

De : [Belounis, Arezki](#)
A : [Grenier, Geneviève](#)
Cc : [Clément, Anne](#); [Vallée, Paul-Denis](#); [Tomsic, Agnes](#); [catherine.gaudette](#); [Guillemette, Catherine](#); [Lavoie, Rosemarie](#)
Objet : RE: BAPE - Questions de la commission sur le Projet de construction d'un complexe de liquéfaction de gaz naturel à Saguenay
Date : 21 décembre 2020 07:48:00
Pièces jointes : [image001.png](#)

Bonjour Madame Grenier,

Veillez trouver ci-dessous les réponses aux questions du BAPE que vous avez adressé à TC.

PVI, ces réponses ont été préparées par M. Nicholas Bowman, Analyste des politiques, Politique maritime internationale.

Le projet de loi C-3 (*Loi visant la protection des mers et ciel canadiens*) (L.C. 2014, c. 29) vise à doter le transport par mer des substances nocives et dangereuses d'un régime d'indemnisation pouvant atteindre 450 millions de dollars. Son entrée en vigueur est toujours attendue. Veuillez confirmer que celui-ci serait conditionnel à l'entrée en vigueur de la Convention sur les substances nocives et potentiellement dangereuses qui n'est pas encore en vigueur.

Le projet de Loi C-3 (*Loi visant la protection des mers et ciel canadiens*) a reçu la sanction royale le 9 décembre 2014. Ce projet de loi a apporté des modifications à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* qui ont pour but de mettre en œuvre un régime de responsabilité et d'indemnisation exhaustif et efficace pour les dommages causés par le transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses. La plupart des modifications à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* entreront en vigueur lorsque la Convention sur les substances nocives et potentiellement dangereuses entrera en vigueur à l'internationale.

- Veuillez indiquer à quel horizon Transports Canada entrevoit l'entrée en vigueur de la Convention. Veuillez expliquer.

Le 23 avril 2018, le Canada a ratifié la Convention sur les substances nocives et potentiellement dangereuses, mais cette convention n'est pas encore en vigueur.

Pour entrer en vigueur,

- au moins 12 États doivent ratifier la convention
- au moins 4 de ces États doivent avoir un tonnage de navire immatriculé d'au moins 2 millions de GT
- avoir déclaré, au cours du calendrier précédent, un minimum de 40 millions de tonnes de SNPD en vrac susceptibles de donner lieu à des contributions au compte général.

La Convention entrera en vigueur 18 mois plus tard.

Actuellement, il y a 5 États parties : La Norvège, le Canada, la Turquie, le Danemark et l'Afrique du Sud.

Selon les Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, plusieurs États ont toutefois poursuivi les efforts engagés afin de mettre en œuvre la Convention sur les substances nocives et potentiellement dangereuses dans leur législation nationale et il est à espérer que de nouveaux États pourront ratifier le Protocole ou y adhérer dans les années à venir. En 2020, l'Allemagne, la Belgique, la France et les Pays-Bas ont tous fait du progrès en vue de l'adhésion ou de la ratification à la Convention sur les substances nocives et potentiellement dangereuses. La Corée a elle aussi fait du progrès.

Transports Canada estime que les exigences d'entrée en vigueur seront satisfaites dans les prochaines années.

- Est-ce que le projet de loi C-3 vient modifier la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* et, si oui, de quelle façon ?

Oui, le projet de loi C-3 a modifié la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. Notamment, la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* inclut des modifications non en vigueur tel le régime de responsabilité et d'indemnisation pour les dommages causés par le transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses. Ces modifications à la loi entreront en vigueur lorsque la Convention sur les substances nocives et potentiellement dangereuses entrera en vigueur à l'internationale.

Dans la partie 6 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, certains paragraphes provenant du projet de loi C-3, dont l'obligation de déposer une déclaration de renseignement pour les réceptionnaires de substances nocives et potentiellement dangereuses, sont déjà en vigueur ce qui a permis au Canada de ratifier la Convention sur les substances nocives et potentiellement dangereuses.

- Veuillez s'il vous plaît résumer les changements qu'une éventuelle entrée en vigueur des modifications apportées en 2014 à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* engendrerait au régime d'indemnisation en cas d'accident maritime dans les eaux canadiennes.

Les modifications à la **partie 6** de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* permettent de mettre en œuvre la Convention sur les substances nocives et potentiellement dangereuses qui prévoit un régime exhaustif établissant la responsabilité des armateurs et l'admissibilité à un fonds international d'indemnisation. Les dispositions dans cette partie de la Loi fixent la responsabilité de l'armateur et l'obligation des armateurs de souscrire une assurance pour couvrir leur responsabilité. Elles fixent également le cadre juridique de l'admissibilité des victimes d'incidents au fonds international d'indemnisation. Ces dispositions sont basées sur les dispositions existantes de la Loi visant à mettre en œuvre les autres conventions internationales sur la responsabilité et l'indemnisation des dommages

du à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. Enfin, elles créent un pouvoir de réglementation pour l'adoption de règlements sur la déclaration des quantités de substances nocives et potentiellement dangereuses en vrac reçues dans les ports canadiens. Cette déclaration est exigée par la Convention pour permettre le paiement des contributions au fonds international d'indemnisation.

Les modifications à la **partie 7** portent sur le rôle de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, qui constitue le fonds national d'indemnisation du Canada en ce qui a trait aux éléments liés aux dommages dus à la pollution par les hydrocarbures dans la Convention sur les substances nocives et potentiellement dangereuses. Ce rôle est limité à la déclaration des quantités d'hydrocarbures reçues au Canada et au paiement des contributions au fonds international d'indemnisation, mais seulement pour le compte hydrocarbures du fonds (comme c'est le cas actuellement pour les Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures).

Les modifications à la **partie 8** permettent d'actualiser le régime de contrôle d'application concernant l'obligation des armateurs de conserver une preuve de l'assurance (certificats délivrés par Transports Canada) et l'obligation des réceptionnaires de substances nocives et potentiellement dangereuses de déclarer les quantités reçues.

Nicholas Bowman

Policy Analyst, International Marine Policy
Transport Canada / Government of Canada
nicholas.bowman@tc.gc.ca / Tel: 343-551-8156

Analyste des politiques, Politique maritime internationale
Transports Canada / Gouvernement du Canada
nicholas.bowman@tc.gc.ca / Tél.: 343-551-8156

Veillez recevoir nos sincères salutations et nous vous souhaitons de joyeuses fêtes.

Arezki Belounis

Inspecteur en Sécurité Maritime, Cargaisons et prévention de la pollution
Transports Canada / Gouvernement du Canada
401-1550, avenue d'Estimauville Québec (Québec), G1J 0C8
arezki.belounis@tc.gc.ca / Tél : 418-648-7637 / Télécopieur: 418-648-3790 / ATS : 1-888-675-6863

Marine Safety Inspector / Cargoes and pollution prevention
Transport Canada / Government of Canada
401-1550, d'Estimauville Ave. Quebec (Quebec), G1J 0C8
arezki.belounis@tc.gc.ca / Tel : 418-648-7637 / Facsimile: 418-648-3790 / TTY : 1-888-675-6863