	1 June 1991
Bahamas (accession)	7 June 1983	1 December 1986
Barbados (accession)	6 May 1994	1 September 1994
Belgium (accession) ^{1,2}	15 June 1989	1 October 1989
Benin (accession)	1 November 1985	1 December 1986
Croatia (accession)	2 March 1993	1 June 1993
Denmark (ratification)	30 May 1984	1 December 1986
Egypt (accession)	30 March 1988	1 July 1988
Equatorial Guinea (accession)	24 April 1996	1 August 1996
Finland (ratification)	8 May 1984	1 December 1986
France (approval) ^{1,2}	1 July 1981	1 December 1986
Georgia (accession)	20 February 1996	1 June 1996
Germany ³ (ratification) ^{1,2}	12 May 1987	1 September 1987
Greece (accession)	3 July 1991	1 November 1991
Japan (accession) ¹	4 June 1982	1 December 1986
Liberia (accession)	17 February 1981	1 December 1986
Marshall Islands (accession)	29 November 1994	1 March 1995
Mexico (accession)	13 May 1994	1 September 1994
Netherlands (accession) ^{1,2}	15 May 1990	1 September 1990
New Zealand (accession) ⁵	14 February 1994	1 June 1994
Norway (ratification) ⁴	30 March 1984	1 December 1986
Poland (accession) ⁶	28 April 1986	1 December 1986
Spain (ratification)	13 November 1981	1 December 1986
Sweden (ratification) ⁴	30 March 1984	1 December 1986
Switzerland (accession) ^{2,6}	15 December 1987	1 April 1988
United Kingdom (ratification) ^{1,7,8}	31 January 1980	1 December 1986
Vanuatu (accession)	14 September 1992	1 January 1993
Yemen (accession)	6 March 1979	1 December 1986

Number of Contracting States: 28

The Convention applies provisionally in respect of: Belize

1 With a declaration, reservation or statement.

2 With a notification under article 15(2).

3 On 3 October 1990 the German Democratic Republic acceded to the Federal Republic of Germany. The German Democratic Republic had acceded^{1,6} to the Convention on 17 February 1989.

4 With a notification under article 15(4).

5 The instrument of accession contained the following statement:
"AND WHEREAS it is not intended that the accession by the Government of New Zealand to the Convention should extend to Tokelau;"

6 With a notification under article 8(4).

7 The United Kingdom declared its ratification to be effective also in respect of:

Bailiwick of Jersey
Bailiwick of Guernsey
Isle of Man
Belize*
Bermuda
British Virgin Islands
Cayman Islands
Falkland Islands**
Gibraltar
Hong Kong
Montserrat
Pitcairn
Saint Helena and Dependencies
Turks and Caicos Islands
United Kingdom Sovereign Base Areas of
Akrotiri and Dhekelia in the Island of Cyprus

* Has since become the independent State of Belize to which the Convention applies provisionally.

** A dispute exists between the Governments of Argentina and the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland concerning sovereignty over the Falkland Islands (Malvinas).

8 With notifications under articles 8(4) and 15(2).

**PROTOCOL OF 1996 TO AMEND THE CONVENTION ON LIMITATION
OF LIABILITY FOR MARITIME CLAIMS, 1976**

Signatories

United Kingdom	subject to ratification	16 October 1996
France	sous réserve de ratification	7 February 1997
Sweden	subject to ratification	18 February 1997
Finland	subject to acceptance	18 April 1997
Germany	subject to ratification	25 April 1997
Canada	subject to ratification	9 September 1997
Norway	subject to ratification	25 September 1997
Denmark	subject to ratification and with reservation for application to the Faroe Islands and Greenland	25 September 1997
Netherlands	subject to acceptance	29 September 1997

- Annexe 2 -

**ATHENS CONVENTION RELATING TO THE CARRIAGE OF
PASSENGERS AND THEIR LUGGAGE BY SEA, 1974**

Done at Athens, 13 December 1974

Entry into force: 28 April 1987

Contracting States

as at Friday, October 3rd, 1997

	Date of deposit of instrument	Date of entry into force
Argentina (accession) ¹	26 May 1983	28 April 1987
Bahamas (accession)	7 June 1983	28 April 1987
Barbados (accession)	6 May 1994	4 August 1994
Belgium (accession)	15 June 1989	13 September 1989
China (accession)	1 June 1994	30 August 1994
Egypt (accession)	18 October 1991	16 January 1992
Equatorial Guinea (accession)	24 April 1996	23 July 1996
Georgia (accession)	25 August 1995	23 November 1995
Greece (acceptance)	3 July 1991	1 October 1991
Jordan (accession)	3 October 1995	1 January 1996
Liberia (accession)	17 February 1981	28 April 1987
Luxembourg (accession)	14 February 1991	15 May 1991
Malawi (accession)	9 March 1993	7 June 1993
Marshall Islands (accession)	29 November 1994	27 February 1995
Poland (ratification)	28 January 1987	28 April 1987
Russian Federation ² (accession) ¹	27 April 1983	28 April 1987
Spain (accession)	8 October 1981	28 April 1987
Switzerland (ratification)	15 December 1987	14 March 1988
Tonga (accession)	15 February 1977	28 April 1987
Ukraine (accession)	11 November 1994	9 February 1995
United Kingdom (ratification) ³	31 January 1980	28 April 1987
Vanuatu (accession)	13 January 1989	13 April 1989
Yemen (accession)	6 March 1979	28 April 1987

Number of Contracting States: 23⁴

- 1 With a declaration or reservation.
- 2 As from 26 December 1991 the membership of the USSR in the Convention is continued by the Russian Federation.
- 3 The United Kingdom declared ratification to be effective also in respect of:

Bailiwick of Jersey	Falkland Islands*
Bailiwick of Guernsey	Gibraltar
Isle of Man	Hong Kong
Bermuda	Montserrat
British Virgin Islands	Pitcairn
Cayman Islands	Saint Helena and Dependencies

* A dispute exists between the Governments of Argentina and the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland concerning sovereignty over the Falkland Islands (Malvinas).

- 4 On 3 October 1990 the German Democratic Republic acceded to the Federal Republic of Germany. The German Democratic Republic had acceded to the Convention on 29 August 1979.

- Annexe 3 -

**PROTOCOL OF 1992 TO AMEND THE INTERNATIONAL CONVENTION ON
CIVIL LIABILITY FOR OIL POLLUTION DAMAGE, 1969**

Done at London, 27 November 1992

Entry into force: 30 May 1996

Contracting States as at Friday 31 October 1997

	Date of deposit of instrument	Date of entry into force
Australia (accession)	9 October 1995	9 October 1996
Bahamas (accession)	1 April 1997	1 April 1998
Bahrain (accession)	3 May 1996	3 May 1997
Cyprus (accession)	12 May 1997	12 May 1998
Denmark (ratification)	30 May 1995	30 May 1996
Egypt (accession)	21 April 1995	30 May 1996
Finland (acceptance)	24 November 1995	24 November 1996
France (approval)	29 September 1994	30 May 1996
Germany (ratification) ¹	29 September 1994	30 May 1996
Greece (ratification)	9 October 1995	9 October 1996
Ireland (accession) ¹	15 May 1997	16 May 1998
Jamaica (accession)	6 June 1997	6 June 1998
Japan (accession)	24 August 1994	30 May 1996
Liberia (accession)	5 October 1995	5 October 1996
Marshall Islands (accession)	16 October 1995	16 October 1996
Mexico (accession)	13 May 1994	30 May 1996
Monaco (ratification)	8 November 1996	8 November 1997
Netherlands (accession)	15 November 1996	15 November 1997
Norway (ratification)	3 April 1995	30 May 1996
Oman (accession)	8 July 1994	30 May 1996
Philippines (accession)	7 July 1997	7 July 1998
Republic of Korea (accession) ¹	7 March 1997	16 May 1998
Singapore (accession)	18 September 1997	18 September 1998
Spain (accession)	6 July 1995	6 July 1996
Sweden (ratification)	25 May 1995	30 May 1996
Switzerland (accession)	4 July 1996	4 July 1997
Tunisia (accession)	29 January 1997	29 January 1998
United Kingdom (accession) ²	29 September 1994	30 May 1996
Uruguay (accession)	9 July 1997	9 July 1998

Number of Contracting States: 29

¹With a declaration.

²The United Kingdom declared its accession to be effective in respect of:

The Bailiwick of Jersey

The Isle of Man

Falkland Islands

Montserrat

South Georgia and the South Sandwich Islands

A dispute exists between the Governments of Argentina and the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland concerning sovereignty over the Falkland Islands (Malvinas)

**PROTOCOL OF 1992 TO AMEND THE INTERNATIONAL CONVENTION ON THE
ESTABLISHMENT OF AN INTERNATIONAL FUND FOR COMPENSATION FOR
OIL POLLUTION DAMAGE, 1971**

Done at London, 27 November 1992

Entry into force: 30 May 1996

Contracting States
as at October 31st, 1997

	Date of deposit of instrument	Date of entry into force
Australia (accession)	9 October 1995	9 October 1996
Bahamas (accession)	1 April 1997	1 April 1998
Bahrain (accession)	3 May 1996	3 May 1997
Cyprus (accession)	12 May 1997	12 May 1998
Denmark (ratification)	30 May 1995	30 May 1996
Finland (acceptance)	24 November 1995	24 November 1996
France (approval)	29 September 1994	30 May 1996
Germany (ratification) ¹	29 September 1994	30 May 1996
Greece (ratification)	9 October 1995	9 October 1996
Ireland (accession) ¹	15 May 1997	16 May 1998
Jamaica (accession)	24 June 1997	24 June 1998
Japan (accession)	24 August 1994	30 May 1996
Liberia (accession)	5 October 1995	5 October 1996
Marshall Islands (accession)	16 October 1995	16 October 1996
Mexico (accession)	13 May 1994	30 May 1996
Monaco (ratification)	8 November 1996	8 November 1997
Netherlands (accession)	15 November 1996	15 November 1997
Norway (ratification)	3 April 1995	30 May 1996
Oman (accession)	8 July 1994	30 May 1996
Philippines (accession)	7 July 1997	7 July 1998
Republic of Korea (accession) ¹	7 March 1997	16 May 1998
Spain (accession) ¹	6 July 1995	16 May 1998
Sweden (ratification)	25 May 1995	30 May 1996
Tunisia (accession)	29 January 1997	29 January 1998
United Kingdom (accession) ²	29 September 1994	30 May 1996
Uruguay (accession)	9 July 1997	9 July 1998

Number of Contracting States: 26

¹ With a declaration.

2

The United Kingdom declared its accession to be effective in respect of:

The Bailiwick of Jersey

The Isle of Man

Falkland Islands

Montserrat

South Georgia and the South Sandwich Islands

A dispute exists between the Governments of Argentina and the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland concerning sovereignty over the Falkland Islands (Malvinas).