

**L'ASSOCIATION CANADIENNE DE DROIT MARITIME  
THE CANADIAN MARITIME LAW ASSOCIATION**

www.cmla.org



Le 13 septembre 2018

**Monsieur Marc D. Isaacs, président**

Isaacs & Co., Barristers & Solicitors  
11, rue King Ouest, 11<sup>e</sup> étage  
Toronto (Ontario) M5H 4C7  
Tél. : 416-601-1348 Téléc. : 416-601-1190  
Courriel : marc@isaacsco.ca

**Monsieur Robert C. Wilkins, secrétaire-trésorier**

Borden Ladner Gervais LLP  
1000, rue de la Gauchetière Ouest, bureau 900  
Montréal (Québec) H3B 5H4  
Tél. : 514-954-3184 Téléc. : 514-954-1905  
Courriel : rwilkins@blg.com

**Courriel : [trcm@sen.parl.gc.ca](mailto:trcm@sen.parl.gc.ca)**

Monsieur Victor Senna  
Greffier  
Comité sénatorial permanent des transports et des communications  
Le Sénat du Canada  
Ottawa (Ontario) K1A 0A4  
Canada

**OBJET : Projet de loi C-64, Loi concernant les épaves, les bâtiments délabrés, abandonnés  
ou dangereux et les opérations d'assistance**

En ma qualité de président de l'Association canadienne de droit maritime, j'écris au Comité sénatorial permanent des transports et des communications afin d'exprimer les préoccupations de notre organisation au sujet du projet de loi C-64, Loi concernant les épaves, les bâtiments délabrés, abandonnés ou dangereux et les opérations d'assistance, qui fera l'objet d'une étude au Sénat du Canada. Celui-ci soulève une question importante (décrite en détail ci-après) que nous devons porter à l'attention de votre comité et du Sénat dans le cadre de cette étude.

*À propos de l'ACDM*

L'Association canadienne de droit maritime (« ACDM ») est une société à but non lucratif composée d'avocats du droit maritime et d'autres organisations intéressées par l'industrie du transport et l'industrie maritime. Créée en 1951, l'ACDM est la principale organisation

canadienne chargée de l'étude et de la promotion du droit maritime. Elle a notamment pour objectif de promouvoir l'uniformité et la réforme du droit maritime à l'échelle internationale. L'ACDM représente le Canada au sein du Comité maritime international (« CMI »), un organisme international fondé en 1897 à qui l'on doit une bonne part des conventions internationales dans le domaine du droit et du commerce maritimes. **L'ACDM a pour mandat de promouvoir l'élaboration d'un droit maritime commercial efficace et moderne au Canada** et au sein de la communauté maritime internationale. À ce titre, l'un de ses rôles est de travailler activement à l'élaboration de lois nationales et internationales concernant l'enlèvement des épaves, l'assistance et les bâtiments problématiques.

L'ACDM compte parmi ses membres la plupart des avocats et universitaires canadiens du domaine maritime ainsi que plusieurs organisations de l'industrie qui se livrent au commerce maritime et qui sont visées par les lois maritimes canadiennes, notamment l'Association of Average Adjusters des États-Unis et du Canada; l'Association du Barreau canadien; le Canadian Board of Marine Underwriters; l'Association canadienne des carburants; l'Association des transitaires internationaux canadiens; l'Association des pilotes maritimes du Canada; la Guilde de la marine marchande du Canada; la Chambre de commerce maritime; la Chambre de commerce maritime de la Colombie-Britannique; la Company of Master Mariners of Canada; et la Fédération maritime du Canada.

Nous sommes heureux d'avoir l'occasion de fournir des commentaires sur le projet de loi C-64, Loi concernant les épaves, les bâtiments délabrés, abandonnés ou dangereux et les opérations d'assistance. **Nous appuyons pleinement** la mise en œuvre de la Convention de Nairobi sur l'enlèvement des épaves par le Canada ainsi que la **majorité des mesures à l'égard des bâtiments et épaves préoccupants** énoncées à la partie 2. **Cependant, nous avons des inquiétudes concernant certaines dispositions de la partie 5 ayant trait à la criminalisation des non-proprétaires.**

### *Criminalisation des non-proprétaires*

En vertu des alinéas 30(3)c), 36c) et 37(3)c) de la partie 2, le ministre des Transports ou le ministre des Pêches et des Océans (la Garde côtière) peut ordonner à des personnes qui ne sont pas propriétaires d'un bâtiment de prendre des mesures correctives, notamment sécuriser, réparer, démanteler, détruire et vendre des bâtiments problématiques. En outre, pour inciter les personnes à fournir une assistance, l'article 44 stipule que Sa Majesté du chef du Canada indemniserait quiconque, y compris un non-proprétaire, prend des mesures correctives sur le fondement de ces dispositions. En conséquence, il semble s'agir d'une disposition utile qui autorise la délégation du pouvoir de prendre des mesures correctives aux entités qui ont le plus d'intérêt à s'occuper des bâtiments problématiques comme les administrations portuaires et les municipalités.

Malheureusement, en plus d'offrir à ces entités cette incitation à prendre des mesures correctives, le projet de loi C-64 impose également à la partie 5 des pénalités importantes aux

non-propriétaires qui refusent de suivre un ordre. Le paragraphe 110(1) précise que toute personne qui contrevient à la liste de dispositions énumérées commet une infraction. Les alinéas 30(3)c), 36c) et 37(3)c) qui sont susmentionnés sont inclus dans cette liste. Aux termes du paragraphe 110(4), les personnes physiques sont passibles d'une amende d'au moins 5 000 \$ et d'au plus 300 000 \$ sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire et d'un emprisonnement maximal de six mois. Si l'État décide de procéder par voie de mise en accusation, elles sont passibles d'une amende d'au moins 15 000 \$ et d'au plus 1 000 000 \$, et d'un emprisonnement maximal de trois ans. En cas de non-respect d'un ordre donné en vertu de l'alinéa 37(3)c) relativement à un bâtiment délabré, l'État n'est pas autorisé à procéder par voie de mise en accusation.

Pour les personnes autres que les personnes physiques et les bâtiments, les pénalités sont beaucoup plus élevées. Parmi ces personnes figurent probablement les administrations portuaires, les municipalités et les entreprises propriétaires de bâtiments de sauvetage. Les amendes dont elles sont passibles varient entre 100 000 \$ et 4 000 000 \$. En vertu de l'article 112, une infraction qui se commet ou se continue pendant plus d'une journée constitue une infraction distincte pour chacun des jours. Le projet de loi contient également des dispositions visant à tenir les dirigeants responsables des actes commis par une personne morale s'ils les ont autorisés ou y ont consenti. Les petites entreprises propriétaires de bâtiments ou les sociétés à but non lucratif comme les exploitants portuaires qui détiennent des pouvoirs délégués n'ont pas nécessairement les moyens pour souscrire une assurance de responsabilité des dirigeants en cas d'erreurs et d'omissions. Une telle assurance, si elle existe, comporte généralement des exclusions concernant les poursuites pénales et réglementaires ou bien des conditions selon lesquelles le directeur assuré est tenu de rembourser les frais de défense juridique avancés par la compagnie d'assurances s'il est reconnu coupable.

De plus, l'article 90 du projet de loi, qui traite des sanctions administratives pécuniaires, contient des dispositions similaires qui prévoient des pénalités légèrement inférieures en cas de violation (voir les paragraphes 90(4) et (5)). Le projet de loi comprend aussi un article sur l'immunité (paragraphe 128(1)), dont la formulation est très alambiquée, mais qui semble être d'une certaine utilité. Celui-ci semble indiquer que « [l]a personne, autre que le propriétaire [...] qui, en application d'un ordre donné en vertu des alinéas 30(3)c), 36c) or 37(3)c) [...] prend ou s'abstient de prendre certaines mesures est déchargée [...] b) de toute responsabilité pénale, sauf s'il est établi que sa conduite n'était pas raisonnable en l'occurrence ». Bien que cette disposition semble rassurante à première vue, elle diffère peu d'un motif de défense fondé sur la prise des précautions voulues, lequel est déjà prévu à l'article 119. En outre, elle ne garantit aucune immunité contre les sanctions administratives pécuniaires appliquées en vertu de l'article 90 en cas de non-respect d'un ordre.

Les administrations portuaires, les municipalités ou les propriétaires d'un bâtiment de sauvetage qui se verront infliger une lourde amende et dont le dirigeant sera tenu responsable du non-respect d'un ordre seront soumis à de fortes pressions qui ne seront pas toujours justifiées par les circonstances. Étant donné que la plupart des administrations portuaires comptent un conseil d'administration, la possibilité de tenir le dirigeant responsable pourrait entraver leur

capacité à recruter des dirigeants et à les maintenir en poste. Il est contre-productif pour le développement économique régional de décourager la pêche et le commerce maritime en imposant un tel risque de pénalité, particulièrement dans les régions côtières et intérieures du Canada dont la base économique n'est pas diversifiée.

Selon l'ACDM, il n'est pas juste ou raisonnable d'imposer des sanctions pénales à une personne ou à une organisation qui n'est pas le propriétaire bénéficiaire ou le représentant autorisé d'un bâtiment. Un bon nombre de ces entités ne peuvent avancer les fonds nécessaires à l'enlèvement d'une épave ou à l'atténuation du danger qu'elle crée. Il est incorrect de les obliger à s'acquitter de ces tâches sous la menace de sanctions pénales.

Dans les mémoires qu'elle a présentés précédemment au gouvernement du Canada au sujet du projet de loi C-15, qui visait à modifier la *Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs*, l'ACDM a prévenu que l'imposition de sanctions réglementaires sévères aux personnes qui ne sont pas directement responsables des dangers pour l'environnement risque d'entraîner des contestations en vertu de la *Charte* en raison de la restriction des moyens de défense possibles et du caractère disproportionné des pénalités imposées pour l'infraction.

Dans la mesure où les dispositions décrites ci-dessus créent des obligations à l'égard des bâtiments, il convient de noter que l'article 131 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* impose déjà l'obligation de fournir une assistance au capitaine d'un navire en eaux canadiennes qui reçoit un signal indiquant qu'un bâtiment ou une personne est en détresse. L'ACDM estime qu'il n'est pas raisonnable d'étendre cette obligation à l'élimination du danger, y compris à la réparation, à la sécurisation, au déplacement ou à l'enlèvement du bâtiment en détresse, particulièrement pour les personnes autres que les propriétaires bénéficiaires ou pour quiconque n'étant pas associé au bâtiment.

#### *Modification recommandée*

**L'ACDM recommande de modifier les articles 90 et 110 en supprimant toutes les références aux alinéas 30(3)c, 36c et 37(3)c.**

Il se peut qu'il soit également nécessaire d'apporter d'autres modifications corrélatives à la suppression des références dans ces alinéas (voir, par exemple, les articles 89 (définitions) et 128 (immunité contre la responsabilité pénale). Toutefois, il est important de conserver la disposition de l'article 128 qui confère l'immunité contre la responsabilité civile à tout non-propriétaire qui respecte l'ordre de prendre des mesures en vertu des alinéas 30(3)c, 36c et 37(3)c).

#### *Comparution devant le Comité sénatorial*

Nous vous saurions gré de nous donner l'occasion de comparaître devant le Comité sénatorial dans le cadre de son étude du projet de loi C-64 afin d'exprimer notre soutien général du projet de loi ainsi que nos préoccupations au sujet des dispositions exposées ci-dessus.

Je vous remercie de l'attention que vous porterez à la présente question. Nous attendons votre réponse avec impatience.

Respectueusement soumis,

*Marc D. Isaacs*

Marc D. Isaacs  
**Président de l'ACDM**