

**PROJET DE LOI C-23 : LOI MODIFIANT LA LOI MARITIME
DU CANADA, LA LOI SUR LES TRANSPORTS
AU CANADA, LA LOI SUR LE PILOTAGE ET
D'AUTRES LOIS EN CONSÉQUENCE**

David Johansen
Division du droit et du gouvernement

Le 7 décembre 2007
Révisé le 27 juin 2008



Bibliothèque
du Parlement

Library of
Parliament

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

HISTORIQUE DU PROJET DE LOI C-23

CHAMBRE DES COMMUNES

Étape du projet de loi	Date
Première lecture :	16 novembre 2007
Deuxième lecture :	4 décembre 2007
Rapport du comité :	11 février 2008
Étape du rapport :	10 avril 2008
Troisième lecture :	6 mai 2008

SÉNAT

Étape du projet de loi	Date
Première lecture :	7 mai 2008
Deuxième lecture :	15 mai 2008
Rapport du comité :	4 juin 2008
Étape du rapport :	
Troisième lecture :	11 juin 2008

Sanction royale : 18 juin 2008

Lois du Canada 2008, c. 21

N.B. Dans ce résumé législatif, tout changement d'importance depuis la dernière publication est indiqué en **caractères gras**.

Renseignements sur l'historique du projet de loi :
Michel Bédard

THIS DOCUMENT IS ALSO
PUBLISHED IN ENGLISH

TABLE DES MATIÈRES

	Page
CONTEXTE	1
A. Points saillants.....	2
DESCRIPTION ET ANALYSE.....	2
A. Modifications techniques	2
B. Objet de la <i>Loi maritime du Canada</i> (LMC).....	3
C. Administrations portuaires canadiennes (partie 1 de la LMC)	3
1. Modification de l'annexe (art. 4 du projet de loi).....	3
2. Constitution (art. 5 du projet de loi).....	3
a. Lettres patentes (art. 5 du projet de loi)	3
b. Lettres patentes supplémentaires (art. 6 du projet de loi)	4
3. Prorogation des commissions portuaires (art. 7 du projet de loi)	4
4. Fusion d'administrations portuaires (art. 9 du projet de loi)	5
5. Administrateurs (art. 10 à 13 du projet de loi).....	5
a. Nomination (art. 10 du projet de loi)	5
b. Personnes exclues du poste d'administrateur (art. 11 du projet de loi)	6
c. Fin du mandat des administrateurs (art. 12 du projet de loi)	6
d. Délégation par le conseil d'administration (art. 13 du projet de loi).....	6
6. Régime légal applicable aux administrations portuaires (art. 14 à 16 du projet de loi).....	7
a. Interdiction de crédits – exceptions (art. 14 du projet de loi)	7
b. Contribution (art. 15 du projet de loi).....	7
c. Pouvoirs réglementaires (art. 16 du projet de loi).....	7
7. Capacité et pouvoirs (art. 17 et 18 du projet de loi).....	8
a. Conformité au code (art. 17 du projet de loi).....	8
b. Politique d'emprunt (art. 18 du projet de loi)	8
8. Gestion financière (art. 20 et 21 du projet de loi)	8
a. Rémunération (art. 20 du projet de loi).....	8
b. Plan d'activités (art. 21 du projet de loi).....	9
9. Biens (art. 22 à 25 du projet de loi)	9
a. Opérations sur des biens réels (art. 22 du projet de loi).....	9
b. Pouvoirs et obligations lorsque la gestion est confiée à l'administration portuaire (art. 23 du projet de loi).....	9

c. Acquisition d'immeubles et de biens réels fédéraux (art. 24 du projet de loi)	10
d. Disposition d'immeubles fédéraux et de biens réels fédéraux (art. 25 du projet de loi)	10
10. Circulation portuaire (art. 31 du projet de loi)	11
11. Maintien de la sécurité du transport maritime (art. 33 du projet de loi)	11
12. Règlements d'application de la partie 1 de la Loi (art. 34 du projet de loi)	11
D. Ports publics (partie 2 de la LMC)	11
1. Désignation par règlement (art. 35 du projet de loi)	11
2. Directeurs de port et gardiens de quai (art. 37 du projet de loi)	12
3. Réglementation de la gestion, du contrôle, de l'exploitation et de l'utilisation des ports publics (art. 41 du projet de loi)	12
E. Voie maritime (partie 3 de la LMC)	12
1. Règlements (art. 46 du projet de loi)	12
F. Règlements et contrôle d'application (partie 4 de la LMC)	12
1. Rétenion – agent de l'autorité (art. 49 du projet de loi)	12
2. Rétenion d'un navire – congé (art. 50 du projet de loi)	13
3. Infractions et pénalités	13
a. Vente du navire en cas de non-comparution et de non-cautionnement (art. 51 du projet de loi)	13
b. Infraction et amende (art. 54 du projet de loi)	13
c. Infraction continue (art. 55 du projet de loi)	14
d. Ordonnance (art. 56 du projet de loi)	14
e. Pénalités (art. 57 du projet de loi)	14
G. Ressources humaines (partie 5 de la LMC)	17
1. Commissions portuaires (art. 58 du projet de loi)	17
H. <i>Loi sur les transports au Canada</i>	17
I. Modification transitoire	17
J. Modifications corrélatives	17
K. Entrée en vigueur	18
COMMENTAIRE	18



CANADA

LIBRARY OF PARLIAMENT
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

PROJET DE LOI C-23 : LOI MODIFIANT LA LOI MARITIME DU CANADA,
LA LOI SUR LES TRANSPORTS AU CANADA, LA LOI SUR LE PILOTAGE
ET D'AUTRES LOIS EN CONSÉQUENCE *

CONTEXTE

Le 16 novembre 2007, l'honorable Lawrence Cannon, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, a déposé à la Chambre des communes le projet de loi C-23 : Loi modifiant la Loi maritime du Canada, la Loi sur les transports au Canada, la Loi sur le pilotage et d'autres lois en conséquence.

La *Loi maritime du Canada* (LMC), qui a été sanctionnée en 1998, mettait en œuvre la Politique maritime nationale du gouvernement fédéral et soulignait la nécessité de moderniser le régime de gestion et de réglementation des activités maritimes dans le but d'améliorer l'efficacité du secteur du transport maritime. Elle a créé un réseau portuaire national constitué d'administrations portuaires à gestion indépendante qui s'occupent des ports jouant un rôle crucial pour les échanges commerciaux intérieurs et internationaux du Canada. Cette loi a également fourni aux grands ports canadiens les outils nécessaires pour exercer leurs activités conformément aux principes du commerce et en toute efficacité. Elle a fait l'objet d'un examen législatif en 2003. Avant de déposer le projet de loi C-23, Transports Canada (le ministère) a entrepris plusieurs études destinées à évaluer les principales recommandations issues de cet examen.

Dans un document d'information publié le jour même du dépôt de ce projet de loi à la Chambre des communes, le ministère a annoncé qu'afin de tenir compte des enjeux importants pour l'industrie maritime et de permettre au Canada de demeurer une porte d'entrée pour le commerce international, il ne limiterait pas ses activités à des modifications législatives,

* 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.

mais qu'il irait de l'avant avec d'autres initiatives d'ordre politique dans des secteurs clés, de manière à favoriser la compétitivité de l'industrie maritime du Canada.

A. Points saillants

Voici les points saillants du projet de loi :

- il modifie l'objet de la LMC;
- il change les règles d'accès aux fonds fédéraux pour les administrations portuaires; dorénavant, celles-ci peuvent demander des contributions au titre de l'infrastructure, de la durabilité environnementale et de la mise en œuvre de mesures de sécurité;
- il ajoute des dispositions relatives au pouvoir d'emprunt des administrations portuaires;
- il ajoute des dispositions relatives aux fusions d'administrations portuaires;
- il modifie les dispositions relatives à la nomination des administrateurs d'administrations portuaires;
- il accorde des pouvoirs réglementaires additionnels au gouverneur en conseil;
- il crée un régime de pénalités dans le but de faciliter l'application de la loi en cas de contraventions mineures à la LMC.

DESCRIPTION ET ANALYSE

A. Modifications techniques

Le projet de loi apporte un nombre considérable de modifications d'ordre administratif et technique aux dispositions de la *Loi maritime du Canada* (LMC). La majeure partie de ces modifications ont pour but d'améliorer la clarté et la cohérence des versions de ce texte de loi dans les deux langues et, parfois, de le rendre davantage compatible avec le droit civil québécois. Les modifications techniques ne seront pas analysées dans le présent document, car celui-ci portera uniquement sur les modifications qui ont changé les dispositions de la LMC sur le fond. L'abréviation « LMC », à moins d'indications contraires, renvoie à la *Loi maritime du Canada*.

B. Objet de la *Loi maritime du Canada* (LMC)

Le paragraphe 3(1) du projet de loi modifie l'article 4 de la LMC, qui en énonce l'objectif, en ajoutant une introduction qui souligne l'importance du transport maritime au Canada et sa contribution à l'économie canadienne. Il modifie aussi l'alinéa *a)* en remplaçant la mention de la « Politique maritime nationale » par les termes plus généraux « politique nationale » et en remplaçant les adjectifs qui qualifient les objectifs pour qu'ils figurent dans l'ordre « nationaux, régionaux et locaux ». En outre, il énonce un autre objet de la LMC au nouvel alinéa *a.1)* : promouvoir la vitalité des ports dans le but de contribuer à la compétitivité, la croissance et la prospérité économique du Canada. Le paragraphe 3(2) du projet de loi modifie l'alinéa *h)* de l'article 4 de la LMC afin de mettre en relief la nécessité d'intégrer les activités maritimes avec les réseaux de transport aérien et terrestre.

C. Administrations portuaires canadiennes (partie 1 de la LMC)

1. Modification de l'annexe (art. 4 du projet de loi)

La LMC dispose actuellement au paragraphe 6(2) que le ministre peut, par *décret*, modifier l'annexe pour en retrancher le nom des administrations portuaires dissoutes ou pour y ajouter, à la partie 2, le nom de nouvelles administrations portuaires. Ce paragraphe du projet de loi modifie l'article 4 en énonçant tout simplement que le ministre peut, par *règlement*, modifier l'annexe. Selon les fonctionnaires du ministère des Transports, ce changement permet d'apporter un plus large éventail de modifications que ce que permettait la LMC dans sa version actuelle.

2. Constitution (art. 5 du projet de loi)

a. Lettres patentes (art. 5 du projet de loi)

Le paragraphe 5(1) du projet de loi modifie le paragraphe 8(1) de la LMC pour énoncer clairement que, dans le cas où le ministre délivre des lettres patentes à une administration portuaire en application du paragraphe 8(1), ces lettres patentes ont pour effet de *constituer* l'administration portuaire en question. Le législateur veut ainsi distinguer cette mesure de la délivrance de lettres patentes portant *prorogation* d'une entité en administration portuaire.

Le paragraphe 5(3) du projet de loi modifie le sous-alinéa 8(2)f(iii) de la LMC afin de changer la mention du « port de Vancouver » par les termes « port situé partiellement ou complètement à Vancouver », ce qui précise que la disposition s'applique à l'administration portuaire de Vancouver ou à toute administration portuaire fusionnée qui se trouve à cet endroit.

Selon l'alinéa 8(2)l) de la LMC, les lettres patentes doivent préciser les limites aux pouvoirs de l'administration portuaire d'emprunter des fonds sur son crédit pour l'exploitation du port. Le paragraphe 5(4) du projet de loi modifie cette disposition en ajoutant à la fin les termes « ou le code régissant ce pouvoir ». Le législateur veut de la sorte que le régime d'emprunt établi dans les lettres patentes permette à certaines autorités portuaires de grande taille d'appliquer un code plutôt qu'une limite. Des modifications connexes figurent au paragraphe 17(2) et à l'article 18 du projet de loi.

b. Lettres patentes supplémentaires (art. 6 du projet de loi)

La version actuelle du paragraphe 9(1) de la LMC dispose que le ministre peut, de son propre chef et après avoir consulté le conseil d'administration ou à la demande de celui-ci, délivrer des lettres patentes supplémentaires modifiant les lettres patentes de l'administration portuaire s'il est convaincu que les modifications sont compatibles avec la LMC, les lettres patentes supplémentaires prenant effet à la date qui y est mentionnée. Le paragraphe 6(1) du projet de loi modifie la première partie de ce paragraphe pour faire en sorte que le ministre puisse délivrer des lettres patentes supplémentaires, soit de son propre chef et après avoir avisé le conseil d'administration des modifications proposées, soit sur demande de celui-ci autorisée par résolution. D'après cette modification, une demande formulée par le conseil d'administration est attestée par écrit au moyen d'une résolution du conseil. En outre, le paragraphe 6(2) du projet de loi ajoute le nouveau paragraphe proposé 9(2), suivant lequel l'avis du ministre mentionné au paragraphe 9(1) de la LMC doit être donné par écrit et prévoir le délai dans lequel le conseil d'administration peut faire parvenir au ministre ses observations sur les modifications proposées.

3. Prorogation des commissions portuaires (art. 7 du projet de loi)

Le paragraphe 7(1) du projet de loi modifie le paragraphe 10(1) de la LMC pour préciser que les lettres patentes qui donnent les renseignements exigés au paragraphe 8(2) de la LMC ont pour effet de proroger sous forme d'administrations portuaires les commissions portuaires établies en vertu de la *Loi sur les commissions portuaires* (c.-à-d. les lettres patentes

de prorogation et non pas les lettres patentes de constitution). Le projet de loi élimine également la mention de la *Loi des commissaires du havre de Hamilton* et de la *Loi de 1911 concernant les commissaires du havre de Toronto*, qui ont toutes deux été abrogées.

4. Fusion d'administrations portuaires (art. 9 du projet de loi)

L'article 9 du projet de loi ajoute les nouveaux paragraphes 13.1(1) à (3) à la LMC. Le paragraphe 13.1(1) proposé confère au gouverneur en conseil le pouvoir de révoquer tout administrateur d'une administration portuaire fusionnante entre la date à laquelle le gouverneur en conseil ordonne la fusion jusqu'au jour précédant celui de la prise d'effet de la fusion. Selon le paragraphe 13.1(2) proposé, est exclu de l'application du paragraphe 14(2.3) proposé, qui est décrit ci-après, l'administrateur de l'administration portuaire fusionnante qui est en poste à la date où le gouverneur en conseil ordonne la fusion. Le paragraphe 13.1(3) proposé énonce que les droits en vigueur à l'égard d'un port fusionnant demeurent en vigueur pendant une période de six mois sauf s'ils sont remplacés plus tôt au titre du paragraphe 49(1).

5. Administrateurs (art. 10 à 13 du projet de loi)

a. Nomination (art. 10 du projet de loi)

L'article 10 du projet de loi ajoute les nouveaux paragraphes 14(1.1) à (2.4) proposés relativement aux administrateurs d'administrations portuaires.

D'après l'alinéa 14(1)*b*) actuel de la LMC, les municipalités mentionnées dans les lettres patentes doivent nommer un administrateur, tandis que l'alinéa 14(1)*c*) oblige la ou les provinces mentionnées dans les lettres patentes à nommer un ou deux administrateurs, selon ce que prévoit les lettres patentes. D'après le paragraphe 14(1.1) proposé, si le poste à pourvoir au titre des alinéas 14(1)*b*) ou *c*) est vacant depuis plus d'un an, le gouverneur en conseil peut y nommer tout administrateur dont la nomination est proposée par le ministre.

À l'heure actuelle, le paragraphe 14(2) dispose que les administrateurs d'une administration portuaire sont nommés pour un mandat maximal de trois ans renouvelable une seule fois, ces mandats étant, dans la mesure du possible, échelonnés de manière que leur expiration au cours d'une même année touche au plus la moitié des administrateurs. Avec le paragraphe 14(2) proposé, le nombre de renouvellements passe de un à deux, ce qui donne un maximum permis de trois mandats d'un maximum de trois ans chacun.

Le paragraphe 14(2.1) proposé précise qu'un administrateur ne peut être en poste pendant plus de neuf années consécutives.

Selon le paragraphe 14(2.2) proposé, la nomination d'un administrateur prend effet à la date où l'avis de nomination est reçu par l'administration portuaire.

Le paragraphe 14(2.3) proposé énonce que, sous réserve du paragraphe 14(2.1), s'il n'est pas pourvu à sa succession, le mandat de l'administrateur se prolonge jusqu'à son renouvellement ou la nomination de son remplaçant.

Le paragraphe 14(2.4) proposé clarifie le fait que le mandat de l'administrateur nommé par le gouverneur en conseil en vertu du paragraphe 14(1.1) proposé se poursuit seulement jusqu'à ce que les responsables de la nomination au titre des alinéas 14(1)*b*) ou *c*) ont nommé une personne au poste en question.

b. Personnes exclues du poste d'administrateur (art. 11 du projet de loi)

L'article 11 du projet de loi modifie l'article 16 de la LMC pour veiller à ce qu'un dirigeant ou un employé d'une autorité portuaire ne puisse être nommé administrateur d'une administration portuaire.

c. Fin du mandat des administrateurs (art. 12 du projet de loi)

Cet article du projet de loi modifie l'alinéa 19(1)*b*) de la LMC pour en supprimer les termes « les autres administrateurs » de la liste des entités qui peuvent révoquer un administrateur pour motif valable. Cette modification vise à éclaircir le fait que, tout comme les administrateurs d'une administration portuaire ne peuvent nommer d'autres administrateurs, ils ne peuvent non plus les révoquer.

d. Délégation par le conseil d'administration (art. 13 du projet de loi)

L'article 13 du projet de loi ajoute le nouvel article 21.1 à la LMC afin qu'il dispose que, sous réserve des lettres patentes, le conseil d'administration peut déléguer aux dirigeants ou à un comité constitué par les administrateurs les pouvoirs de gestion des activités de l'administration portuaire. Selon les représentants du ministère des Transports, cet article vient compléter une disposition semblable sur la délégation des pouvoirs d'emprunt, qui figure au paragraphe 31(2) de la LMC. Ils soulignent que le pouvoir de délégation des administrateurs, sans cette disposition, pourrait être remis en question.

6. Régime légal applicable aux administrations portuaires (art. 14 à 16 du projet de loi)

a. Interdiction de crédits – exceptions (art. 14 du projet de loi)

Le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes a remplacé le changement à l'article 25 proposé à l'article 14 du projet de loi par un nouvel article 25 prévoyant que même si l'administration portuaire ou la filiale est un agent de la Couronne au sens de l'article 7 de la LMC, elle ne peut recevoir un crédit parlementaire lui permettant de se décharger d'une obligation, à moins qu'il ne s'agisse d'un paiement a) prévu à la *Loi sur les mesures d'urgence* (ou à une autre loi d'urgence), relatif aux pertes en capital pour des travaux d'infrastructure ou concernant la valeur environnementale ou la sécurité ou b) auquel la Couronne est tenue par un accord en vigueur avant le 1^{er} mars 1999.

b. Contribution (art. 15 du projet de loi)

L'article 15 du projet de loi ajoute le nouvel article 25.1 pour décrire le processus d'approbation par lequel le ministre peut effectuer un versement qui est une contribution à l'administration portuaire pour répondre à des exigences liées à la sûreté prévues au sous-alinéa 25b)(iv). Le ministre peut le faire avec l'approbation du gouverneur en conseil donnée sur recommandation du Conseil du Trésor et selon les modalités précisées par le gouverneur en conseil sur recommandation du Conseil du Trésor. Les représentants du ministère des Transports soulignent que le processus d'approbation est semblable à celui qui est instauré dans la *Loi sur la sûreté du transport maritime*.

c. Pouvoirs réglementaires (art. 16 du projet de loi)

Selon l'article 27 de la LMC, pour l'application de la partie 1 de la LMC, le gouverneur en conseil peut prendre des règlements en vue de la gestion et du contrôle des administrations portuaires (ou de leurs filiales à cent pour cent), notamment à plusieurs égards expressément énumérés aux alinéas a) à f). L'article 16 du projet de loi ajoute deux pouvoirs réglementaires au moyen de deux nouveaux alinéas : alinéa g) pour prévoir les renseignements et documents qu'une administration portuaire doit fournir au ministre à sa demande; alinéa h) en ce qui touche les fusions d'administrations portuaires.

7. Capacité et pouvoirs (art. 17 et 18 du projet de loi)

a. Conformité au code (art. 17 du projet de loi)

Le paragraphe 17(2) du projet de loi ajoute un nouveau paragraphe 28(5.1) à la LMC qui indique que l'administration portuaire assujettie à un code régissant son pouvoir d'emprunt qui, par contrat ou autre écrit, emprunte des fonds doit y indiquer expressément que l'emprunt est fait en conformité avec ce code. Le paragraphe 17(2) du projet de loi modifie également le paragraphe 28(6) de la LMC pour obliger les administrateurs d'une administration portuaire à prendre toutes les mesures nécessaires pour veiller à ce que l'administration portuaire se conforme au nouveau paragraphe 28(5.1) proposé. En outre, il modifie le paragraphe 28(7) de la LMC afin que le ministre des Finances puisse, sur recommandation du ministre des Transports, imposer des limites au pouvoir d'emprunt de l'administration portuaire en cas de violation du nouveau paragraphe 28(5.1) proposé ou du nouvel article 30.1 proposé (voir ci-après).

b. Politique d'emprunt (art. 18 du projet de loi)

L'article 18 du projet de loi ajoute les nouveaux paragraphes 30.1(1) à (3) à la LMC. Selon le paragraphe 30.1(1) proposé, les administrateurs de l'administration portuaire assujettie à un code régissant le pouvoir d'emprunt doivent certifier au ministre que la politique d'emprunt de l'administration portuaire est conforme au code. Le paragraphe 30.1(2) proposé énonce qu'en cas de changement à cette politique, les administrateurs de l'administration portuaire doivent certifier au ministre qu'elle est toujours conforme au code. De plus, selon le paragraphe 30.1(3) proposé, les administrateurs de l'administration portuaire doivent fournir une copie de la politique d'emprunt de l'administration portuaire au ministre si ce dernier en fait la demande.

8. Gestion financière (art. 20 et 21 du projet de loi)

a. Rémunération (art. 20 du projet de loi)

Le paragraphe 37(3) de la LMC oblige actuellement l'administration portuaire à dresser des états financiers annuels qui mentionnent notamment la rémunération totale versée à diverses personnes précises durant l'année. L'article 20 du projet de loi modifie cette disposition pour spécifier que cette obligation vise aussi les versements faits en espèce ou en nature.

b. Plan d'activités (art. 21 du projet de loi)

Dans sa version actuelle, l'article 39 de la LMC exige que l'administration portuaire présente au ministre, chaque année, un plan de ses activités. L'article 21 du projet de loi modifie cet article pour préciser que le plan d'activités doit être présenté dans les trois mois suivant la fin de chaque exercice.

9. Biens (art. 22 à 25 du projet de loi)

a. Opérations sur des biens réels (art. 22 du projet de loi)

Le paragraphe 22(2) du projet de loi modifie le paragraphe 44(2) de la LMC pour énoncer clairement que le ministre peut, par lettres patentes ou lettres patentes supplémentaires, confier à l'administration portuaire la gestion d'un immeuble fédéral ou d'un bien réel fédéral qui est soit sous la responsabilité du ministre des Transports au titre du paragraphe 44(1), soit sous celle d'un autre ministre qui a donné son consentement au ministre des Transports. De plus, le paragraphe 22(2) du projet de loi modifie le paragraphe 44(3) de la Loi en vue de faciliter les opérations sur un bien réel fédéral⁽¹⁾ et un immeuble fédéral⁽²⁾ confiés à la gestion d'une administration portuaire.

b. Pouvoirs et obligations lorsque la gestion est confiée
à l'administration portuaire (art. 23 du projet de loi)

Dans sa version actuelle, l'alinéa 45(1)c) de la LMC dispose que, lorsque le ministre a confié la gestion d'immeubles fédéraux ou de biens réels fédéraux à l'administration portuaire, celle-ci est tenue d'intenter les actions en justice qui s'y rapportent et de répondre à celles qui sont intentées contre elle. Le paragraphe 23(1) du projet de loi modifie cet alinéa pour faire en sorte que l'obligation soit exécutée sous réserve d'éventuelles instructions du procureur général du Canada. Selon le paragraphe 23(2) du projet de loi, il est désormais énoncé au paragraphe 45(2) que toute poursuite judiciaire doit être engagée par l'administration portuaire

(1) Selon la LMC, un « bien réel fédéral » s'entend au sens de l'art. 2 de la *Loi sur les immeubles fédéraux et les biens réels fédéraux*. Dans celle-ci, le « bien réel fédéral » désigne un bien réel appartenant à Sa Majesté ou dont elle a le pouvoir de disposer.

(2) Selon la LMC, un « immeuble fédéral » s'entend au sens de l'art. 2 de la *Loi sur les immeubles fédéraux et les biens réels fédéraux*. Celle-ci définit un « immeuble fédéral » de façon à ce qu'il désigne un immeuble (terme aussi défini dans la LMC et utilisé en droit civil québécois pour décrire un bien immeuble) appartenant à Sa Majesté ou dont elle a le pouvoir de disposer.

ou contre elle, à l'exclusion de la Couronne, dans le cas où la poursuite est relative à un bien meuble ou bien personnel de l'administration portuaire. Le paragraphe 23(3) du projet de loi ajoute le nouveau paragraphe 45(3.2), de manière à ce que l'administration portuaire puisse, au titre de l'alinéa 28(2)a), louer tout immeuble fédéral ou bien réel fédéral qu'elle gère ou accorder des permis à leur égard pour une utilisation temporaire concernant certaines activités portuaires.

c. Acquisition d'immeubles et de biens réels fédéraux (art. 24 du projet de loi)

L'article 24 ajoute les nouveaux paragraphes 45.1(1) et (2) à la LMC. Selon le paragraphe 45.1(1), la Couronne fédérale peut acquérir, à la demande de l'administration portuaire, un immeuble ou bien réel que l'administration entend utiliser pour l'exploitation de son port, et celle-ci peut en assumer le coût. Cette nouvelle disposition clarifie le processus actuel qui est suivi lorsque la Couronne acquiert un bien réel fédéral. En outre, le paragraphe 45.1(2) proposé spécifie que, dans le cas où la gestion de l'immeuble ou du bien réel acquis conformément au paragraphe 45.1(1) proposé est retirée à l'administration portuaire, celle-ci ne peut être indemnisée par la Couronne fédérale relativement au coût du bien.

d. Disposition d'immeubles fédéraux et de biens réels fédéraux (art. 25 du projet de loi)

Le paragraphe 25(3) du projet de loi modifie le sous-alinéa 46(1)b)(i) de la LMC de manière à remplacer les termes « valeur marchande comparable » par « valeur comparable » et à clarifier le fait que l'administration portuaire ne peut aliéner les immeubles fédéraux et les biens réels fédéraux dont la gestion lui est confiée, mais qu'elle peut toutefois les échanger contre des immeubles ou des biens réels de valeur comparable, à la condition que soient délivrées *au préalable* des lettres patentes supplémentaires faisant mention que ces immeubles ou biens réels sont considérés comme des immeubles fédéraux ou des biens réels fédéraux.

Le paragraphe 25(5) du projet de loi précise le sens du paragraphe 46(2), soit que toute administration portuaire peut disposer des immeubles ou des biens réels qu'elle détient, *autres que* des immeubles fédéraux ou des biens réels fédéraux, si elle y est autorisée au préalable par lettres patentes supplémentaires; ce paragraphe permet que des servitudes soient consenties sans obliger la délivrance de lettres patentes supplémentaires. L'ajout des termes « real servitude » à la version anglaise vise à rendre cette disposition plus compatible avec le droit civil québécois. En droit civil québécois, une « servitude » désigne généralement une charge grevant un immeuble.

Le paragraphe 25(5) du projet de loi ajoute également le nouveau paragraphe 46(2.1), qui permet expressément à l'administration portuaire d'acquérir ou de louer

à titre de locataire un immeuble ou un bien réel, autre qu'un immeuble fédéral ou un bien réel fédéral, ou d'acquiescer un permis à leur égard, si elle y est autorisée au préalable par lettres patentes supplémentaires. Un paragraphe 46(2.2) est également ajouté de façon à permettre à l'administration portuaire, au titre de l'alinéa 28(2)b), de louer tout immeuble ou bien réel qu'elle détient, autre qu'un immeuble réel fédéral ou bien réel fédéral, ou accorder des permis à leur égard pour une utilisation temporaire.

10. Circulation portuaire (art. 31 du projet de loi)

Le paragraphe 58(1) de la LMC permet à l'administration portuaire de désigner une personne pour exercer certaines fonctions à l'égard des navires qui se trouvent dans le port ou un secteur de celui-ci ou s'apprentent à y entrer. Le paragraphe 31(1) du projet de loi modifie cet article pour obliger cette personne à détenir un certificat de désignation.

11. Maintien de la sécurité du transport maritime (art. 33 du projet de loi)

Selon cet article du projet de loi, l'article 61 de la LMC devient le paragraphe 61(1) et s'assortit d'un nouveau paragraphe 61(2) qui dispose que, sous réserve des règlements pris en vertu de la *Loi sur la sûreté du transport maritime*, les administrations portuaires sont tenues de prendre les mesures nécessaires en vue du maintien de la sécurité du transport maritime.

12. Règlements d'application de la partie 1 de la LMC (art. 34 du projet de loi)

Le paragraphe 62(1) de la LMC permet au gouverneur en conseil de prendre des règlements qui concernent l'application de la partie 1 de la LMC. Selon le paragraphe 34(2) du projet de loi, un nouveau pouvoir réglementaire est ajouté à l'alinéa *d.1)* au sujet des renseignements et des documents que doit fournir le propriétaire ou la personne responsable du navire à l'administration portuaire.

D. Ports publics (partie 2 de la LMC)

1. Désignation par règlement (art. 35 du projet de loi)

L'alinéa 65(1)a) de la LMC permet au gouverneur en conseil, par règlement, de désigner port public tout plan d'eau navigable relevant du Parlement, « y compris l'estran ». L'estran désigne en général la bande de terre située entre la laisse de basse mer et la laisse de haute mer. L'article 35 du projet de loi remplace les termes « y compris l'estran » par les termes

« de même que le fond de ce plan d'eau s'il est sous la responsabilité du ministre, y compris l'estran ». Selon les représentants du ministère des Transports, cette modification vise à clarifier la portée de l'autorité habilitante du gouverneur en conseil de désigner un port public par voie de règlement.

2. Directeurs de port et gardiens de quai (art. 37 du projet de loi)

Selon le paragraphe 69(1) de la LMC, pour la totalité ou une partie d'un port public (ou d'une installation portuaire publique), le ministre peut nommer, en qualité de directeur de port ou de gardien de quai, toute personne qu'il estime qualifiée et déterminer ses responsabilités. Le paragraphe 37 modifie l'article en vue d'énoncer expressément que ces responsabilités comprennent notamment celle de percevoir les droits et les intérêts y afférents.

3. Réglementation de la gestion, du contrôle, de l'exploitation et de l'utilisation des ports publics (art. 41 du projet de loi)

Le paragraphe 41(3) ajoute un nouveau pouvoir réglementaire au paragraphe 74(1) au moyen de l'alinéa *d.1*), qui porte sur les renseignements et documents que doit fournir le propriétaire ou la personne responsable du navire au ministre.

E. Voie maritime (partie 3 de la LMC)

1. Règlements (art. 46 du projet de loi)

Selon l'article 98, le gouverneur en conseil peut prendre des règlements en vue de la gestion, du contrôle, de l'aménagement et de l'utilisation de la Voie maritime du Saint-Laurent, notamment en ce qui touche plusieurs questions expressément nommées. Le paragraphe 46(3) du projet de loi ajoute un autre objet à la lumière de l'alinéa *d.1*) proposé, qui énonce les renseignements et les documents que doit fournir le propriétaire ou la personne responsable du navire au ministre ou à la personne qui a conclu une entente avec lui en vertu du paragraphe 80(5).

F. Règlements et contrôle d'application (partie 4 de la LMC)

1. Rétenion – agent de l'autorité (art. 49 du projet de loi)

L'alinéa 115(1)*a*) de la LMC autorise actuellement l'agent de l'autorité à ordonner la rétenion d'un navire ou des marchandises à bord si, à leur propos, il a des motifs

raisonnables de croire qu'il y a eu contravention à la LMC. L'article 49 du projet de loi modifie cet alinéa de manière à autoriser également la rétention par suite d'une contravention aux règlements et non pas seulement à la LMC.

2. Rétention d'un navire – congé (art. 50 du projet de loi)

Le paragraphe 50(1) déplace l'alinéa *a*) du paragraphe 116(4) actuel de la LMC pour en faire l'alinéa *a.1*), puis ajoute à la LMC un nouvel alinéa *a*) permettant la remise d'un cautionnement de 100 000 \$ en tant qu'une des conditions préalables qui doivent être respectées pour qu'un navire visé par un ordre de rétention obtienne un congé.

3. Infractions et pénalités

a. Vente du navire en cas de non-comparution et de non-cautionnement (art. 51 du projet de loi)

Cet article du projet de loi modifie l'article 117 de la LMC de manière à reconnaître le cautionnement visé à l'alinéa 116(4)*a*) proposé.

b. Infraction et amende (art. 54 du projet de loi)

L'article 54 étend aux navires l'application du paragraphe 127(1) de la LMC, qui ne vise actuellement que les personnes, de manière à ce qu'un navire puisse être trouvé coupable d'une contravention à la LMC ou à ses règlements et donc être passible d'une amende maximale de 50 000 \$. Cet article du projet de loi ajoute aussi les nouveaux paragraphes 127(1.1) et 127(1.2) à la LMC. Selon le premier, il suffit pour établir la responsabilité du navire de prouver que l'acte ou l'omission qui constitue l'infraction est le fait du capitaine ou d'une autre personne à bord du navire, que cette personne soit identifiée ou non. Le paragraphe 127(1.2) proposé énonce expressément que nul ne peut être déclaré coupable d'une infraction à la LMC pour avoir contrevenu à un règlement administratif pris en vertu de l'article 30. Ce dernier autorise de façon générale les administrateurs d'une administration portuaire, par résolution, à prendre des règlements administratifs portant sur les affaires de l'administration portuaire ou sur les fonctions de ses dirigeants ou employés.

L'article 54 du projet de loi modifie également le paragraphe 127(2) de la LMC pour permettre à un navire d'établir qu'il a pris toutes les précautions voulues, moyen de défense qui s'appliquait auparavant aux personnes.

c. Infraction continue (art. 55 du projet de loi)

Cet article du projet de loi étend aux navires la disposition présomptive d'infraction continue qui figure au paragraphe 128(1). Selon ce paragraphe, il est compté une infraction distincte pour chacun des jours au cours desquels se commet ou se continue l'infraction.

d. Ordonnance (art. 56 du projet de loi)

À l'heure actuelle, le paragraphe 129(1) de la LMC énonce que le tribunal peut, en plus des peines prévues, ordonner à la personne déclarée coupable d'une infraction à une disposition de la partie 1 ou d'un règlement pris en vertu de l'alinéa 27(1)*a* de se conformer à la disposition à laquelle elle a contrevenu. L'article 56 du projet de loi étend cette disposition aux navires.

e. Pénalités (art. 57 du projet de loi)

L'article 57 ajoute les nouveaux articles 129.01 à 129.19 concernant les pénalités. Les représentants du ministère des Transports soulignent que l'application de la loi au moyen de pénalités est considérée plus efficiente et souple que le dépôt d'accusations par voie de procédure sommaire, qui est la méthode prescrite par certains articles de la *Loi maritime du Canada*.

Selon l'article 129.01 proposé, c'est le Tribunal d'appel des transports du Canada, établi en application du paragraphe 2(1) de la *Loi sur le Tribunal des transports du Canada*, qui est le « Tribunal d'appel » mentionné dans les dispositions sur les pénalités.

L'article 129.02 proposé dispose que la contravention à un texte désigné sous le régime de l'alinéa 129.03*a*) constitue une violation qui expose son auteur à la pénalité maximale prévue par règlement.

Selon l'article 129.03 proposé, le gouverneur en conseil peut, par règlement, prendre certaines mesures (énumérées aux alinéas *a*) à *f*)) relativement aux pénalités. L'alinéa *a*) autorise le gouverneur en conseil à désigner par règlement comme texte dont la contravention peut être poursuivie comme violation toute disposition de la LMC (à l'exception des alinéas 59(1)*d*) et 126*b*)) et toute disposition de ses règlements. Selon l'alinéa *b*), il peut aussi prévoir par règlement la pénalité maximale applicable à telle violation, laquelle est plafonnée à

5 000 \$ dans le cas où l'auteur est une personne physique et à 25 000 \$ dans le cas d'une personne morale ou d'un navire.

L'article 129.04 proposé décrit les critères dont il doit être tenu compte pour déterminer la pénalité dans chaque cas.

L'agent de l'autorité peut, s'il a des motifs raisonnables de croire qu'une violation a été commise, dresser un procès-verbal qu'il fait signifier à l'auteur présumé (par. 129.05(1) proposé). Au paragraphe 129.05(2) proposé, le ministre peut déterminer la forme et la teneur des procès-verbaux de violation, mais tout procès-verbal doit mentionner certains éléments prescrits.

Le destinataire du procès-verbal doit soit payer la pénalité, soit déposer auprès du Tribunal d'appel une requête en révision des faits reprochés ou du montant de la pénalité (art. 129.06 proposé).

Le paiement de la pénalité dans le délai et selon les modalités prévus dans le procès-verbal vaut déclaration de responsabilité à l'égard de la violation et met fin à la procédure (art. 129.07 proposé).

L'article 129.08 proposé décrit le processus de révision devant le Tribunal d'appel. La requête en révision doit être déposée par l'intéressé auprès du Tribunal d'appel à l'adresse indiquée dans le procès-verbal, au plus tard à la date limite qui y est indiquée ou dans le délai supérieur éventuellement accordé par le Tribunal d'appel à la demande de l'intéressé (par. 129.08(1) proposé). Le Tribunal d'appel, sur réception de la requête, fixe les date, heure et lieu de l'audience et en avise par écrit le ministre et l'intéressé (par. 129.08(2) proposé). À l'audience, le membre du Tribunal d'appel commis à l'affaire accorde au ministre et à l'intéressé la possibilité de présenter leurs éléments de preuve et leurs observations (par. 129.08(3) proposé). S'agissant d'une requête portant sur les faits reprochés, il incombe au ministre d'établir que l'intéressé a commis la violation (par. 129.08(4) proposé). L'intéressé n'est pas tenu de témoigner à l'audience (par. 129.08(5) proposé).

L'omission, par l'intéressé, de payer la pénalité et de présenter une requête en révision dans les délais et selon les modalités prévus dans le procès-verbal vaut déclaration de responsabilité à l'égard de la violation (art. 129.09 proposé).

Après audition des parties, le membre du Tribunal d'appel peut parvenir à deux conclusions : soit qu'il y a eu violation de la LMC par l'intéressé soit qu'il n'y en a pas eu. Il doit informer sans délai l'intéressé et le ministre de sa décision (par. 129.1(1) proposé). S'il décide qu'il n'y a pas eu violation, nulle autre poursuite ne peut, sous réserve de l'article 129.11,

être intentée à cet égard (par. 129.1(2) proposé). S'il décide qu'il y a eu violation, il communique à l'intéressé et au ministre le montant de la pénalité à payer (par. 129.1(3) proposé).

La décision rendue au titre de l'article 129.1 peut faire l'objet d'un appel par le ministre ou l'intéressé au Tribunal d'appel suivant le délai d'appel de trente jours (par. 129.11(1) proposé). Les parties qui ne se présentent pas à l'audience portant sur la requête en révision perdent le droit de porter la décision en appel à moins qu'elles ne fassent valoir des motifs valables justifiant leur absence (par. 129.11(2) proposé). L'appel est entendu par un comité du Tribunal d'appel, qui peut rejeter l'appel ou y faire droit et, dans ce dernier cas, substituer sa propre décision à celle en cause (par. 129.11(3) proposé). Si le comité du Tribunal d'appel statue qu'il y a eu violation, il informe sans délai l'intéressé de sa décision et du montant de la pénalité à payer (par. 129.11(4) proposé).

L'article 129.12 proposé fixe certains montants qui constituent une créance de la Couronne fédérale et dont le recouvrement peut être poursuivi à ce titre devant le tribunal compétent, moyennant certaines exceptions et d'autres conditions.

Selon le paragraphe 129.13(1) proposé, le Tribunal d'appel peut, à la demande du ministre, établir un certificat de non-paiement pour la partie impayée des créances visée à l'article 129.12. Le certificat mentionné au paragraphe 129.13(1), enregistré auprès de la juridiction supérieure, possède la valeur d'un jugement de cette juridiction pour la somme visée et les frais afférents.

L'article 129.14 proposé dispose qu'en cas de commission par une personne morale d'une violation (au sens de l'art. 129.02 proposé), celui qui, au moment de celle-ci, en était l'administrateur ou le dirigeant est considéré comme coauteur de la violation, sauf si l'action ou l'omission constituant la violation a eu lieu à son insu ou sans son consentement ou s'il a pris les précautions voulues pour l'empêcher.

Une personne ou un navire est responsable de la violation commise par son employé dans le cadre de son emploi, que l'employé soit ou non connu ou poursuivi, sauf s'il peut prouver que la perpétration a eu lieu à son insu ou sans son consentement (art. 129.15 proposé).

L'article 129.16 proposé précise qu'une violation (au sens de l'art. 129.02 proposé) n'est pas une infraction et qu'en conséquence, nul ne peut être poursuivi pour violation sur le fondement de l'article 126 du *Code criminel* (désobéissance à une loi).

La prise des précautions voulues peut être invoquée dans le cadre de toute procédure en violation (art. 129.17 proposé).

S'agissant d'un acte ou d'une omission qualifiable à la fois de violation et d'infraction, la procédure en violation et la procédure pénale s'excluent l'une l'autre (art. 129.18 proposé).

Les procédures en violation et les poursuites pénales se prescrivent par un an à compter de la date où le ministre a eu connaissance des faits reprochés (par. 129.19(1) proposé). Le paragraphe 129.19(2) proposé énonce les conditions qui permettent d'établir la date où les faits reprochés sont parvenus à la connaissance du ministre.

G. Ressources humaines (partie 5 de la LMC)

1. Commissions portuaires (art. 58 du projet de loi)

L'article 58 du projet de loi modifie l'article 133 de la LMC pour le rendre compatible avec l'article 10 de cette loi. Selon l'article 133 modifié, lorsque, en vertu de l'article 10, des lettres patentes sont délivrées à une commission portuaire lui conférant le statut d'administration portuaire, certains articles du *Code canadien du travail* s'appliquent.

H. *Loi sur les transports au Canada*

L'article 61 du projet de loi modifie le paragraphe 18(2) de la *Loi sur les transports au Canada* afin de dispenser les membres temporaires de l'Office des transports du Canada des obligations de résidence qui sont énoncées dans cette loi.

I. Modification transitoire

L'article 63 dispose que l'alinéa 25*b*) de la LMC, dans sa version antérieure à la date d'entrée en vigueur de l'article 14 du projet de loi, continue de s'appliquer à l'égard de la subvention découlant d'un accord déjà conclu au moment de l'entrée en vigueur de cet article.

J. Modifications corrélatives

L'article 64 abroge l'article 11.1 de la *Loi sur la sûreté du transport maritime*, qui énonçait au paragraphe 11.1(3) qu'il cessait de s'appliquer trois ans après l'entrée en vigueur de l'article.

L'article 65 du projet de loi modifie le paragraphe 2(3) de la *Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada* pour le rendre compatible avec les modifications proposées à la LMC ainsi que pour faire en sorte que le Tribunal d'appel puisse connaître également des requêtes en révision et des appels portant sur les pénalités prévues aux articles 129.01 à 129.19 proposés de la LMC.

K. Entrée en vigueur

Les dispositions du projet de loi C-23, à l'exception de la modification corrélative énoncée à l'article 64 du projet de loi (abrogeant l'art. 11.1 de la *Loi sur la sûreté du transport maritime*) entrent en vigueur à la date ou aux dates fixées par décret (art. 66 du projet de loi).

COMMENTAIRE

Durant le débat en deuxième lecture du projet de loi C-23 à la Chambre des communes les 3 et 4 décembre 2007, les porte-parole de l'Opposition se disaient généralement favorables au projet de loi en principe, quoique plusieurs députés du NPD aient fait savoir qu'ils chercheraient à le faire modifier à l'étape du comité pour tenir compte de plusieurs préoccupations soulevées par certains aspects du projet de loi.

Dans un communiqué de presse publié le 30 novembre 2007, l'Association des administrations portuaires canadiennes s'est réjouie des modifications proposées par le projet de loi : « Nous affirmons depuis longtemps que la *Loi maritime du Canada* a été bénéfique pour la plupart des grands ports canadiens, mais les changements comme ceux que propose l'Association des administrations portuaires canadiennes (AAPC), qui sont maintenant acceptés par le gouvernement, s'imposaient afin que les ports soient prêts à la remarquable croissance des échanges commerciaux prévue au cours des 15 prochaines années », a déclaré le PDG de l'Administration portuaire de St. John et président de l'AAPC cette année, M. Sean Hanrahan. Se reportant aux modifications proposées qui donnent accès aux programmes de financement fédéral pour l'infrastructure, la sûreté et l'environnement de même qu'à l'établissement d'un processus plus rationalisé pour les transactions foncières, le communiqué de presse précisait ce qui suit : « Ces éléments seront cruciaux au cours des prochaines années pour les ports, qui continuent tous à construire de nouvelles infrastructures dans les grands couloirs commerciaux et portes d'entrée ».