

# L'ABC des régimes en matière de pollution par les navires (Canada)

Peter J. Cullen\*

Symposium sur l'environnement au tribunal :  
Protection de l'environnement marin

Les 13 et 14 octobre 2016  
Dalhousie University



Canadian Institute of Resources Law Institut  
canadien du droit des ressources



**UNIVERSITY OF CALGARY**  
FACULTY OF LAW

This project was undertaken with the financial support of:  
Ce projet a été réalisé avec l'appui financier de :



Environment and  
Climate Change Canada

Environnement et  
Changement climatique



**DALHOUSIE**  
**UNIVERSITY**

SCHULICH SCHOOL OF LAW



**DALHOUSIE**  
**UNIVERSITY**

**MARINE &**  
**ENVIRONMENTAL**  
**LAW INSTITUTE**

\* Associé, Stikeman Elliott S.E.N.C.R.L., s.r.l. (Montréal). Cet article se base partiellement sur l'apport de son auteur à un autre article, intitulé *Report on the Legal Framework for Civil Liability for Vessel Source Oil Spills in Polar Regions*, paru chez L.R. Overby (Annuaire du CMI, , New York I, 2015; pour consulter la section sur le droit canadien, se reporter à [www.comitemaritime.org/Polar=Shipping/0,2793,19332,00.html](http://www.comitemaritime.org/Polar=Shipping/0,2793,19332,00.html)).

L'auteur souhaite également souligner l'apport d'Arad Mojtahedi, associé, dans la rédaction du présent article.

L'Institut canadien du droit des ressources favorise l'accessibilité, la diffusion et l'échange des renseignements publics. Vous êtes autorisé à copier, à diffuser, à afficher, à télécharger et, par ailleurs, à traiter cet ouvrage librement, moyennant les conditions suivantes :

- (1) Vous devez mentionner la source de cet ouvrage;
- (2) Vous ne pouvez modifier cet ouvrage;
- (3) Vous ne pouvez en faire un usage commercial sans le consentement écrit préalable de l'Institut.

## INTRODUCTION

Cet article sert de courte entrée en matière sur un sujet qui préoccupe depuis un certain temps les acteurs du domaine maritime, comme les propriétaires de navires, les exploitants, les administrateurs, les investisseurs, les prêteurs, les assureurs, les affréteurs, les groupes commerciaux, les environnementalistes, les législateurs et les avocats. À l'instar de l'échouement de l'*Exxon Valdez dans les eaux de l'Alaska en 1989, qui a mené au rapport Brander-Smith<sup>1</sup> sur la capacité du Canada à contenir les déversements d'hydrocarbures de grande envergure (et sur le besoin d'une plus grande surveillance des opérations pétrolières en eaux canadiennes)* et qui a également mené au remaniement des lois canadiennes en matière de pollution, d'autres incidents de même ampleur à l'étranger ont servi à mettre la table pour des efforts concertés à l'échelle internationale en vue de mettre de l'avant des régimes structurés de contrôle de la pollution dans la marine marchande.

Une telle collaboration a mené à la rédaction d'un corpus de conventions internationales par l'intermédiaire de l'Organisation maritime internationale<sup>2</sup> (« l'OMI »), aidée notamment par le Comité maritime international<sup>3</sup> (« CMI ») et bon nombre d'associations nationales en droit maritime<sup>4</sup>. Certaines de ces conventions sont abordées plus en détail ci-après. Parallèlement, les associations commerciales ont développé des plateformes pour les besoins de certains enjeux de politiques et afin d'obtenir du soutien à l'égard projets écologiques en eaux canadiennes et dans certains arrangements bilatéraux<sup>5</sup>.

La pollution par les navires ne se limite pas à la pollution par les hydrocarbures. Elle peut comprendre une série d'événements, de contretemps, de situations et de substances en lien avec les combustibles fossiles (hydrocarbures et produits dérivés) et des substances dangereuses et nocives, sans mentionner les pratiques de récupération et le déplacement d'épaves. On pourrait aller plus loin et y inclure les particules dans l'air (émissions et résidus de cargaison en vrac) et les rebuts (eaux usées, déchets, etc.). Bien que cet article aborde un certain nombre de ces questions, c'est celle des hydrocarbures qui demeure au cœur des préoccupations, en raison de

---

<sup>1</sup> Comité d'examen public des systèmes de sécurité des navires-citernes et de la capacité d'intervention en cas de déversements en milieu marin, *Protégeons nos eaux : rapport final* (Ottawa : ministre des Approvisionnement et Services, 1990), en ligne : Pêches et Océans Canada <http://www.dfo-mpo.gc.ca/Library/117791.pdf> (version française non disponible en ligne).

<sup>2</sup> Organisation maritime internationale : <http://www.imo.org/fr/Pages/Default.aspx>. L'OMI est un organisme spécialisé des Nations Unies dont la responsabilité est d'améliorer la sécurité dans la marine marchande, notamment en atténuant les risques de pollution.

<sup>3</sup> Comité maritime international : <http://comitemaritime.org/>.

<sup>4</sup> Se reporter, par exemple, au travail de l'Association canadienne de droit maritime, sur le site [www.cmla.org](http://www.cmla.org).

<sup>5</sup> Se reporter au site Web de l'Alliance verte, [www.allianceverte.org](http://www.allianceverte.org), une organisation de Québec (Québec) et de Seattle (Washington), composée d'importantes associations canadiennes et américaines représentant plus de 500 sociétés du secteur maritime. Elle fait la promotion d'un programme volontaire de certification environnementale dans les secteurs de l'industrie maritime en Amérique du Nord. Se reporter également au site Web de l'Autoroute H<sub>2</sub>O, [www.auth2o.com](http://www.auth2o.com), une initiative appuyée par la Corporation de Gestion de la Voie Maritime du Saint-Laurent (Cornwall, Ontario) et par la Saint Lawrence Seaway Development Corporation (Washington, D.C.) dans leurs efforts pour encourager le transport maritime en tant que solution de rechange durable au transport routier et ferroviaire de cargaisons en vrac, y compris le vrac liquide.

ses effets permanents et particulièrement nocifs pour l'environnement (sur les plans de la substance, de la durée, des répercussions et du coût de nettoyage).

## CONTEXTE

Le Canada est un État fédéral dont les compétences et les pouvoirs sont limités par la *Loi constitutionnelle de 1867*<sup>6</sup>. Cette loi limite également les pouvoirs du gouvernement fédéral, lequel jouit d'une compétence exclusive en matière de navigation et de marine marchande sur toutes les voies navigables du pays, internes comme externes.

Le pouvoir du Canada sur ses eaux externes ne va pas au-delà de ses eaux territoriales (12 milles marins à partir de sa ligne de côte) et de la zone économique exclusive attenante (qui s'étend à 200 milles marins à partir de la ligne de côte)<sup>7</sup>. Ces eaux peuvent s'étendre davantage, selon la nature du plateau continental sous-jacent.

De façon générale, les lois canadiennes en matière de pollution s'appliquent à la contamination sur des eaux navigables, qu'il s'agisse d'eau douce ou d'eau de mer (qu'elles soient couvertes de glace ou non). Les lois provinciales et territoriales en matière de pollution s'appliquent aux eaux non navigables et aux lignes de rivage provinciales et territoriales. Il arrive parfois que ces compétences empiètent l'une sur l'autre, selon la nature et l'effet de la contamination. De plus, les lois fédérales, provinciales et territoriales prévoient la possibilité de porter des accusations par rapport à une contamination du milieu marin. Dans les régions arctiques canadiennes, cela comprendrait les eaux non navigables et les lignes de rivage septentrionales de la province de Québec (et, dans une moindre mesure, celle de Terre-Neuve-et-Labrador), les eaux non navigables et les lignes de rivage des trois territoires (Nunavut, Territoires du Nord-Ouest et Yukon) ainsi que la grande étendue des eaux arctiques du Canada.

En 1985, le Canada a adopté la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*<sup>8</sup> (la « **LPPEA** »), instrument qui a depuis été assujéti à la principale loi canadienne en matière de responsabilité en matière de pollution par les hydrocarbures, la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*<sup>9</sup> (la « **LRMM** »). La LPPEA interdit de rejeter des déchets dans les eaux arctiques. L'expression « eaux arctiques » est définie<sup>10</sup> comme les eaux intérieures du Canada et les eaux comprises dans la mer territoriale du Canada et la zone économique exclusive du Canada, à l'intérieur de la zone délimitée par le soixantième parallèle de latitude Nord, le cent quarante et unième méridien de longitude Ouest et la limite extérieure de la zone économique exclusive; cela couvre essentiellement l'archipel de l'Arctique. Étant donné que la frontière internationale entre le Canada et le Groenland est à moins de 200 milles marins de la première ligne des eaux territoriales du Canada, la limite extérieure dans cette région est remplacée par la frontière internationale. Le mot « déchet » est généralement défini comme toute substance qui, si elle était ajoutée à l'eau, altérerait ou contribuerait à altérer la qualité de celle-ci au point d'en

<sup>6</sup> 30 & 31 Victoria, ch. 3 (R.U.), art. 91 et suivants.

<sup>7</sup> *Lois sur les océans* L.C. 1996, ch. 31

<sup>8</sup> LRC 1985, chap. A-12.

<sup>9</sup> L.C. 2001, chap. 6.

<sup>10</sup> *Supra*, note 9, art. 2.

rendre l'utilisation nocive pour l'homme ou pour les animaux, poissons ou plantes utiles à ce dernier<sup>11</sup>. Cette définition va dans le même sens que celle du mot « polluant » dans la LRMM<sup>12</sup>.

En 2014, l'OMI a terminé son ouvrage initial sur l'*International Code for Ships Operating in Polar Waters*<sup>13</sup>, un code international pour les navires opérant dans les eaux polaires (le « *code polaire* ») en s'appuyant sur certaines exigences de sécurité du Comité sur la sécurité maritime. En 2015, le Comité de la protection du milieu marin de l'OMI a adopté un certain nombre de dispositions d'ordre environnemental (des modifications à certaines dispositions des conventions MARPOL et SOLAS. L'entrée en vigueur du code polaire est prévue pour 2017, avec une période de transition pour les navires actuels (mais obligatoire pour les navires en construction). Transport Canada étudie actuellement la meilleure façon d'incorporer les dispositions du code polaire aux lois nationales. On envisage d'abroger et de remplacer les règlements de la LPPEA, ce qui aurait essentiellement pour effet de mettre à jour ces règlements conformément aux dispositions du code polaire en matière de sécurité et d'environnement.

## POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES

Le Canada est signataire d'un certain nombre de conventions internationales relatives à la pollution par les hydrocarbures, telles que la *Convention internationale pour la prévention de la pollution causée par les navires, 1973, Protocoles de 1978 et de 1997*, la *Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures* (1990) et la *Convention sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soude* (2001). Ces conventions ont été incorporées à la législation fédérale, en tout ou en partie, dans la *Loi sur la marine marchande du Canada* (la « **LMMC** ») et dans la LRMM<sup>14</sup>, avec leurs modifications occasionnelles (dont certaines sont décrites exhaustivement ci-dessous), et s'appliquent aux eaux navigables du Canada. Essentiellement, elles établissent le principe selon lequel le navire (et ses parties intéressées), en tant que pollueur, est visé au premier chef par la responsabilité.

Une modification importante à la LRMM a été de faire appliquer les règles de responsabilité de la *Convention sur la responsabilité civile* à tous les navires polluants, avec des règles particulières dans la section 1 de la LRMM relativement aux navires visés par la Convention, c'est-à-dire les pétroliers transportant une cargaison d'hydrocarbures persistants en vrac. La responsabilité des navires non visés par la Convention se trouve à la section 2 de la LRMM, où le mot « hydrocarbures » est défini en termes généraux comme englobant les hydrocarbures de toutes sortes sous toutes leurs formes (notamment le pétrole, le fioul, les boues, les résidus d'hydrocarbures et les hydrocarbures mélangés à des déchets – à l'exclusion des déblais de dragage). De plus, un « navire » est défini comme un bâtiment ou embarcation conçu, utilisé ou utilisable, exclusivement ou non, pour la navigation, indépendamment de son mode de propulsion ou de l'absence de propulsion (ce qui comprend les navires échoués ou coulés et les

---

<sup>11</sup> *Ibid.*

<sup>12</sup> *Supra*, note 10, art. 47.

<sup>13</sup> Organisation maritime internationale, *International Code for Ships Operating in Polar Waters (code polaire)*, [2015] MEPC 68/21 à 3.

<sup>14</sup> *Loi sur la marine marchande du Canada*, L.C. 2001, ch. 26; pour la LRMM, se reporter à *supra*, note 10, Annexes 5, 6, 7 et 8.

épaves). La différence entre les navires visés par les sections 1 et 2 est également pertinente au point de vue de l'accès aux Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL), ceux-ci étant limités aux déversements impliquant des navires visés par la Convention en vertu de la section 1.

La pollution au sens de la LRMM (section 1 ou 2) donne essentiellement lieu à une responsabilité stricte (laquelle ne requiert pas de preuve de faute ou de négligence) pour les dommages découlant de la pollution par les hydrocarbures (y compris les dommages associés à la dégradation de l'environnement et les frais occasionnés par les mesures raisonnables de remise en état) ainsi que pour les coûts et dépens du ministre fédéral des Pêches et des Océans (organisme d'intervention autorisé au titre de la LMMC<sup>15</sup>) ou d'autres, relativement aux mesures prises pour prévenir, contrer, réparer ou réduire au minimum les dommages causés par la pollution par hydrocarbures. Cela comprend les coûts raisonnables assumés par le ministre pour la surveillance d'un déversement et des travaux de nettoyage. Comme la Garde côtière canadienne (et son parc de brise-glace, de navires de ravitaillement et de patrouille) et Pêches et Océans Canada (et son parc de navires de patrouille et d'inspection) relèvent du ministre, ce sont ces entités qui interviennent généralement engagées dans de telles situations.

La LMMC établit le cadre de travail pour la prévention de la pollution ainsi que les mesures d'intervention et d'exécution<sup>16</sup>. Concernant les hydrocarbures, les navires doivent avoir conclu une entente avec un organisme d'intervention reconnu (accrédité) qui pourra gérer adéquatement toute la quantité d'hydrocarbures (la cargaison *et* le carburant) à bord, relativement aux eaux dans lesquelles se trouve le navire. Le navire doit également avoir à bord une déclaration en bonne et due forme où figurent le nom et l'adresse de ses assureurs (pour les besoins de l'assurance responsabilité en cas de pollution) et qui confirme que l'entente relative aux mesures d'intervention (identifiant les personnes autorisées à la mettre en œuvre) est en vigueur. La LMMC oblige les installations de manutention d'hydrocarbures (les exploitants) à se doter d'ententes ou de déclarations similaires.

La LMMC établit aussi les pouvoirs et les attributions des agents d'intervention environnementale<sup>17</sup>. Un agent qui a des motifs raisonnables de croire qu'un navire pourrait ou a pu rejeter des polluants peut notamment ordonner à ce navire de s'amarrer ou de jeter l'ancre, monter à bord et recueillir des échantillons, déclarer une zone d'urgence, ordonner à quiconque de lui prêter assistance ou de lui fournir des renseignements (journaux de bord, etc.), utiliser tout système informatique ou de traitement de données afin d'examiner des données, etc. L'agent peut également détenir un navire.

La LMMC donne le pouvoir au ministre des Pêches et des Océans, lorsqu'il a des motifs raisonnables de croire qu'un navire a rejeté, rejeté ou rejettera probablement un polluant, de prendre des mesures afin de réparer, contrer, prévenir ou réduire au minimum les dommages dus à la pollution. Le ministre peut surveiller les mesures prises par les parties intéressées au navire concernant toute pollution (réelle ou crainte) et peut leur ordonner de prendre toute mesure

---

<sup>15</sup> *Supra*, note 15.

<sup>16</sup> *Supra*, note 15, partie 8.

<sup>17</sup> *Supra*, note 15, partie 9.

requis. Le ministre peut également intervenir et prendre le commandement des opérations de nettoyage.

Le Canada a également donné force de loi à des portions des *Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1992* (les « **FIPOL** »), de la *Convention sur la responsabilité civile de 1992* et du *Protocole de 2003 portant création du Fonds complémentaire*<sup>18</sup> en les intégrant dans la LRMM. Au titre de la partie 6 de la LRMM, les parties intéressées ont le droit de limiter leur responsabilité aux dommages dus à la pollution (y compris les mesures de prévention et de réparation) dans certains cas. Ainsi, lorsque les réclamations dépassent ces montants limites (lesquels sont habituellement financés par les parties intéressées au navire, y compris les souscripteurs de l'assurance responsabilité), il est possible de recourir au FIPOL ou, dans certaines circonstances, à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires<sup>19</sup> (« **CIDPHN** »), un fonds canadien dont le gouvernement fédéral désigne l'administrateur. Ces fonds perçoivent des cotisations auprès des transporteurs pour assurer l'existence d'un fonds de dernier recours.

Le tribunal canadien d'amirauté, la Cour fédérale, a compétence en matière réelle à l'égard des questions de navigation et de marine marchande. C'est un tribunal national d'amirauté qui siège partout au pays. Il s'agit de la Cour d'amirauté<sup>20</sup> à laquelle renvoie la LRMM pour les instances concernant la limitation et les créances connexes aux questions de pollution sous les régimes des fonds.

D'autres lois pertinentes en matière de pollution ont occasionnellement été appliquées en cas d'empiètement de champs de compétence entre des ministères fédéraux ou entre des eaux navigables ou des lignes de rivage de provinces ou territoires; l'on parle notamment de la *Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs*<sup>21</sup> (fédérale), la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement*<sup>22</sup> (1999), l'*Environmental Protection Act*<sup>23</sup> de Terre-Neuve-et-Labrador et l'*Environment Act*<sup>24</sup> de la Nouvelle-Écosse. Ces lois stipulent généralement que la pollution causée par les hydrocarbures constitue une infraction de responsabilité stricte (qui ne requiert pas de preuve de faute ou de négligence) et (à l'instar de la LRMM) cible généralement le propriétaire, le gardien ou la personne qui assumait la responsabilité, la gestion ou le contrôle de la substance polluante (comme le propriétaire du navire ou l'affrètement coque nue). Certaines lois vont plus loin en prévoyant la possibilité de présumer que les administrateurs et les dirigeants d'une société ont participé à l'infraction commise par leur société, à moins d'établir qu'ils ont

---

<sup>18</sup> Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures : <http://www.iopcfunds.org/fr/a-propos-des-fipol/cadre-juridique/>. Se reporter également aux parties 6 et 7 ainsi qu'aux Annexes 5, 6, 7 et 8 de la LRMM, *supra*, note 10.

<sup>19</sup> Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires : <http://www.ssopfund.ca/>.

<sup>20</sup> *Supra*, note 10, art. 2.

<sup>21</sup> L.C. 1994, ch. 22.

<sup>22</sup> L.C. 1999, ch. 33.

<sup>23</sup> SNL2002, c. E-14.2.

<sup>24</sup> S.N.S. 1994-95, c.1

fait preuve de diligence raisonnable en prenant toutes les précautions nécessaires pour prévenir l'infraction.

## **SUBSTANCES NOCIVES ET POTENTIELLEMENT DANGEREUSES (SNPD)**

Pour couvrir les produits qui ne sont pas régis par les « conventions sur les hydrocarbures », l'OMI a conçu un régime similaire de responsabilité stricte pour les substances dangereuses et nocives. Elles comprennent les gaz liquides, les substances liquides avec un certain point d'inflammation, les produits nuisibles transportés dans des conteneurs et les matériaux solides en vrac comportant des risques de nature chimique. De récentes études ont démontré une hausse dans la circulation de navires transportant des conteneurs de SNPD ainsi qu'une augmentation du nombre de navires-citernes transportant des produits chimiques, du gaz naturel liquéfié (GNL) et des gaz de pétrole liquéfié (GPL). L'OMI rapporte qu'environ 2 000 différents « types de SNPD » sont régulièrement transportés par bateau et qu'il se négocie chaque année environ 200 millions de tonnes de produits chimiques<sup>25</sup>.

Typiquement connu sous le nom « *Convention SNPD*<sup>26</sup> », ce régime prévoit une structure d'indemnisation des parties ayant subi un préjudice dû au transport national ou international sur mer de substances admissibles qui ne sont pas visées par la *Convention sur la responsabilité civile* ou par la *Convention sur les hydrocarbures de soute*. Lorsque la Convention entrera en vigueur (seulement huit pays l'ayant signée jusqu'à maintenant, sur un minimum requis de douze), les receveurs de cargaison visée devront cotiser au fonds des SNPD. En ce qui concerne les conventions sur les hydrocarbures, la Convention SNPD maintient le principe du « pollueur payeur ».

La Convention établit un régime de prévention, de préparation et de lutte (comme on le voit dans la LMMC) ainsi qu'un cadre de responsabilité et d'indemnisation (comme dans la LRMM). Les parties intéressées au navire sont les premières à payer (au titre d'un régime similaire de responsabilité stricte, jusqu'à concurrence d'un maximum, avec le soutien d'une assurance obligatoire), le tout étant chapeauté par un fonds d'indemnisation financé par les cotisations que versent les receveurs de SNPD.

Bien que la Convention ne soit pas encore entrée en vigueur (le Canada prévoit pouvoir la ratifier en 2018), la LRMM oblige actuellement les receveurs de certaines cargaisons de SNPD à rendre des comptes au ministre des Transports et à l'administrateur de la CIDPHN. Transport Canada a récemment publié une version préliminaire de nouvelles exigences de reddition de compte, que les intervenants passent maintenant en revue.

<sup>25</sup> Se reporter à la Convention SNPD – Pourquoi elle est nécessaire, FIPOL – <http://www.hnsconvention.org/fr/>.

<sup>26</sup> Les Fonds internationaux d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, la *Convention SNPD*, [2010]; en ligne : <http://www.hnsconvention.org/fr/>. Son titre complet est *Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses*.



## EAU DE BALLAST

En 2004, l'OMI a adopté l'*Convention internationale pour le contrôle et la gestion de l'eau et des sédiments de ballast des navires*<sup>27</sup>. Avec la récente ratification de la Convention par la Finlande (le Canada l'a ratifiée en 2010), le seuil requis pour son entrée en vigueur (30 États comptant 35 % du tonnage maritime mondial) a été atteint. La Convention entrera donc en vigueur en septembre 2017.

La Convention est conçue pour contrôler la propagation d'espèces aquatiques envahissantes ramassées pendant les opérations de ballastage en eaux étrangères, puis subséquemment transférées dans des eaux nationales. Au Canada, ces opérations ont provoqué une explosion démographique de la moule zébrée et d'autres espèces envahissantes, particulièrement dans les Grands Lacs. Avec peu de prédateurs connus, ces espèces, si elles sont laissées sans contrôle, peuvent perturber (et parfois détruire) des éléments des écosystèmes aquatiques.

L'actuel programme canadien d'eau de ballast<sup>28</sup> est solide, et la Convention place les intérêts maritimes canadiens dans une position délicate. Les États-Unis n'ont pas signé la Convention, et ses États riverains (et ports) des Grands Lacs ont adopté des critères différents face à ces problèmes liés à l'eau de ballast. Une autre difficulté s'est fait jour sur le plan technique : il est possible que la technologie éprouvée et utilisée dans d'autres régions du monde marin ne fonctionne pas correctement en raison de l'eau douce et des basses températures des Grands Lacs. Les intérêts maritimes canadiens pourraient avoir à rendre des comptes à différentes autorités avec des exigences ou des solutions incertaines.

Les préoccupations du milieu maritime international sur cette convention ont à juste titre amené ses dirigeants à appeler à l'uniformité, et pour les gouvernements, à agir face à ce [TRADUCTION] « chaos de l'eau de ballast »<sup>29</sup>. À l'échelle nationale, Transport Canada tente de trouver une solution qui respecte les objectifs de la Convention.

## RECYCLAGE DES NAVIRES ET ENLÈVEMENT DES ÉPAVES

Afin de garantir un régime de recyclage de navires qui serait sécuritaire et sûr au point de vue environnemental, l'OMI a adopté en 2009 la *Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires*<sup>30</sup>. Son but est de réduire les risques non nécessaires pour la santé humaine, pour la sécurité et pour l'environnement dans la mise au rebut de navires, y compris les plateformes pétrolières et les installations connexes. Généralement, les

<sup>27</sup> Organisation maritime internationale, *Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses, avec le Protocole d'avril* [2010].

<sup>28</sup> Transport Canada, *Discussion Paper : Canadian Implementation of the Ballast Water Convention* (Ottawa : Transport Canada, 2012). Se reporter également au *Règlement sur le contrôle et la gestion de l'eau de ballast*, DORS/2011-237 (habileté par la LMMC).

<sup>29</sup> Se reporter au communiqué de presse de la Chambre internationale de la marine marchande (<http://www.ics-shipping.org/news/press-releases/view-article/2016/09/08/urgent-need-for-governments-to-act-on-ballast-water-chaos>) (en anglais seulement).

<sup>30</sup> Organisation maritime internationale, *Convention internationale de Hong Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires* [2009] SR/CONF/45.

navires moins récents contiennent des quantités de substances nuisibles à l'environnement, comme l'amiante, des métaux lourds, des hydrocarbures, des produits chimiques appauvrissant la couche d'ozone et des toxines du même genre. La Convention fournit des lignes directrices pour inventorier les matériaux dangereux, pour mettre en place des plans de recyclage des navires et des installations de recyclage permettant d'atténuer les dangers de pollution et les risques pour la santé, ainsi que de documenter les étapes du recyclage et le respect des pratiques exemplaires en matière environnementale. De plus, des lignes directrices parallèles ont été établies par rapport à l'inspection, au sondage et à la certification des navires (pour divulguer et enregistrer les matières dangereuses).

Pour entrer en vigueur, la Convention a besoin d'être adoptée par 15 États représentant 40 % du tonnage de la marine marchande du monde entier. Bien que la Convention ne soit pas encore entrée en vigueur, les propriétaires de navires ont graduellement adopté ses lignes directrices, et des installations de recyclage conformes se développent.

Même si l'enlèvement des épaves ne relève pas à proprement parler des « efforts de recyclage », l'OMI a aussi porté son regard sur la question. La *Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, 2007*,<sup>31</sup> fournit une structure pour l'enlèvement efficace et rapide des épaves (et des cargaisons) situées hors des eaux territoriales et qui sont susceptibles d'avoir un effet néfaste sur l'environnement côtier et marin.

La *Convention de Nairobi* établit les exigences en matière de signalement des épaves, les critères d'établissement des dangers pour l'environnement et la navigation, les mesures pour faciliter l'enlèvement des navires et des cargaisons, les dispositions liées à la responsabilité et l'assurance indemnisation obligatoire en cas de dommage (essentiellement, un régime de responsabilité stricte, sauf certaines exceptions, des parties intéressées au navire à hauteur du coût de la localisation, du marquage et de l'enlèvement des épaves et des travaux de remise en état).

Le Canada n'a pas encore adopté ces conventions. Elles sont néanmoins dans sa mire et les intervenants du milieu maritime marchand en examinent les implications éventuelles du point de vue des opérations, de l'environnement et des assurances.

## CONCLUSION

De plus en plus, le commerce mondial requiert le transport maritime de produits de base ou de matériaux dangereux sur de grandes distances, ce qui pose un risque pour l'activité maritime, la santé humaine et l'environnement. La diligence, les nouvelles technologies et les collaborations concrètes par le respect des pratiques exemplaires sont des facteurs d'atténuation, mais sans des normes uniformes et une mise en application coordonnée, leurs effets seront limités.

Les chefs de file de l'industrie, les intervenants et les gouvernements, par l'entremise de l'OMI et des autres institutions favorables, doivent continuer de mener cette initiative d'uniformité générale et de mesures d'exécution pour assurer la recherche constante d'une norme élevée de prévention de la pollution et de sécurité de l'environnement, en équilibre avec les exigences du commerce, et sur la base des priorités. En dépit des énormes avancées réalisées, les

---

<sup>31</sup> Organisation maritime internationale, *Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves* [2007].

démarches pour établir et maintenir des pratiques exemplaires et des normes communes en général afin de rendre le secteur du transport maritime plus écologiques restent un travail inachevé.

\* \* \*