

L'APPLICATION AU CANADA DE LA CONVENTION INTERNATIONALE DE NAIROBI : LOI SUR LES ÉPAVES ET LES BÂTIMENTS ABANDONNÉS OU DANGEREUX(CANADA)

Publié le 7 juin, 2019

Catégories: [Perspectives](#), [Publications](#)

Le 30 avril 2019, le Canada a adhéré à la *Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, 2007* (la « **Convention** »), qui a été incluse dans la *Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux* (la « **Loi** ») et entrera en vigueur au Canada le 30 juillet 2019. Cette mesure s'inscrit dans le cadre du Plan de protection des océans de 1,5 milliard de dollars du gouvernement du Canada, qui vise à préserver et à restaurer les écosystèmes marins vulnérables à l'augmentation du transport maritime et au développement. La Convention vise à réduire les problèmes graves qui sont causés par les épaves aux États côtiers ainsi qu'au milieu marin en général. Son intégration dans la législation canadienne rendra les propriétaires de navires financièrement responsables et les obligera à souscrire une assurance ou à offrir d'autres garanties financières pour couvrir les frais d'enlèvement des épaves.

Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux

La Loi a pour objet de favoriser la protection du public, de l'environnement, notamment les côtes et les rivages, et des infrastructures et ce, entre autres, en réglementant les épaves et les bâtiments qui présentent un danger, en interdisant l'abandon de bâtiments et en reconnaissant la responsabilité qui incombe aux propriétaires relativement à leurs bâtiments. La Loi s'applique à l'égard de ce qui suit : 1) tous les bâtiments situés dans les eaux canadiennes ou dans la zone économique exclusive du Canada, 2) les bâtiments canadiens, où qu'ils soient, et 3) les épaves qui sont situées au Canada, dans sa mer territoriale et dans sa zone économique exclusive à la suite d'un accident de mer. Une « épave » est définie comme suit : « [t]out ou partie d'un bâtiment qui a sombré, s'est échoué, notamment sur la rive, ou est à la dérive; ou équipement, approvisionnement, cargaison ou toute autre chose qui se trouve ou se trouvait à bord d'un bâtiment et qui a sombré, s'est échoué, notamment sur la rive, ou est à la dérive ».

Responsabilité stricte

La Loi aura comme principale incidence d'exposer les propriétaires de bâtiments à une responsabilité stricte à l'égard des épaves dangereuses, certains propriétaires étant tenus de souscrire une assurance pour couvrir les

frais d'enlèvement des épaves. La législation vise ainsi à minimiser les dommages causés par les épaves à « la sécurité, à la navigation, à la propriété, aux collectivités et au milieu marin ». La Convention définit les épaves dangereuses comme étant celles « dont on peut raisonnablement attendre des conséquences préjudiciables graves pour le milieu marin ou des dommages pour le littoral » ou les intérêts marins (tels que les pêches et le tourisme).

Le fardeau initial de l'enlèvement de l'épave incombe au propriétaire du bâtiment. Aux termes du paragraphe 21(1) de la Loi, si le ministre des Pêches et des Océans (le « **Ministre** ») est d'avis que l'épave (c.-à-d. le bâtiment impliqué dans l'accident de mer ayant causé cette épave) présente un danger, il peut ordonner au propriétaire du bâtiment de l'enlever. Si le propriétaire omet de le faire dans le délai précisé, ou ne peut être contacté, le Ministre peut prendre toutes les mesures qu'il estime proportionnées au danger pour signaler l'épave ou l'enlever. De plus, aux termes des articles 30, 32 et 34 de la Loi, il est interdit au propriétaire d'un bâtiment délabré de le faire échouer, de l'abandonner ou de le faire sombrer. Dans un tel cas, le Ministre peut prendre toutes les mesures nécessaires pour enlever l'épave dangereuse.

La responsabilité stricte des frais engagés dans le cadre du processus d'enlèvement d'une épave dangereuse par le Ministre incombe au propriétaire de l'épave. Toutefois, cette responsabilité stricte comporte certaines exceptions, notamment lorsque l'épave résulte d'un acte de guerre, d'un phénomène naturel, du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, ou d'omissions ou d'actes préjudiciables du gouvernement ou d'une autorité responsable de la navigation.

Assurance et certification

Lorsque la Loi entrera en vigueur le 30 juillet 2019, les propriétaires de bâtiments d'une jauge brute supérieure à 300 tonnes qui sont immatriculés au Canada seront tenus de souscrire une assurance pour couvrir les frais d'enlèvement des épaves. Cette assurance devra permettre l'exercice d'un recours direct contre l'assureur et prévoir au plus les limites de responsabilité qui s'appliquent au bâtiment en particulier, conformément à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (Canada). Par ailleurs, le propriétaire du bâtiment pourra démontrer qu'il a prévu d'autres garanties financières pour couvrir les frais liés à « la localisation, à la signalisation et à l'enlèvement » de l'épave.

En outre, les propriétaires de bâtiments seront également tenus de détenir et d'avoir en leur possession le certificat prévu par la Convention sur l'enlèvement des épaves (le « **Certificat** »), qui constitue une preuve d'assurance (ou d'une autre forme de garantie financière, comme il est mentionné ci-dessus). Les propriétaires doivent être munis d'un certificat pour chaque bâtiment qui répond aux critères d'assurance obligatoire et le présenter sur demande. Pour demander un certificat, le propriétaire d'un bâtiment doit présenter à Transports Canada 1) une preuve d'assurance (c.-à-d. une carte bleue), et 2) un formulaire de demande rempli.

Les bâtiments étrangers d'une jauge brute supérieure à 300 tonnes qui font escale dans les ports et les terminaux du Canada devront montrer un certificat délivré par un État partie à la Convention. Un bâtiment étranger qui est immatriculé dans un État non partie à la Convention et qui ne possède pas déjà un Certificat pourra présenter une demande de Certificat à Transports Canada.

Les bâtiments qui ne sont pas munis d'un Certificat ne pourront être exploités au Canada (s'il s'agit de bâtiments canadiens) ni entrer dans un port au Canada ou dans la zone économique exclusive du Canada ni en sortir. Le défaut d'obtenir un Certificat pourra entraîner l'imposition d'une mesure d'application, y compris la détention du bâtiment et des amendes.

Les propriétaires de navires devraient commencer à revoir leurs documents d'assurance afin de s'assurer qu'ils respectent les nouvelles exigences en matière d'assurance et de certification.

par Joanna Dawson

Mise en garde

Le contenu du présent document ne fournit qu'un aperçu du sujet et ne saurait en aucun cas être interprété comme des conseils juridiques. Le lecteur ne doit pas se fonder uniquement sur ce document pour prendre une décision, mais devrait plutôt consulter ses propres conseillers juridiques.

© McMillan S.E.N.C.R.L., s.r.l. 2019