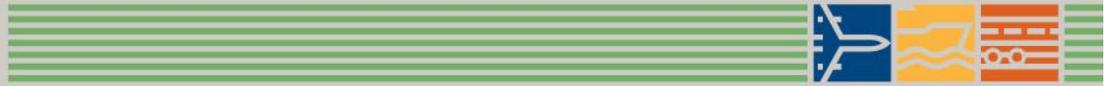




Transport  
Canada

Transports  
Canada



*Régime législatif canadien proposé  
pour les mesures d'atténuation des dangers  
associés aux épaves*

**Document de travail**

**Politique maritime internationale  
TRANSPORTS CANADA  
Juin 2015**

**Canada**

(Cette page est laissée en blanc intentionnellement)

## Table des matières

<b>Objet .....</b>	<b>2</b>
<b>Introduction .....</b>	<b>2</b>
<b>Législation canadienne actuelle et épaves .....</b>	<b>4</b>
<b>Régime proposé .....</b>	<b>6</b>
<b>a) Champ d'application .....</b>	<b>6</b>
<b>b) Signalement d'une épave et mise en garde aux navigateurs     (applicable à toutes les épaves) .....</b>	<b>8</b>
<b>c) Évaluations du danger .....</b>	<b>8</b>
<b>d) Localisation, marquage et enlèvement des épaves .....</b>	<b>10</b>
<b>e) Responsabilité du propriétaire du navire .....</b>	<b>11</b>
<b>f) Assurance obligatoire .....</b>	<b>13</b>
<b>g) Application, infractions et sanctions .....</b>	<b>17</b>
<b>h) Relation avec d'autres régimes de responsabilité .....</b>	<b>18</b>
<b>i) Promulgation du régime proposé .....</b>	<b>19</b>
<b>Sommaire .....</b>	<b>19</b>
<b><i>Convention internationale sur l'enlèvement des épaves, 2007*</i> .....</b>	<b>22</b>

\*Cette convention a été adoptée par l'Organisation maritime internationale lors d'une conférence convoquée en 2007 à Nairobi, Kenya.

## Objet

- 1 L'objectif du présent document de travail est de connaître l'avis des intervenants à l'égard de l'élaboration éventuelle d'un régime, lequel comprendrait une loi fondée sur la *Convention internationale sur l'enlèvement des épaves, 2007 (Convention ISEE)* qui permettrait de tenir compte de tous les dangers associés aux épaves. Le texte de la convention constitue l'annexe du présent document.
- 2 L'objectif législatif du régime proposé serait de veiller à ce que les bâtiments commerciaux et les embarcations de plaisance qui deviennent une épave dangereuse, qu'ils soient immatriculés ou enregistrés ou qu'ils fassent l'objet d'un permis en vertu de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*<sup>1</sup>, soient enlevés ou gérés par les armateurs, aux frais de ceux-ci, et que les armateurs disposent des ressources financières pour remplir cette obligation. En outre, le régime permettrait aux autorités canadiennes d'enlever ou d'assainir, aux frais de l'armateur, une épave dangereuse – qui serait définie en des termes généraux – assujettie à la législation canadienne dans une situation qui exige des mesures immédiates ou dans laquelle l'armateur omet de prendre ses responsabilités. Le régime proposé ne s'appliquerait pas aux épaves en place avant son entrée en vigueur.

## Introduction

- 3 Chaque année, les sinistres maritimes donnent souvent lieu à un certain nombre d'épaves potentielles ou réelles dans les eaux intérieures et territoriales du Canada. Bien qu'un grand nombre d'épaves potentielles soient récupérées avec succès et remises en service, l'enlèvement ou l'assainissement des bâtiments non récupérés peut être dispendieux. Même si les armateurs sont entièrement responsables d'assumer ces coûts lorsque la navigation est compromise ou que l'épave représente un danger immédiat pour le milieu marin, ce sont trop souvent les contribuables canadiens qui assument les coûts. Les armateurs peuvent devenir insolvables à la suite d'un incident, particulièrement si le bâtiment naufragé n'a aucune valeur de récupération. Dans ce cas, les armateurs ne sont pas en mesure de payer les frais d'enlèvement de l'épave. De plus, la législation en vigueur ne tient pas expressément les armateurs responsables de la gestion des dangers associés aux épaves, sauf si les épaves constituent un obstacle pour la navigation ou posent des risques immédiats pour le milieu marin, en raison de la pollution causée par les hydrocarbures. Par exemple, le gouvernement de la Nouvelle-Écosse a versé plus de 12 millions de dollars pour démanteler et enlever le *NM Miner*, un bâtiment étranger qui s'était échoué dans une zone de nature protégée par le gouvernement provincial après s'être détaché de son remorqueur en septembre 2011. Aucune

---

<sup>1</sup> La législation proposée prévoirait également un mécanisme permettant d'exempter certaines catégories de petits bâtiments, par exemple les embarcations à propulsion humaine (canots, kayaks, canots à rames, etc.), qui sont peu susceptibles de poser un risque important s'ils deviennent des épaves.

disposition des lois fédérales en vigueur n'a permis de tenir les armateurs du *NM Miner* responsables de l'enlèvement de l'épave.

- 4 La majorité des Canadiens conviennent que le Canada doit protéger ses côtes, ses rivières, ses lacs et ses milieux aquatiques contre les dangers associés aux épaves, et que les contribuables ne devraient pas avoir à payer pour les mesures d'atténuation requises pour remédier à ces dangers. Toutefois, le régime législatif actuel du Canada relatif aux épaves est limité, car les armateurs sont principalement tenus d'enlever les épaves qui constituent ou peuvent constituer un obstacle pour la navigation ou d'atténuer les dangers potentiels ou immédiats pour le milieu marin. Dans le cas du *NM Miner*, le bâtiment ne représentait plus un danger pour la navigation lorsqu'il s'est échoué sur la côte de la Nouvelle-Écosse. La Garde côtière canadienne a d'ailleurs indiqué que tous les risques raisonnables de pollution causée par le bâtiment avaient été écartés.
- 5 La législation fondée sur la *Convention ISEE* pourrait remédier à plusieurs des contraintes inhérentes au cadre législatif actuel du Canada en mettant en place un régime de stricte responsabilité et d'assurance obligatoire des armateurs pour la gestion d'un éventail plus vaste de dangers associés aux épaves. La convention définit le mot « danger » comme étant toute circonstance ou menace qui présente un danger ou un obstacle pour la navigation ou dont on peut raisonnablement attendre des conséquences préjudiciables graves pour le milieu marin ou des dommages pour le littoral ou les intérêts connexes d'un ou plusieurs États. Ces « intérêts connexes » sont définis comme étant les intérêts d'un État côtier directement affecté ou menacé par une épave, tels que :
  - (i) les activités maritimes côtières, portuaires et estuariennes, y compris les activités de pêche, constituant un moyen d'existence essentiel pour les personnes intéressées;
  - (ii) les attraits touristiques et autres intérêts économiques de la région en question;
  - (iii) la santé des populations riveraines et la prospérité de la région en question, y compris la conservation des ressources biologiques marines, de la faune et de la flore;
  - (iv) les infrastructures au large et sous-marines.
- 6 La *Convention ISEE* a été adoptée par l'Organisation maritime internationale (OMI) en mai 2007 et est entrée en vigueur le 14 avril 2015 pour les États parties. Le Canada n'est pas partie à la convention. Bien que la convention s'applique à de nombreuses circonstances dans lesquelles un grand bâtiment devient une épave, la législation permettant d'appliquer la convention ne peut, à elle seule, protéger les contribuables contre toutes les épaves. La législation qui tiendrait compte de tous les dangers associés aux épaves devrait élargir l'application de la convention aux bâtiments qui ne sont pas visés par la convention (p. ex. navires non hauturiers, tels que ceux constituant la flotte des Grands Lacs), élargir la portée

de certaines dispositions (p. ex. assurance obligatoire) au-delà de ce que prévoit la convention et prévoir des dispositions uniques pour les autres circonstances non prises en compte par la convention (p. ex. responsabilité liée à l'enlèvement des objets remorqués).

- 7 Dans un document de travail publié en avril 2010, Transports Canada (TC) demandait aux intervenants d'envisager si le Canada devrait ratifier la *Convention ISEE* et appliquer ses dispositions aux eaux intérieures et territoriales du pays. Le document a été distribué aux associations et aux personnes représentant les armateurs, les spécialistes du droit maritime et les assureurs maritimes canadiens. Le document a également été présenté aux réunions nationales du printemps et de l'automne du Conseil consultatif maritime canadien et a été affiché sur le site Web du Ministère<sup>2</sup> afin que quiconque puisse donner son avis. Huit réponses à ce document de travail ont été reçues et toutes recommandaient que le Canada adhère à la *Convention ISEE*. La majorité des répondants approuvaient que la convention s'applique aux eaux intérieures et territoriales du Canada (deux répondants n'ont formulé aucun commentaire sur l'application plus généralisée de la convention). À la lumière de cette réponse, on suppose que les dispositions de la convention sont généralement acceptables pour les armateurs et leurs assureurs, qui devraient remplir sans problème les obligations prévues dans la convention. L'assurance responsabilité liée aux épaves fait partie intégrante de toutes les polices d'assurance responsabilité en matière maritime et les armateurs prudents devraient déjà posséder ce type d'assurance pour se protéger contre les coûts potentiels rattachés aux épaves.
- 8 Le présent document de travail laisse supposer que la *Convention ISEE* serait l'élément central d'un nouveau régime législatif qui tiendrait compte de tous les dangers associés aux épaves. Ce document prend appui sur le document de travail de 2010 tout en adoptant une perspective plus large, et ce, à la lumière des préoccupations croissantes quant aux épaves dans un large éventail de circonstances. On invite les intervenants à formuler des commentaires sur les propositions de mise en œuvre de la convention et sur les diverses dispositions additionnelles indiquées ci-dessous, et qui sont requises pour assurer que le régime est complet. Le document de travail débute par une brève description de l'actuel régime législatif du Canada qui régit les épaves, de façon limitée, puis examine chacun des éléments du nouveau régime législatif.

### **Législation canadienne actuelle et épaves**

- 9 Au moins huit lois fédérales<sup>3</sup> traitent des « dangers » qu'une épave peut représenter. Cependant, aucune loi ne traite de toutes les facettes de l'élimination des dangers dans tous

---

<sup>2</sup><https://www.tc.gc.ca/fra/politique/acf-acfi-nairobi-menu-2210.htm>

<sup>3</sup> *Loi sur la protection de la navigation; Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada; Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques; Loi maritime du Canada; Loi sur les pêches; Loi sur les ports de pêche et de plaisance; Loi sur le ministère des Transports; et Loi sur les parcs nationaux du Canada.*

les emplacements géographiques, comme l'établit la *Convention ISEE*. Voici les deux textes législatifs qui comprennent des dispositions sur certains aspects liés notamment aux épaves :

- (i) *Loi sur la protection de la navigation (LPN)* : L'article 15 crée l'obligation, pour le propriétaire d'un obstacle, y compris une épave, d'informer le ministre des Transports de l'existence de l'obstacle, de marquer celui-ci et de l'enlever immédiatement, à moins que le ministre ordonne une autre mesure. Le ministre des Transports peut également marquer et enlever l'obstacle si le propriétaire omet de le faire. En vertu de l'article 16 de la LPN, le ministre des Transports peut ordonner au responsable à l'égard d'un obstacle ou d'un obstacle potentiel de sécuriser, d'enlever ou de détruire l'obstacle. Il importe de souligner que les articles 15 et 16 de la LPN ne s'appliquent qu'aux eaux figurant dans l'annexe de la *Loi*. La liste des eaux répertoriées comprend les voies navigables les plus utilisées au Canada. Il s'agit de voies navigables dans lesquelles se pratique une navigation commerciale ou de loisir intense.
- (ii) *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada (LMMC 2001)* : En vertu de l'article 180, si le ministre des Pêches et des Océans a des motifs raisonnables de croire qu'un bâtiment, dont une épave, a rejeté, rejette ou risque de rejeter un polluant, il peut prendre les mesures d'atténuation qu'il considère nécessaires pour prévenir, contrer, réparer ou réduire au minimum les dommages dus à la pollution, voire enlever ou détruire le bâtiment et son contenu, et disposer du bâtiment et de son contenu. Le ministre des Pêches et des Océans peut également ordonner à toute personne ou à tout bâtiment de prendre des mesures d'atténuation de la pollution ou de s'abstenir de les prendre.

Bien que la LPN et la LMMC 2001 ne comprennent pas de régime de responsabilité civile, elles contiennent toutes deux des dispositions relatives aux infractions et aux peines pouvant donner lieu à des amendes et à d'autres sanctions sur déclaration sommaire de culpabilité.

10 Outre ces lois, la *Loi sur la responsabilité en matière maritime (LRMM)* prévoit des régimes rigoureux de responsabilité et d'indemnisation pour tous les dommages dus à la pollution causée par des déversements d'hydrocarbures et pour tous les coûts et les dépenses engagés par le ministre des Pêches et des Océans, en vertu de l'article 180 de la LMMC 2001, ainsi que pour tous les coûts et les dépenses engagés par toute autre personne au Canada<sup>4</sup>. À l'avenir, la LRMM prévoira également une indemnisation pour les substances nocives et potentiellement dangereuses transportées en tant de marchandises<sup>5</sup>. Toutefois, la LRMM ne comprend aucun régime de responsabilité obligatoire applicable tout particulièrement aux épaves, ni ne contient d'exigence selon laquelle les armateurs doivent maintenir une assurance associée aux épaves. Cependant, il faut souligner que la partie 3 de la LRMM

---

<sup>4</sup> En vertu des articles 51, 71 et 77 de la LRMM.

<sup>5</sup> Ce régime est déjà en place dans la LRMM et entrera en vigueur au Canada lorsque le pays ratifiera la *Convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses, 2010*, qui entre en vigueur à l'échelle internationale.

portant sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes comprend une disposition qui stipule que les créances liées à l'enlèvement et à l'assainissement des épaves ne sont visées par aucune limitation (voir la partie 3 de l'annexe 1 de la LRMM). Par conséquent, les mesures de recouvrement des coûts engagés par une administration publique ne seront pas bloquées par cette disposition législative, qui accorde aux armateurs le droit de limiter leur responsabilité.

- 11 Cependant, il faut se rappeler que la limitation de la responsabilité, en vertu de la partie 3 de la LRMM, ne constitue pas un régime de responsabilité. Le fait de déterminer si une créance est sujette à une limitation ou non n'établit pas si l'armateur est responsable des dommages. En l'absence d'un régime législatif de responsabilité, cette détermination nécessitera soit l'admission de la responsabilité, soit une poursuite judiciaire permettant de déterminer qui est responsable. Le régime proposé corrigera cette situation en établissant un régime législatif de responsabilité comprenant des règles précises qui permettront de déterminer la responsabilité de l'armateur. Là encore, une fois la responsabilité établie en vertu du nouveau régime, les créances liées à l'enlèvement des épaves continueront d'être exemptées de toute limitation, en vertu de la partie 3 de la LRMM.

## **Régime proposé**

### **a) Champ d'application**

- 12 On propose que la législation mettant en œuvre le régime de la *Convention ISEE* soit élargie aux eaux intérieures et territoriales du Canada, en plus de la zone économique exclusive (ZEE). Ce champ d'application, soutenu par les intervenants au cours des consultations de 2010, assurera que la convention s'applique à tous les bâtiments hauturiers<sup>6</sup> qui font escale dans des ports canadiens dans les Grands Lacs, dans la voie maritime du fleuve Saint-Laurent ou dans toute autre eau navigable intérieure. Un grand nombre de bâtiments ne s'aventurent jamais en eaux ouvertes, y compris certains grands bâtiments exploités exclusivement dans les Grands Lacs. Ces bâtiments doivent également être visés par le champ d'application proposé et donc, assujettis au régime proposé.
- 13 De plus, on propose que la législation utilise une version modifiée de la définition du mot « navire » qui figure au paragraphe 2 de l'article 1 de la *Convention ISEE*. Cette définition comprendrait tous les bâtiments, qu'ils soient hauturiers ou non. Cette approche a déjà été adoptée auparavant. Lorsque le Canada a mis en œuvre la *Convention sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes*, l'application de cette dernière a été élargie aux propriétaires de bâtiments non hauturiers (alinéa 25(1)b) de la LRMM). De même, lorsque le Canada a mis en œuvre la *Convention d'Athènes relative au transport par mer de*

---

<sup>6</sup> Cela exclut les bâtiments de guerre et d'autres bâtiments appartenant à un État et exploité à des fins gouvernementales non commerciales.

*passagers et de leurs bagages*, modifiée par le Protocole de 1996, l'application de cette convention a été élargie aux bâtiments « hauturiers ou non » (alinéa 26(1)a) de la LRMM). Cette approche correspond également à la législation nationale traitant des épaves qui constituent ou peuvent constituer un obstacle pour la navigation, comme la LPN, qui définit un bâtiment comme étant « utilisé pour la navigation en mer ou dans les eaux internes » (article 2 de la LPN).

- 14 Les dispositions de la *Convention ISEE* s'appliquent aussi au « propriétaire enregistré » d'un bâtiment ou, dans le cas d'un bâtiment non immatriculé, à la personne ou aux personnes possédant le bâtiment au moment du sinistre maritime. En tout temps, il semble y avoir, dans les eaux canadiennes, un nombre considérable de bâtiments qui ne sont ni immatriculés ni munis d'un permis, ou dont l'immatriculation ou le permis a été annulé ou suspendu, même si, souvent, le bâtiment continue de flotter au mouillage ou est ancré à un quai. Ces bâtiments sont peut-être encore plus à risque de devenir une épave que les bâtiments immatriculés ou munis d'un permis.
- 15 Par conséquent, conformément à la *Convention ISEE*, le régime proposé s'appliquerait aux bâtiments commerciaux et aux embarcations de plaisance, qu'ils soient immatriculés ou enregistrés, ou qu'ils fassent l'objet d'un permis en vertu de la *LMMC 2001*. Le régime comprendrait également un mécanisme servant à exempter certaines catégories de petits bâtiments, par exemple les embarcations à propulsion humaine (canots, kayaks, canots à rames, etc.), qui sont peu susceptibles de poser un risque important s'ils deviennent des épaves. La décision d'annuler l'immatriculation d'un bâtiment ou de mettre celui-ci hors service ou l'omission entraînant l'annulation de l'immatriculation ne permettrait pas à l'armateur d'annuler ses obligations en vertu de la convention ou du régime proposé, en cas de naufrage.
- 16 Le régime proposé appliquerait également la définition du mot « épave », qui se trouve à l'article 1(4) de la *Convention ISEE* et désigne, « à la suite d'un accident de mer, a) un navire naufragé ou échoué; b) toute partie d'un navire naufragé ou échoué, y compris tout objet se trouvant ou s'étant trouvé à bord d'un tel navire; c) tout objet qui est perdu en mer par un navire et qui est échoué, submergé ou à la dérive en mer; ou d) un navire qui est sur le point de couler ou de s'échouer ou dont on peut raisonnablement attendre le naufrage ou l'échouement, si aucune mesure efficace destinée à prêter assistance au navire ou à un bien en danger n'est déjà en train d'être prise. »

**b) Signalement d'une épave et mise en garde aux navigateurs (applicable à toutes les épaves)**

- 17 La *Convention ISEE* comprend des dispositions qui exigent le signalement des épaves et la mise en garde relative à leur emplacement. Ces exigences sont conformes aux règlements internationaux et canadiens en vigueur et, ainsi, ne constitueraient pas un fardeau administratif ou un coût financier additionnel pour les armateurs ou les contribuables canadiens.
- 18 En vertu de la *Convention ISEE*, un État partie doit exiger que le capitaine ou l'exploitant d'un bâtiment battant son pavillon fasse un signalement à l'État affecté<sup>7</sup> lorsque le bâtiment subit un sinistre maritime ayant causé une épave (article 5). Le signalement d'un sinistre maritime est également obligatoire en vertu du *Règlement sur les rapports de sinistres maritimes* (RRSM), lequel s'applique aux bâtiments canadiens exploités dans toute eau au Canada ou n'importe où dans le monde, et aux bâtiments étrangers exploités dans les eaux intérieures et territoriales du Canada. Le rapport doit indiquer l'emplacement du sinistre (alinéa 4(4)d) du RRSM). La personne responsable à l'égard d'un obstacle dans les eaux figurant à l'annexe de la LPN doit également informer le ministre des Transports sur-le-champ et communiquer les renseignements demandés par le ministre, notamment l'emplacement de l'obstacle. La législation proposée peut prévoir des modifications au RRSM, à la LPN et à tout autre texte législatif pertinent<sup>8</sup>, si ces modifications font en sorte d'harmoniser ces règles avec les exigences de la convention en matière de signalement, tout particulièrement en exigeant que les épaves soient signalées aux autres États affectés.
- 19 La *Convention ISEE* exigerait que le Canada mette en garde les navigateurs et les autres États intéressés (s'il y a lieu) de la nature et de l'emplacement d'une épave dès que ses représentants sont informés de l'existence d'une épave [article 7(1)]. Cette pratique est conforme à l'exigence de publier des avis aux navigateurs en vertu de la *Convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer* (Convention SOLAS – chapitre V, règle 4) et serait exécutée au moyen de processus déjà en place, comme la publication d'avis aux navigateurs.

**c) Évaluations du danger**

- 20 Conformément à la *Convention ISEE*, le régime proposé permettrait aux autorités canadiennes de prendre les mesures qui s'imposent pour faciliter l'enlèvement ou l'assainissement d'une épave se trouvant dans la ZEE, les eaux intérieures ou les eaux territoriales du Canada, seulement s'il est établi que l'épave représente un danger et si le

---

<sup>7</sup> Dans la *Convention ISEE*, l'expression « État affecté » est définie comme étant « l'État dans la zone visée par la convention duquel se trouve l'épave ». La zone visée par la convention comprendrait la ZEE, la mer territoriale et les eaux intérieures du Canada.

<sup>8</sup> Par exemple, la *Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques*, le *Règlement sur la pollution par les bâtiments et sur les produits chimiques dangereux*.

propriétaire omet de prendre les mesures adéquates<sup>9</sup>. La convention comporte une définition très générale du mot « danger » qui comprend les intérêts connexes d'un État côtier qui sont bien au-delà du danger immédiat pour la navigation ou le milieu marin.

21 Il convient de répéter que ces « intérêts connexes » sont définis comme étant les intérêts d'un État côtier directement affecté ou menacé par une épave, tels que :

- (i) les activités maritimes côtières, portuaires et estuariennes, y compris les activités de pêche, constituant un moyen d'existence essentiel pour les personnes intéressées;
- (ii) les attraits touristiques et autres intérêts économiques de la région en question;
- (iii) la santé des populations riveraines et la prospérité de la région en question, y compris la conservation des ressources biologiques marines, de la faune et de la flore;
- (iv) les infrastructures au large et sous-marines.

22 L'article 6 de la convention présente une liste de critères qui doivent être pris en compte pour déterminer si une épave présente un danger. Cette liste n'est pas exhaustive, mais « sert à illustrer » les critères. Elle indique le type, la dimension et la construction de l'épave, ainsi que la nature des marchandises qu'elle transporte et les facteurs associés à son emplacement (profondeur de l'eau, marées, densité du trafic, proximité par rapport aux structures, etc.). L'article établit notamment la nécessité de protéger les zones de mer particulièrement sensibles et les installations portuaires potentiellement vulnérables.

23 L'évaluation du danger permettra de déterminer les mesures que les autorités peuvent exiger qu'un armateur prenne pour atténuer le danger. Il importera que l'évaluation du danger tienne compte de tous les aspects associés à l'épave par rapport aux divers intérêts qui peuvent être compromis. Cela nécessitera un éventail d'expertise et de connaissances locales beaucoup plus grand que celui exigé par les lois canadiennes actuelles, lesquelles ne tiennent compte que des dangers pour la navigation ou des dangers immédiats pour le milieu marin. Les autorités canadiennes devront acquérir cette expertise s'il le faut.

24 En outre, l'évaluation est susceptible d'évoluer au fur et à mesure que la nature du bâtiment, des marchandises, des zones de mer et des intérêts en jeu sera mieux circonscrite. Immédiatement après un incident, il peut être possible de prévenir, d'atténuer ou d'éliminer les dangers que poserait éventuellement une épave. Les armateurs doivent prendre des mesures le plus tôt possible afin de réduire au minimum leur responsabilité. Dans le cas des autorités, il importera de déterminer l'urgence de l'assainissement ou de l'enlèvement d'une épave afin de communiquer des directives rapides à l'armateur quant aux mesures à prendre

---

<sup>9</sup> La législation exigerait l'enlèvement des épaves de bâtiments étrangers dans la ZEE seulement dans les circonstances permises par le droit international.

pour atténuer les dangers. Toutefois, l'armateur ne doit pas se sentir obligé de s'abstenir de prendre des mesures pour enlever l'épave si les autorités n'ont pas terminé leur évaluation du danger. La *Convention ISEE* autorise également l'État affecté à prendre des mesures immédiates pour enlever ou assainir l'épave, ce qui correspond aux aspects liés à la sécurité ou à la protection du milieu marin. Dans ces circonstances, l'armateur est toujours responsable des coûts engagés par l'État<sup>10</sup>.

#### **d) Localisation, marquage et enlèvement des épaves**

- 25 Si des motifs laissent croire qu'une épave constitue un danger, la *Convention ISEE* exige que l'État affecté s'assure que toutes les mesures praticables sont prises pour établir l'emplacement précis de l'épave [article 7(2)]. Dans la majorité des cas, l'emplacement de l'épave est déjà établi grâce aux mécanismes de rapports requis, ce qui comprend l'obligation d'indiquer l'emplacement de l'épave. Dans le cas des bâtiments à la dérive, des mesures additionnelles peuvent devoir être prises pour surveiller l'emplacement changeant de l'épave.
- 26 Une fois qu'on a jugé qu'une épave représente un danger, la *Convention ISEE* exige que l'État affecté s'assure de marquer l'épave. Le marquage de l'épave sert à mettre en garde les autres bâtiments de la présence de l'épave et facilite sa localisation, à des fins d'assainissement. Actuellement, les épaves qui constituent un obstacle pour la navigation dans les eaux figurant à l'annexe de la LPN (article 15) doivent être marquées. Il incombe au responsable à l'égard de l'obstacle de procéder au marquage. La législation mettant en œuvre la *Convention ISEE* élargirait l'application de l'exigence en matière de marquage aux épaves qui représentent d'autres types de danger, aux épaves dangereuses situées dans les eaux canadiennes ne figurant pas à l'annexe de la LPN et aux bâtiments de compétence canadienne se trouvant dans la ZEE. Les autorités canadiennes auraient le pouvoir de marquer l'épave si le propriétaire de l'épave omettait de le faire ou dans les cas où l'épave serait trouvée, mais pas son propriétaire.
- 27 Actuellement, le propriétaire d'une épave n'est responsable de l'enlèvement de l'épave que si celle-ci constitue un obstacle pour la navigation dans les eaux canadiennes figurant à l'annexe de la LPN. Le propriétaire est également responsable de toutes les mesures d'intervention en cas de pollution. Si le propriétaire omet de prendre ces mesures, la Garde côtière canadienne prend les mesures requises et tente de recouvrer les coûts auprès du propriétaire ou, dans un cas de pollution par les hydrocarbures, ce qui comprend les mesures préventives, auprès de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (CIDPHN) si le risque pour l'environnement est attribuable aux hydrocarbures transportés à bord du bâtiment. Toute épave dangereuse ne

---

<sup>10</sup> Aucun élément de ce paragraphe ne vise à empiéter sur les droits et les obligations des sauveteurs ou des armateurs prévus par la *Convention internationale sur l'assistance*.

correspondant pas à ces cas précis n'est pas visée par la législation canadienne pour le moment.

- 28 Dans le cadre du régime proposé, les autorités canadiennes seraient habilitées à publier un « avis d'enlèvement d'épave » exigeant que l'armateur enlève une épave se trouvant dans les eaux ou dans la ZEE du Canada et qui est considérée comme un danger. Dans le cas des épaves de bâtiments étrangers dans la ZEE, le ministre ne peut publier de tels avis que si la compétence du Canada en matière de droit international permet au pays d'exiger l'enlèvement de l'épave.
- 29 Dans la *Convention ISEE*, on définit le mot « enlèvement » comme étant « toute forme de prévention, d'atténuation ou d'élimination du danger créé par une épave ». Selon la situation et le danger posé par l'épave, et conformément au concept d'intervention proportionnelle intégré à l'article 2 de la convention, le propriétaire peut être obligé d'enlever l'épave complètement ou de prendre une mesure moins importante pour atténuer le ou les dangers précis déterminés par l'évaluation du danger (par exemple, l'enlèvement des marchandises dangereuses peut être suffisant).
- 30 L'État affecté doit communiquer immédiatement avec l'armateur et l'État du registre du bâtiment une fois que l'évaluation du danger est terminée et qu'on a jugé que l'épave constitue un danger. Cette communication comprend la consultation sur les mesures à prendre relativement à l'épave (alinéa 9(1)*b*) et sur les conditions que l'État affecté souhaite imposer. L'échéance et les conditions doivent être communiquées par écrit.
- 31 Si l'armateur n'enlève pas l'épave avant la fin de l'échéance ou si les circonstances exigent l'application d'une mesure immédiate, l'État affecté peut enlever l'épave aux frais du propriétaire.

**e) Responsabilité du propriétaire du navire**

- 32 Conformément à l'article 10 de la *Convention ISEE*, le régime proposé établirait la responsabilité stricte de l'armateur qui couvrirait les frais de localisation, de marquage et d'enlèvement d'une épave assujettie à la législation canadienne, y compris tous les coûts connexes pour le gouvernement comme l'évaluation des dangers et le contrôle de l'efficacité des mesures d'atténuation des dangers. Le régime devrait également fournir les mêmes moyens de défense que ceux énoncés à l'article 10 (c.-à-d. si le propriétaire inscrit prouve que l'accident résulte d'actes de guerre, d'hostilités, d'omissions délibérées de tierces parties faites dans l'intention de causer des dommages ou de la négligence de tout gouvernement chargé de l'entretien des aides à la navigation). En vertu de la règle de responsabilité stricte, un requérant n'aurait pas besoin de prouver qu'un armateur est en tort. Le simple fait de déterminer qu'une épave pose un danger serait suffisant pour établir la responsabilité de l'armateur.

- 33 Bien que la *Convention ISEE* prévoie que l'armateur puisse limiter sa responsabilité conformément à tout régime national ou international applicable, la législation proposée ne modifierait en rien la disposition actuelle figurant dans la partie 3 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* dont il est fait mention précédemment, et qui exclut les réclamations relatives aux mesures visant l'enlèvement des épaves ou les mesures d'atténuation des dangers liés à celles-ci du droit de l'armateur de limiter sa responsabilité en vertu de cette partie. Cependant, conformément à l'article 2 de la *Convention ISEE*, l'armateur serait uniquement responsable des mesures proportionnellement au(x) danger(s) déterminé(s) en vertu de l'évaluation des dangers expliquée ci-haut.
- 34 Le cas des bâtiments utilisés pour remorquer d'autres bâtiments ou des objets flottants<sup>11</sup> constitue une situation particulière. Souvent, le bâtiment ou tout autre objet remorqué est de plus grande dimension que le remorqueur et plus susceptible de devenir une épave, plus particulièrement s'il n'est pas propulsé par sa propre force motrice. Dans certaines circonstances, le bâtiment remorqueur doit, afin de préserver sa propre sécurité, se détacher du bâtiment ou de l'objet remorqué. Alors que la *Convention ISEE* tiendrait le propriétaire du remorqueur responsable des coûts de localisation, de marquage et d'enlèvement de l'épave du remorqueur lui-même, elle ne tiendrait pas le propriétaire du remorqueur responsable de l'épave du bâtiment ou de l'objet remorqué.
- 35 Si le bâtiment remorqué est un « navire » selon la définition donnée dans la convention, son propriétaire serait tenu strictement responsable si, à la suite d'un accident de mer (accident maritime) survenant durant l'activité de remorquage, le bâtiment remorqué devenait une épave et s'il était déterminé qu'il constitue un danger. Dans les cas où le bâtiment remorqué est immatriculé et où il se conforme à toutes les dispositions de la convention, le recouvrement des coûts liés à l'enlèvement de l'épave ou à la prise de mesures d'atténuation des dangers associés à l'épave devrait être clair en vertu du nouveau régime. Cependant, si le bâtiment ou l'objet remorqué n'est pas un navire immatriculé, il pourrait s'avérer difficile de tenir son propriétaire responsable des coûts ou même de déterminer l'identité du propriétaire. On pourrait alors établir la responsabilité stricte du propriétaire du remorqueur relativement aux dangers associés à l'épave du bâtiment ou de l'objet remorqué et exiger que le propriétaire souscrive une assurance relativement à l'enlèvement de l'épave ou de l'objet ou aux mesures d'atténuation des dangers liés à ces derniers. Le Danemark a adopté cette approche lorsque l'État a mis en œuvre la *Convention ISEE*.
- 36 La plupart des activités de remorquage au Canada sont assujetties à des contrats standards comme les conditions standards de l'Association des propriétaires de remorqueur de l'Est du Canada ou l'accord de remorquage (*Towcon*) de BIMCO (tâche spécifique en contrepartie d'un paiement forfaitaire) ou accord de location d'un remorqueur (location selon un tarif quotidien). En vertu de ces contrats, le propriétaire du bâtiment ou de l'objet remorqué est

---

<sup>11</sup> Par exemple, des maisons ou des plate-formes flottantes.

tenu responsable en cas de perte du bâtiment ou de l'objet ou advenant le cas où le bâtiment ou l'objet devient une épave, et ce, même si le pilote du remorqueur a fait preuve de négligence. Bien que ces contrats soient souvent considérés comme asymétriques dans la mesure où ils favorisent largement le propriétaire du remorqueur, la validité de ces contrats a été confirmée par les tribunaux sous réserve que les contrats soient clairs et sans ambiguïté et mentionnent que le propriétaire du bâtiment ou de l'objet remorqué est responsable en cas de perte du bâtiment ou de l'objet et doit l'assurer.

- 37 Au lieu de suivre le modèle danois et d'imposer la responsabilité au propriétaire du remorqueur et d'obliger ce dernier à souscrire une assurance, il est proposé que le régime canadien suive la pratique actuelle de l'industrie et établisse la responsabilité stricte de l'armateur du bâtiment ou de l'objet remorqué relativement à son enlèvement ou à son assainissement s'il devient une épave. Cela serait conforme à la *Convention ISEE*. Cependant, le régime proposé comprendrait une exigence en vertu de laquelle le propriétaire du remorqueur devrait s'assurer, avant d'entreprendre l'activité de remorquage, que le propriétaire du bâtiment ou de l'objet remorqué dispose d'une assurance adéquate relativement à l'enlèvement ou à l'assainissement d'une épave. Si le propriétaire du remorqueur ne s'assure pas que le propriétaire du bâtiment ou de l'objet remorqué s'est conformé à cette obligation, le propriétaire du remorqueur pourrait commettre une infraction passible d'une sanction pécuniaire et pourrait même être tenu responsable des dommages causés par l'épave du bâtiment remorqué et des coûts associés à l'enlèvement ou à l'assainissement de l'épave. Le propriétaire du remorqueur pourrait être exempté de cette sanction pécuniaire dans les situations où un bâtiment est en détresse et doit être remorqué afin d'éviter un accident de mer et où il n'est pas pratique de s'assurer que le bâtiment devant être remorqué est assuré avant d'entreprendre le remorquage.

#### **f) Assurance obligatoire**

- 38 Il est crucial de s'assurer que les armateurs disposent des ressources financières nécessaires pour respecter leurs obligations relativement à l'enlèvement ou à l'assainissement d'une épave, même si l'armateur devient insolvable. Le régime proposé obligerait donc tous les navires canadiens d'une jauge brute de 300 tonneaux et plus de maintenir une couverture d'assurance ou une garantie financière relativement à l'enlèvement et à l'assainissement d'une épave conformément à l'article 12 de la *Convention ISEE*.
- 39 De même, tous les navires battant pavillon étranger d'une jauge brute de 300 tonneaux et plus qui font escale dans des ports canadiens devraient également disposer d'une assurance ou d'une garantie financière relativement à l'enlèvement d'une épave ou aux mesures d'atténuation des dangers conformément à la *Convention ISEE*. Cela est conforme à l'approche adoptée par le Canada lorsqu'il a mis en œuvre la *Convention internationale de*

*2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (Convention sur les hydrocarbures de soute).*

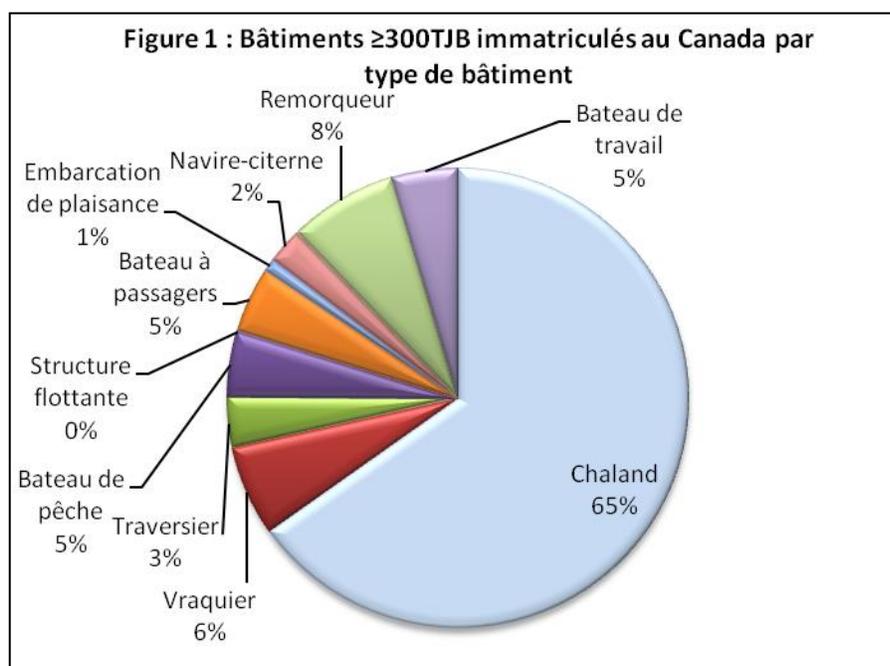
- 40 Le montant d'assurance requis serait égal aux limites de responsabilité calculées conformément à l'alinéa 6(1)b) de la *Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes* (LLMC) tel qu'indiqué à la partie 3 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM). Ces limites sont exprimées en termes de Droits de tirage spéciaux (DTS)<sup>12</sup> du Fonds monétaire international. La police d'assurance devra fournir le droit d'intenter une action en justice à l'encontre de l'assureur pour les réclamations relatives à l'enlèvement d'une épave et aux mesures d'atténuation des dangers à l'égard de cette dernière, c.-à-d. que la police ne pourrait inclure de clause standard « payer pour être payé » qui exigerait normalement que l'armateur paie toute réclamation avant d'être indemnisé par l'assureur. À la différence de l'armateur, qui n'aurait pas le droit de limiter sa responsabilité en vertu de la LLMC pour des réclamations relatives à une épave, tel qu'expliqué précédemment, la responsabilité à laquelle serait exposé l'assureur se limiterait au montant de responsabilité calculé conformément à la LLMC, et la police d'assurance devrait indiquer clairement que ce montant est entièrement réservé au paiement des réclamations relatives à une épave. Ainsi, les armateurs auraient tout intérêt à consulter leurs assureurs relativement au montant global d'assurance responsabilité dont ils ont besoin pour se protéger de toute autre responsabilité éventuelle, hormis leur responsabilité à l'égard de l'enlèvement d'une épave.
- 41 L'assurance devrait aussi comporter des dispositions prévoyant la disponibilité de montants suffisants pour payer des réclamations relatives à l'enlèvement des épaves pendant une assez longue période après l'accident maritime, même si normalement la police aurait expiré durant cette période (dans les trois ans suivant la date à laquelle le danger a été déterminé, ou pas plus de six ans à compter de la date de l'accident maritime ayant entraîné le naufrage). Ceci sera un facteur particulièrement important à considérer si l'assurance couvrant l'enlèvement de l'épave fait partie d'une police coque et machines et non d'une police d'assurance mutuelle assurant une protection et une indemnisation.
- 42 Les navires devant souscrire une assurance ou une garantie financière seront tenus d'avoir à leur bord un certificat émis par un État partie à la *Convention ISEE* attestant que la police d'assurance visant l'enlèvement de l'épave est en vigueur conformément aux dispositions de la convention. Dans le cas des navires immatriculés au Canada et des navires battant pavillon étranger immatriculés dans des États qui ne sont pas partie à la convention, TC émettra des certificats de la même manière qu'il le fait actuellement en vertu de la *Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures* (CLC) et de la *Convention sur les hydrocarbures de soute*. Le capitaine ou

---

<sup>12</sup> Le DTS est un droit de tirage spécial du Fonds monétaire international qui fournit les valeurs des unités de compte dans les devises nationales de tous les États parties, y compris le Canada.

l'exploitant d'un navire d'une jauge de 300 tonneaux et plus doit s'assurer qu'il dispose d'un certificat en règle émis par un État partie et doit le produire lorsqu'un agent d'application lui en fait la demande.

- 43 Pour se procurer un certificat, l'armateur devra soumettre une demande à TC et fournir un document provenant de son assureur attestant qu'il dispose d'une police d'assurance en règle répondant aux dispositions de la *Convention ISEE*, ainsi que toute autre information requise pour remplir le certificat conformément à l'article 12 de la convention. Généralement, ce document prend la forme d'une « carte bleue » d'un club de protection et d'indemnisation<sup>13</sup>. TC se réserve le droit de refuser d'émettre ou de résilier les certificats qu'il a émis s'il estime que l'assureur est incapable de répondre aux obligations liées à l'assurance en vertu de la *Convention ISEE*.
- 44 Seulement trois pour cent des navires faisant partie de la flotte de navires immatriculés au Canada, soit environ 1 500 bâtiments, ont une jauge brute de 300 tonneaux et plus et seraient donc assujettis à l'obligation de souscrire une police d'assurance. Tel qu'illustré à la figure 1, les bâtiments visés englobent tous les types de bâtiments, y compris les navires de charge, les bateaux de pêche, les bateaux de travail, les embarcations de plaisance et les traversiers. Ces bâtiments appartiennent à environ 500 compagnies ou particuliers, ce qui indique qu'un certain nombre d'armateurs voudraient obtenir des polices d'assurance couvrant des flottes de deux bâtiments ou plus. Les chalands et les remorqueurs représentent respectivement 65 pour cent et 8 pour cent de la flotte de bâtiments d'une jauge brute de 300 tonneaux et plus.



<sup>13</sup> Les armateurs ont convenu de s'offrir une protection mutuelle dans le cadre d'associations mutuelles de protection et d'indemnisation désignées généralement sous le nom de « clubs de P&I ».

- 45 Le Canada dispose d'une importante flotte de bâtiments d'une jauge brute de moins de 300 tonneaux (près de 50 000 bâtiments) qui se trouvent la plupart du temps dans les eaux intérieures et les mers territoriales du Canada et qui sont plus susceptibles de devenir des épaves que les bâtiments de plus grandes dimensions. Certains de ces bâtiments sont si petits qu'il est peu probable qu'on considérerait qu'ils représentent un danger s'ils devenaient des épaves. Par ailleurs, s'ils représentaient un danger, le coût requis pour prendre les mesures appropriées à leur égard serait sans doute minime. Cependant, les coûts d'atténuation des dangers qui pourraient être causés par des navires de plus grandes dimensions mais ayant une jauge brute de moins de 300 tonneaux pourraient être considérables advenant le cas où ils deviendraient des épaves.
- 46 Tel que mentionné précédemment, la grande majorité des armateurs au Canada sont des exploitants avisés qui ont souscrit une assurance pour faire face à toute responsabilité potentielle pouvant découler de l'exploitation de leurs bâtiments. Cependant, si l'application de la *Convention ISEE* révèle que les bâtiments d'une jauge brute de moins de 300 tonneaux posent un problème et que les propriétaires de ces bâtiments ne disposent pas des ressources financières nécessaires pour respecter leurs obligations au chapitre de l'enlèvement ou de l'assainissement de l'épave, la législation proposée conférerait le pouvoir requis pour élaborer des règlements mettant en œuvre une exigence en matière d'assurance s'appliquant aux bâtiments d'une jauge brute de moins de 300 tonneaux battant pavillon canadien ou faisant escale à des ports canadiens. Le montant d'assurance obligatoire pour les bâtiments d'une jauge brute de moins de 300 tonneaux serait déterminé conformément à la limite de responsabilité énoncée à l'article 29 de la partie 3 de la LRMM, qui est fixée à 500 000 \$. Pour éviter tout fardeau administratif indu, les propriétaires de ces bâtiments ne seraient pas tenus de soumettre à TC une demande de certificats d'assurance comme le seraient les propriétaires de bâtiments d'une jauge brute de 300 tonneaux et plus. Ils devraient par contre se conformer aux exigences en matière d'assurance et devraient être en mesure de fournir une preuve d'assurance sur demande si un agent d'application de la loi leur en fait la demande (c.-à-d. selon un régime de confiance).
- 47 Soulignons que le seuil minimal de jauge engendrant l'assurance obligatoire pour les bâtiments d'une jauge brute de moins de 300 tonneaux n'a pas encore été déterminé. Le Danemark a mis en œuvre cette exigence s'appliquant à tous les bâtiments danois d'une jauge brute de 20 tonneaux et plus et a également adopté celle-ci en fonction d'un régime de confiance. Des consultations auprès des intervenants dans le cadre du régime proposé viseront à déterminer un seuil minimal idéal pour les bâtiments canadiens. Si le seuil devait être de 20 tonneaux de jauge brute pour les bâtiments canadiens, 10 000 autres bâtiments devront souscrire une assurance couvrant les coûts d'enlèvement d'une épave en vertu de la législation proposée.

48 Ces consultations donneront également l'opportunité de déterminer s'il serait possible d'adopter des mesures similaires au régime proposé qui traiteraient des épaves de bâtiments qui ont cessé depuis longtemps toute activité maritime et qui ont été reconvertis pour d'autres usages comme des hôtels flottants, des restaurants et d'autres utilisations du même type, et qui souvent sont amarrés en permanence. Un bâtiment reconverti de la sorte ne peut plus être considéré comme un « bâtiment » en vertu de la LMMC de 2001 et ne pourrait donc être visé par le régime proposé s'il devenait une « épave », par exemple, à la suite d'un abordage causé par un autre bâtiment.

**g) Application, infractions et sanctions**

49 Il est proposé que la législation soit appliquée en tenant compte des pratiques actuelles d'application des dispositions visant la sécurité des navires et la responsabilité en vertu de la LMMC de 2001 et de la LRMM respectivement. La législation octroierait aux autorités canadiennes le pouvoir de désigner des agents d'application de la loi et d'énoncer les pouvoirs de ces agents.

50 Les énoncés d'un certain nombre d'infractions pertinentes seront intégrés à la législation, infractions qui pourraient donner lieu soit à des sanctions administratives pécuniaires soit à des amendes sur déclaration sommaire de culpabilité selon la gravité de l'infraction. Le bâtiment, son propriétaire, son exploitant et/ou son capitaine seront accusés d'avoir commis l'infraction et seront passibles d'une telle sanction lorsque cela est approprié. Dans les cas appropriés, les navires pourraient être détenus à un port canadien ou être assujettis à d'autres restrictions.

51 Il est proposé que la législation comprenne notamment les infractions suivantes, sans nécessairement s'y limiter :

- Si ni le capitaine ni l'exploitant d'un bâtiment canadien signale un accident maritime aux autorités d'un État affecté, alors l'un et l'autre ou le bâtiment peuvent faire l'objet de poursuites. Si soit le capitaine soit l'exploitant du bâtiment signale l'accident maritime, celui qui ne l'a pas fait en est dispensé.
- Si ni le capitaine ni l'exploitant d'un bâtiment étranger signale un accident maritime dans la zone économique exclusive (ZEE), la mer territoriale ou les eaux intérieures du Canada, ou si le rapport est incomplet de l'avis des autorités canadiennes, chacun d'entre eux ou le bâtiment peut faire l'objet de poursuites. Si le capitaine ou l'exploitant du bâtiment signale l'accident maritime, celui qui ne l'a pas fait en est dispensé.
- Si le propriétaire ne se conforme pas à un avis d'enlèvement de l'épave requérant l'enlèvement de l'épave ou la prise de mesures d'atténuation des dangers liés à une épave, le propriétaire ou le bâtiment peut faire l'objet de poursuites.

- Si le capitaine ou l'exploitant d'un bâtiment tenu d'avoir à bord un certificat d'assurance en règle ne s'assure pas qu'un tel certificat se trouve à bord du bâtiment ou ne le produit pas lorsqu'un agent d'application lui en fait la demande, le bâtiment, son propriétaire, son exploitant ou son capitaine peuvent faire l'objet de poursuites.
- Si, à la suite de l'approbation de la réglementation, le propriétaire d'un bâtiment d'une jauge brute de moins de 300 tonneaux n'assure pas un bâtiment qui est tenu de souscrire une assurance en vertu de la réglementation et de fournir une attestation d'une telle assurance lorsqu'un agent d'application lui en fait la demande, le bâtiment, son propriétaire, ou son exploitant peuvent faire l'objet de poursuites.
- Si le capitaine ou l'exploitant d'un remorqueur ne veille pas à ce que le bâtiment ou l'objet remorqué soit assuré relativement à l'enlèvement d'une épave, le bâtiment, son propriétaire, son capitaine ou son exploitant peut faire l'objet de poursuites.

#### **h) Relation avec d'autres régimes de responsabilité**

52 Tel que mentionné précédemment, l'article 10 de la *Convention ISEE* indique clairement que l'armateur est strictement responsable des coûts de localisation, de marquage et d'enlèvement d'une épave à moins que cette responsabilité n'entre en conflit avec d'autres régimes de responsabilité selon ce qui est énoncé à l'article 11. Cette disposition peut s'appliquer plus particulièrement à la responsabilité de l'armateur au chapitre des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, y compris les mesures préventives, conformément à la *Convention sur la responsabilité civile* et à la *Convention sur les hydrocarbures de soute*, qui ont toutes deux été ratifiées par le Canada et mises en œuvre dans le cadre de la LRMM. Cette disposition s'appliquera aussi éventuellement en vertu de la *Convention sur les substances nocives et potentiellement dangereuses* lorsque le Canada y aura adhéré.

53 Cela signifie qu'en cas de réclamation relevant de la *Convention sur les hydrocarbures de soute*, le montant maximal de la responsabilité de l'armateur dans le cas de réclamations liées à des hydrocarbures de soute serait établi en fonction de la LLMC et en vertu de la partie 3 de la LRMM. Ainsi, dans le cas de perte ou de dommage causé par le déversement d'hydrocarbures de soute provenant de l'épave, ou de mesures préventives visant à réduire au minimum d'autres dommages, y compris le retrait des hydrocarbures de soute de l'épave, les coûts connexes, s'ils sont assumés par un pouvoir public au nom de l'armateur, seraient récupérables jusqu'à concurrence du montant équivalant aux limites de responsabilité en vertu de la convention LLMC, et seraient également garantis par une assurance obligatoire souscrite par l'armateur dont le montant serait établi en vertu de la *Convention sur les hydrocarbures de soute*. Si les coûts dépassent les limites de responsabilité en vertu de la convention LLMC, le pouvoir public sera alors en mesure de s'en remettre à la CIDPHN nationale pour tenter d'obtenir le reste des sommes faisant partie de leurs réclamations qui

dépasse la limite de responsabilité de l'armateur, jusqu'à concurrence de la propre limite de responsabilité de la CIDPHN en vertu de la LRMM.

54 Cependant, dans certains cas, il pourrait s'avérer nécessaire de retirer de l'épave les hydrocarbures de soute pour des fins ne relevant pas de la *Convention sur les hydrocarbures de soute*. Par exemple, il pourrait être déterminé que les hydrocarbures de soute ne posent pas de danger « dont on peut raisonnablement attendre des conséquences préjudiciables graves » (alinéa 1(5)b) de la *Convention ISEE* mais que l'épave pose néanmoins un grave danger pour la navigation (alinéa 1(5)a) de la *Convention ISEE* et doit être enlevée en commençant par le retrait des hydrocarbures de soute en vue du renflouement de l'épave. Là encore, si l'armateur ne prend pas cette mesure, les frais assumés par un pouvoir public pour le retrait des hydrocarbures de l'épave feraient l'objet d'une réclamation en vertu de la *Convention ISEE* et seraient récupérables jusqu'à concurrence du montant assurable en vertu de l'assurance obligatoire tel que déterminé par cette convention. Si ce montant est insuffisant pour régler la réclamation du pouvoir public, ce dernier serait en mesure d'entreprendre une procédure judiciaire à l'encontre des actifs de l'armateur pour le solde de sa réclamation, étant donné que les réclamations relatives à l'épave ne sont pas assujetties à la limite de responsabilité en vertu de la convention LLMC dans la partie 3 de la LRMM tel que mentionné précédemment. Cependant, si cette mesure de recouvrement s'avère futile dans le cas où l'armateur ne dispose d'aucun actif, le pouvoir public ne sera pas en mesure de s'en remettre à la CIDPHN pour tenter de recouvrer tout solde impayé de ses coûts de récupération des hydrocarbures de l'épave.

#### **i) Promulgation du régime proposé**

55 Tel qu'indiqué précédemment, la *Convention ISEE* est entrée en vigueur le 14 avril 2015 dans le cas des États parties ayant déjà ratifié ou signé cette convention avant cette date. Le Canada n'est pas partie à la convention à l'heure actuelle. Si le régime proposé est adopté par le Parlement et si les dispositions de la *Convention ISEE* sont enchâssées dans la législation canadienne, le Canada pourra alors adhérer à la convention. Celle-ci entrerait alors en vigueur au Canada dans les 90 jours suivant la date de dépôt par le Canada de ses instruments d'adhésion auprès de l'Organisation maritime internationale (OMI).

#### **Sommaire**

56 Les intervenants sont invités à exprimer leur opinion sur le régime proposé fondé sur la *Convention ISEE*, qui traiterait de l'ensemble des dangers associés aux épaves. La législation assurerait qu'à l'avenir, les bâtiments commerciaux et les embarcations de plaisance qui deviennent une épave, peu importe qu'ils soient immatriculés ou enregistrés ou fassent l'objet d'un permis en vertu de la LLMC 2001, puissent être enlevés ou que des mesures d'atténuation des dangers connexes soient prises à leur égard par le propriétaire ou les

autorités canadiennes, aux frais du propriétaire, et que le propriétaire dispose des ressources financières nécessaires pour respecter cette obligation. Ce régime ne s'appliquerait pas aux épaves existant déjà au moment de son entrée en vigueur.

- 57 En résumé, le régime proposé atteindra cet objectif si le Canada adhère à la *Convention ISEE* et étend son application aux eaux intérieures et à la mer territoriale du Canada de même qu'aux navires non océaniques.
- 58 Les armateurs seraient tenus strictement responsables de l'enlèvement des épaves représentant un danger et assujettis à la juridiction canadienne ou des mesures d'atténuation des dangers liés à ces épaves et ne pourraient limiter cette responsabilité. Comme c'est le cas aujourd'hui, le capitaine ou l'exploitant du navire serait tenu de signaler aux pouvoirs publics tout accident de mer pouvant causer une épave. Les pouvoirs publics détermineraient le danger posé par une épave réelle ou éventuelle, de même que les mesures que l'armateur est tenu de prendre pour éliminer ces dangers et fixeraient les délais pour la prise de ces mesures. Si l'armateur ne prend pas ces mesures dans les délais fixés, les pouvoirs publics seront autorisés à prendre ces mesures aux frais de l'armateur. Les mesures requises ou prises par les pouvoirs publics seraient proportionnelles au(x) danger(s) qu'ils ont déterminé(s).
- 59 Les armateurs de navires d'une jauge brute de 300 tonneaux et plus battant pavillon canadien ou qui font escale à des ports canadiens seraient tenus de souscrire une assurance couvrant les coûts d'enlèvement d'une épave conformément à la *Convention ISEE* et de maintenir à bord de leur navire un certificat fourni par un État partie à cette convention attestant qu'ils disposent d'une police d'assurance en règle à cet égard. La législation proposée comporterait une disposition en vertu de laquelle les armateurs de bâtiments remorquant d'autres bâtiments ou des objets devraient s'assurer qu'ils disposent d'une assurance couvrant le coût d'enlèvement d'une épave pour le bâtiment ou l'objet remorqué avant le début de l'activité de remorquage.
- 60 Le régime proposé comporterait aussi des règles qui permettraient ultérieurement d'étendre le champ d'application de l'assurance obligatoire aux bâtiments d'une jauge brute de moins de 300 tonneaux, règles qui seraient appliquées en fonction d'un régime de confiance.
- 61 Le montant d'assurance requis serait calculé en vertu de la *Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes* (LLMC) dans le cas des navires d'une jauge brute de 300 tonneaux et en vertu de l'article 29 de la LRMM dans le cas des navires d'une jauge brute de moins de 300 tonneaux. Ce montant d'assurance servirait exclusivement à payer les réclamations liées à l'enlèvement des épaves provenant uniquement des pouvoirs publics et ne pourrait servir à payer d'autres réclamations assujetties à la *Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes* (LLMC). L'assurance fournirait aux pouvoirs publics un droit d'intenter une action en justice à l'encontre de l'assureur et qui perdurerait en cas d'insolvabilité de l'assuré.

- 62 Le régime proposé comprendrait également des dispositions relatives aux violations, infractions et aux amendes qui seraient conformes à la législation maritime actuelle.
- 63 On ne s'attend pas à ce que le régime proposé entraîne de nouveaux coûts élevés pour la plupart des armateurs qui ont accès à de nombreux marchés et à des produits d'assurance appropriés à des taux concurrentiels et qui, en tant qu'armateurs avisés, disposent déjà d'une assurance responsabilité adéquate liée à leurs activités.
- 64 Dans le cas des armateurs qui souscrivent une police d'assurance très minime ou qui exploitent leurs bâtiments sans assurance, ils devront déterminer toutes les répercussions financières du régime proposé en consultation avec des experts en assurance. Transports Canada est intéressé à prendre connaissance des préoccupations de ces armateurs ou de leurs assureurs relativement à leurs activités ou à leur position concurrentielle, en particulier ceux qui œuvrent dans le secteur des embarcations de plaisance et qui peuvent être associées au régime proposé.
- 
-

**CONVENTION INTERNATIONALE  
SUR L'ENLÈVEMENT DES ÉPAVES, 2007**

## **CONVENTION INTERNATIONALE DE NAIROBI SUR L'ENLÈVEMENT DES ÉPAVES, 2007**

LES ÉTATS PARTIES À LA PRÉSENTE CONVENTION,

CONSCIENTS du fait que les épaves, si elles ne sont pas enlevées, risquent de présenter un danger pour la navigation ou pour le milieu marin,

CONVAINCUS de la nécessité d'adopter des règles et des procédures internationales uniformes qui garantissent l'enlèvement rapide et efficace des épaves et le versement d'une indemnisation pour les frais encourus à ce titre,

NOTANT que bon nombre d'épaves peuvent se trouver dans le territoire d'États, y compris leur mer territoriale,

RECONNAISSANT les avantages que présenterait l'uniformisation des régimes juridiques qui régissent la responsabilité et les obligations à l'égard de l'enlèvement des épaves dangereuses,

CONSCIENTS de l'importance de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, faite à Montego Bay le 10 décembre 1982, et du droit international coutumier de la mer, et du fait qu'il est donc nécessaire de mettre en oeuvre la présente Convention conformément à ces dispositions,

SONT CONVENUS de ce qui suit :

### **Article premier**

#### **Définitions**

Aux fins de la présente Convention :

1 "Zone visée par la Convention" désigne la zone économique exclusive d'un État Partie établie conformément au droit international ou, si un État Partie n'a pas établi cette zone, une zone située au-delà de la mer territoriale de cet État et adjacente à celle-ci, que cet État a définie conformément au droit international et qui ne s'étend pas au-delà de 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de sa mer territoriale.

2 "Navire" désigne un bâtiment de mer de quelque type que ce soit et englobe les hydroptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles, les engins flottants et les plates-formes flottantes sauf lorsque ces plates-formes se livrent sur place à des activités d'exploration, d'exploitation ou de production des ressources minérales des fonds marins.

3 "Accident de mer" désigne un abordage, un échouement ou autre incident de navigation ou un événement survenu à bord ou à l'extérieur d'un navire qui entraîne des dommages matériels ou une menace imminente de dommages matériels pour un navire ou sa cargaison.

- 4 "Épave", à la suite d'un accident de mer, désigne :
- a) un navire naufragé ou échoué; ou
  - b) toute partie d'un navire naufragé ou échoué, y compris tout objet se trouvant ou s'étant trouvé à bord d'un tel navire; ou
  - c) tout objet qui est perdu en mer par un navire et qui est échoué, submergé ou à la dérive en mer; ou
  - d) un navire qui est sur le point de couler ou de s'échouer ou dont on peut raisonnablement attendre le naufrage ou l'échouement, si aucune mesure efficace destinée à prêter assistance au navire ou à un bien en danger n'est déjà en train d'être prise.
- 5 "Danger" désigne toute circonstance ou menace qui :
- a) présente un danger ou un obstacle pour la navigation; ou
  - b) dont on peut raisonnablement attendre des conséquences préjudiciables graves pour le milieu marin ou des dommages pour le littoral ou les intérêts connexes d'un ou plusieurs États.
- 6 "Intérêts connexes" désigne les intérêts d'un État côtier directement affecté ou menacé par une épave, tels que :
- a) les activités maritimes côtières, portuaires et estuariennes, y compris les activités de pêche, constituant un moyen d'existence essentiel pour les personnes intéressées;
  - b) les attraits touristiques et autres intérêts économiques de la région en question;
  - c) la santé des populations riveraines et la prospérité de la région en question, y compris la conservation des ressources biologiques marines, de la faune et de la flore; et
  - d) les infrastructures au large et sous-marines.
- 7 "Enlèvement" désigne toute forme de prévention, d'atténuation ou d'élimination du danger créé par une épave. Les termes "enlever", "enlevé" et "qui enlève" sont interprétés selon cette définition.
- 8 "Propriétaire inscrit" désigne la personne ou les personnes au nom de laquelle ou desquelles le navire est immatriculé ou, à défaut d'immatriculation, la personne ou les personnes dont le navire est la propriété au moment de l'accident de mer. Toutefois, dans le cas d'un navire appartenant à un État et exploité par une compagnie qui, dans cet État, est enregistrée comme étant l'exploitant du navire, l'expression "propriétaire inscrit" désigne cette compagnie.

9 "Exploitant du navire" désigne le propriétaire du navire ou toute autre entité ou personne, telle que l'armateur-gérant ou l'affréteur coque nue, à laquelle le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, accepte de s'acquitter de toutes les tâches et obligations prévues aux termes du Code international de gestion de la sécurité, tel que modifié.

10 "État affecté" désigne l'État dans la zone visée par la Convention duquel se trouve l'épave.

11 "État d'immatriculation du navire" désigne, dans le cas d'un navire immatriculé, l'État dans lequel le navire a été immatriculé et, dans le cas d'un navire non immatriculé, l'État dont le navire est autorisé à battre le pavillon.

12 "Organisation" désigne l'Organisation maritime internationale.

13 "Secrétaire général" désigne le Secrétaire général de l'Organisation.

## **Article 2**

### **Objectifs et principes généraux**

1 Un État Partie peut prendre des mesures conformément à la présente Convention en ce qui concerne l'enlèvement d'une épave qui présente un danger dans la zone visée par la Convention.

2 Les mesures prises conformément au paragraphe 1 par l'État affecté doivent être proportionnées au danger.

3 Ces mesures ne doivent pas aller au-delà de celles qui sont raisonnablement nécessaires pour enlever une épave qui présente un danger et elles doivent prendre fin dès que l'épave a été enlevée; elles ne doivent pas porter atteinte de manière injustifiée aux droits et intérêts d'autres États, y compris l'État d'immatriculation du navire, et de toute personne physique ou morale intéressée.

4 L'application de la présente Convention dans la zone visée par la Convention n'autorise pas un État Partie à revendiquer ou exercer sa souveraineté ou ses droits souverains sur quelque partie que ce soit de la haute mer.

5 Les États Parties s'efforcent de coopérer entre eux lorsque les effets d'un accident de mer causant une épave touchent un État autre que l'État affecté.

## **Article 3**

### **Champ d'application**

1 Sauf disposition contraire de la présente Convention, celle-ci s'applique aux épaves se trouvant dans la zone visée par la Convention.

2 Un État Partie peut élargir la portée de la présente Convention pour y inclure les épaves qui se trouvent dans les limites de son territoire, y compris sa mer territoriale, sous réserve du paragraphe 4 de l'article 4. En pareil cas, il en adresse notification au Secrétaire général au moment où il exprime son consentement à être lié par la présente Convention ou à n'importe quel

moment par la suite. Lorsqu'un État Partie notifie qu'il appliquerait la présente Convention aux épaves se trouvant dans son territoire, y compris sa mer territoriale, cette notification ne porte pas atteinte aux droits et obligations de cet État de prendre des mesures à l'égard des épaves se trouvant dans son territoire, y compris sa mer territoriale, autres que la localisation, la signalisation et l'enlèvement de ces épaves conformément à la présente Convention. Les dispositions des articles 10, 11 et 12 de la présente Convention ne s'appliquent pas aux mesures ainsi prises autres que celles qui sont visées aux articles 7, 8 et 9 de la présente Convention.

3 Lorsqu'un État Partie fait une notification en vertu du paragraphe 2, la "zone visée par la Convention" de l'État affecté inclut le territoire, y compris la mer territoriale, dudit État Partie.

4 Une notification faite en vertu du paragraphe 2 ci-dessus prend effet à l'égard de cet État Partie, si elle est faite avant l'entrée en vigueur de la présente Convention à l'égard dudit État Partie, au moment de l'entrée en vigueur. Si la notification est faite après l'entrée en vigueur de la présente Convention à l'égard dudit État Partie, elle prend effet six mois après sa réception par le Secrétaire général.

5 Un État Partie qui a fait une notification en vertu du paragraphe 2 peut la retirer à tout moment au moyen d'une notification de retrait adressée au Secrétaire général. Cette notification de retrait prend effet six mois après sa réception par le Secrétaire général, à moins qu'elle ne spécifie une date ultérieure.

## **Article 4**

### **Exclusions**

1 La présente Convention ne s'applique pas aux mesures prises en vertu de la Convention internationale de 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures, telle que modifiée, ou du Protocole de 1973 sur l'intervention en haute mer en cas de pollution par des substances autres que les hydrocarbures, tel que modifié.

2 La présente Convention ne s'applique pas aux navires de guerre ni aux autres navires appartenant à un État ou exploités par cet État tant que celui-ci les utilise exclusivement à des fins gouvernementales et non commerciales, à moins que cet État n'en décide autrement.

3 Lorsqu'un État Partie décide d'appliquer la présente Convention à ses navires de guerre ou autres navires visés au paragraphe 2, il le notifie au Secrétaire général en précisant les modalités et les conditions de cette application.

4 a) Quand un État a fait une notification en vertu du paragraphe 2 de l'article 3, les dispositions ci-après de la présente Convention ne s'appliquent pas à son territoire, y compris la mer territoriale :

- i) article 2, paragraphe 4;
- ii) article 9, paragraphes 1, 5, 7, 8, 9 et 10; et
- iii) article 15.

- b) Le paragraphe 4 de l'article 9, pour autant qu'il s'applique au territoire, y compris à la mer territoriale, d'un État Partie, se lit comme suit :

Sous réserve de la législation nationale de l'État affecté, le propriétaire inscrit peut passer un contrat avec une entreprise d'assistance ou une autre personne pour enlever l'épave dont il est établi qu'elle constitue un danger, pour le compte du propriétaire. Avant que l'enlèvement ne commence, l'État affecté peut en fixer les conditions seulement dans la mesure nécessaire pour s'assurer que l'opération se déroule d'une manière qui respecte les aspects liés à la sécurité et à la protection du milieu marin.

## **Article 5**

### **Déclaration des épaves**

1 Un État Partie exige du capitaine et de l'exploitant d'un navire battant son pavillon qu'ils adressent sans tarder un rapport à l'État affecté lorsque ce navire a été impliqué dans un accident de mer qui a causé une épave. Dans la mesure où l'un des deux s'acquitte de l'obligation d'adresser un rapport en vertu du présent article, l'autre n'est pas tenu de le faire.

2 Ces rapports doivent indiquer le nom et l'établissement principal du propriétaire inscrit, ainsi que tous les renseignements pertinents nécessaires pour permettre à l'État affecté d'établir si l'épave présente un danger conformément à l'article 6, y compris :

- a) l'emplacement précis de l'épave;
- b) le type, les dimensions et la construction de l'épave;
- c) la nature des dommages causés à l'épave et son état;
- d) la nature et la quantité de la cargaison, en particulier toutes substances nocives et potentiellement dangereuses; et
- e) la quantité et les types d'hydrocarbures qui se trouvent à bord, y compris les hydrocarbures de soute et huiles de graissage.

## **Article 6**

### **Détermination du danger**

Pour établir si une épave présente un danger, l'État affecté tient compte des critères ci-après :

- a) type, dimensions et construction de l'épave;
- b) profondeur d'eau dans la zone;
- c) amplitude de la marée et courants dans la zone;

- d) zones maritimes particulièrement vulnérables identifiées et, le cas échéant, désignées conformément aux Directives adoptées par l'Organisation, ou zone clairement définie de la zone économique exclusive où des mesures spéciales obligatoires ont été adoptées en application du paragraphe 6 de l'article 211 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982;
- e) proximité de routes maritimes ou de voies de circulation établies;
- f) densité et fréquence du trafic;
- g) type de trafic;
- h) nature et quantité de la cargaison de l'épave, quantité et types d'hydrocarbures (par exemple, hydrocarbures de soute et huiles de graissage) à bord de l'épave et, en particulier, dommages que pourrait entraîner la libération de la cargaison ou des hydrocarbures dans le milieu marin;
- i) vulnérabilité des installations portuaires;
- j) conditions météorologiques et hydrographiques du moment;
- k) topographie sous-marine de la zone;
- l) hauteur de l'épave au-dessus ou au-dessous de la surface de l'eau à la plus basse marée astronomique;
- m) profils acoustiques et magnétiques de l'épave;
- n) proximité d'installations au large, de pipelines, de câbles de télécommunications et d'ouvrages analogues; et
- o) toute autre circonstance pouvant nécessiter l'enlèvement de l'épave.

## **Article 7**

### **Localisation des épaves**

1 Lorsqu'il prend conscience de l'existence d'une épave, l'État affecté a recours à tous les moyens possibles, y compris aux bons offices des États et organisations, pour avertir de toute urgence les navigateurs et les États intéressés de la nature et de l'emplacement de l'épave.

2 Si l'État affecté a des raisons de penser qu'une épave présente un danger, il veille à ce que toutes les mesures possibles soient prises pour déterminer l'emplacement précis de l'épave.

## **Article 8**

### **Signalisation des épaves**

1 Si l'État affecté établit que l'épave constitue un danger, il doit s'assurer que toutes les mesures raisonnables sont prises pour signaler l'épave.

2 Pour la signalisation de l'épave, il faut s'assurer par tous les moyens possibles que les marques utilisées sont conformes au système de balisage accepté au niveau international qui est en vigueur dans les eaux où se trouve l'épave.

3 L'État affecté diffuse les détails de la signalisation de l'épave en ayant recours à tous les moyens appropriés, y compris au moyen des publications nautiques pertinentes.

## **Article 9**

### **Mesures visant à faciliter l'enlèvement des épaves**

1 Si l'État affecté établit qu'une épave constitue un danger, ledit État doit immédiatement :

- a) en informer l'État d'immatriculation du navire et le propriétaire inscrit; et
- b) procéder à des consultations avec l'État d'immatriculation du navire et les autres États affectés par l'épave au sujet des mesures à prendre à l'égard de l'épave.

2 Le propriétaire inscrit doit enlever une épave dont il est établi qu'elle constitue un danger.

3 Lorsqu'il a été établi qu'une épave constitue un danger, le propriétaire inscrit, ou autre partie intéressée, fournit à l'autorité compétente de l'État affecté la preuve de l'assurance ou autre garantie financière prescrite à l'article 12.

4 Le propriétaire inscrit peut passer un contrat avec une entreprise d'assistance ou une autre personne pour enlever l'épave dont il est établi qu'elle constitue un danger, pour le compte du propriétaire. Avant que l'enlèvement ne commence, l'État affecté peut en fixer les conditions seulement dans la mesure nécessaire pour s'assurer que l'opération se déroule d'une manière qui respecte les aspects liés à la sécurité et à la protection du milieu marin.

5 Une fois que l'enlèvement visé aux paragraphes 2 et 4 a commencé, l'État affecté ne peut intervenir que dans la mesure nécessaire pour s'assurer que l'opération se déroule efficacement d'une manière qui respecte les aspects liés à la sécurité et à la protection du milieu marin.

6 L'État affecté :

- a) fixe un délai raisonnable dans lequel le propriétaire inscrit doit enlever l'épave, compte tenu de la nature du danger déterminé conformément à l'article 6;
- b) informe par écrit le propriétaire inscrit du délai fixé en lui précisant que s'il n'enlève pas l'épave dans ce délai, il pourra lui-même enlever l'épave aux frais du propriétaire inscrit; et
- c) informe par écrit le propriétaire inscrit de son intention d'intervenir immédiatement dans le cas où le danger deviendrait particulièrement grave.

7 Si le propriétaire inscrit n'enlève pas l'épave dans le délai fixé conformément au paragraphe 6 a) ou si le propriétaire inscrit ne peut pas être contacté, l'État affecté peut enlever l'épave par les moyens les plus pratiques et les plus rapides disponibles, dans le respect des aspects liés à la sécurité et à la protection du milieu marin.

8 Dans les cas où il est nécessaire d'agir immédiatement et l'État affecté en a informé l'État d'immatriculation du navire et le propriétaire inscrit, l'État affecté peut enlever l'épave par les moyens les plus pratiques et les plus rapides disponibles, dans le respect des aspects liés à la sécurité et à la protection du milieu marin.

9 Les États Parties prennent des mesures appropriées en vertu de leur législation nationale pour s'assurer que leurs propriétaires inscrits respectent les dispositions des paragraphes 2 et 3.

10 Les États Parties consentent à ce que l'État affecté agisse en application des dispositions des paragraphes 4 à 8, lorsqu'il le faut.

11 Les renseignements visés dans le présent article doivent être fournis par l'État affecté au propriétaire inscrit identifié dans les rapports visés au paragraphe 2 de l'article 5.

## **Article 10**

### **Responsabilité du propriétaire**

1 Sous réserve de l'article 11, le propriétaire inscrit est tenu de payer les frais de la localisation, de la signalisation et de l'enlèvement de l'épave effectués en application des articles 7, 8 et 9, respectivement, sauf s'il prouve que l'accident de mer qui a causé l'épave :

- a) résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible;
- b) résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage; ou
- c) résulte en totalité de la négligence ou d'une autre action préjudiciable commise par un gouvernement ou autre autorité responsable de l'entretien des feux ou autres aides à la navigation dans l'exercice de cette fonction.

2 Aucune disposition de la présente Convention n'affecte le droit du propriétaire inscrit de limiter sa responsabilité en vertu d'un régime national ou international applicable, tel que la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, telle que modifiée.

3 Aucune demande de remboursement des frais visés au paragraphe 1 ne peut être formée contre le propriétaire inscrit autrement que sur la base des dispositions de la présente Convention. Cela ne porte aucunement atteinte aux droits et obligations d'un État Partie qui a fait une notification en vertu du paragraphe 2 de l'article 3 à l'égard des épaves se trouvant dans son territoire, y compris sa mer territoriale, autres que la localisation, la signalisation et l'enlèvement conformément à la présente Convention.

4 Aucune disposition du présent article ne porte atteinte au droit de recours contre des tiers.

## Article 11

### Exceptions à la responsabilité

1 Le propriétaire inscrit n'est pas tenu, en vertu de la présente Convention, de payer les frais mentionnés au paragraphe 1 de l'article 10 si, et dans la mesure où, l'obligation de payer ces frais est incompatible avec :

- a) la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, telle que modifiée;
- b) la Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses, telle que modifiée;
- c) la Convention de 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, telle que modifiée, ou la Convention de Vienne relative à la responsabilité civile en matière de dommages nucléaires, 1963, telle que modifiée, ou la législation nationale régissant ou interdisant la limitation de la responsabilité en matière de dommages nucléaires; ou
- d) la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute, telle que modifiée;

à condition que la convention pertinente soit applicable et en vigueur.

2 Pour autant que les mesures prises en vertu de la présente Convention soient considérées comme des opérations d'assistance en vertu de la législation nationale applicable ou d'une convention internationale, cette législation ou convention s'applique aux questions de la rémunération ou de l'indemnisation des entreprises d'assistance à l'exclusion des règles de la présente Convention.

## Article 12

### Assurance obligatoire ou autre garantie financière

1 Le propriétaire inscrit d'un navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 et battant le pavillon d'un État Partie est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que le cautionnement d'une banque ou d'une institution financière similaire, pour couvrir sa responsabilité en vertu de la présente Convention à raison d'un montant équivalant aux limites de responsabilité prescrites par le régime de limitation national ou international applicable, mais n'excédant en aucun cas un montant calculé conformément à l'article 6 1) b) de la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, telle que modifiée.

2 Un certificat attestant qu'une assurance ou autre garantie financière est en cours de validité conformément aux dispositions de la présente Convention est délivré à chaque navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 par l'autorité compétente de l'État d'immatriculation du navire, qui doit s'assurer au préalable que les dispositions du paragraphe 1 sont respectées. Lorsqu'il s'agit d'un navire immatriculé dans un État Partie, ce certificat est délivré ou visé par l'autorité compétente de l'État d'immatriculation du navire; lorsqu'il s'agit d'un navire qui n'est pas

immatriculé dans un État Partie, le certificat peut être délivré ou visé par l'autorité compétente de n'importe quel État Partie. Ce certificat d'assurance obligatoire doit être conforme au modèle figurant en annexe à la présente Convention et doit comporter les renseignements suivants :

- a) nom du navire, numéro ou lettres distinctifs et port d'immatriculation;
  - b) jauge brute du navire;
  - c) nom et lieu de l'établissement principal du propriétaire inscrit;
  - d) numéro OMI d'identification du navire;
  - e) type et durée de la garantie;
  - f) nom et lieu de l'établissement principal de l'assureur ou de tout autre personne fournissant la garantie et, le cas échéant, lieu de l'établissement auprès duquel l'assurance ou la garantie a été souscrite; et
  - g) période de validité du certificat, qui ne saurait excéder celle de l'assurance ou de la garantie.
- 3
- a) Un État Partie peut autoriser une institution ou un organisme reconnu par lui à délivrer le certificat mentionné au paragraphe 2. Cette institution ou cet organisme informe cet État de chaque certificat délivré. Dans tous les cas, l'État Partie se porte pleinement garant du caractère complet et exact du certificat ainsi délivré et s'engage à prendre les mesures nécessaires pour satisfaire à cette obligation.
  - b) Un État Partie notifie au Secrétaire général :
    - i) les responsabilités spécifiques et les conditions d'habilitation d'une institution ou d'un organisme reconnu par lui;
    - ii) le retrait de cette habilitation; et
    - iii) la date à compter de laquelle l'habilitation ou le retrait de l'habilitation prend effet.

L'habilitation ne prend pas effet avant l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la date à laquelle une notification dans ce sens a été adressée au Secrétaire général.

- c) L'institution ou l'organisme autorisé à délivrer les certificats conformément au présent paragraphe est, au minimum, autorisé à retirer ces certificats si les conditions dans lesquelles ils ont été délivrés ne sont plus respectées. Dans tous les cas, l'institution ou l'organisme signale ce retrait à l'État au nom duquel le certificat avait été délivré.

4 Le certificat est établi dans la ou les langues officielles de l'État qui le délivre. Si la langue utilisée n'est ni l'anglais, ni l'espagnol, ni le français, le texte doit comporter une traduction dans l'une de ces langues et, si cet État en décide ainsi, sa ou ses langues officielles peuvent ne pas être utilisées.

5 Le certificat doit se trouver à bord du navire et une copie doit en être déposée auprès de l'autorité qui tient le registre d'immatriculation du navire ou, si le navire n'est pas immatriculé dans un État Partie, auprès de l'autorité qui a délivré ou visé le certificat.

6 Une assurance ou autre garantie financière ne satisfait pas aux prescriptions du présent article si elle peut cesser d'avoir effet, pour une raison autre que l'expiration de sa période de validité indiquée dans le certificat en vertu du paragraphe 2, avant l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la date où préavis en a été donné à l'autorité visée au paragraphe 5, à moins que le certificat n'ait été restitué à cette autorité ou qu'un nouveau certificat n'ait été délivré avant la fin de ce délai. Les dispositions qui précèdent s'appliquent également à toute modification qui est telle que l'assurance ou la garantie ne satisfait plus aux prescriptions du présent article.

7 L'État d'immatriculation du navire fixe les conditions de délivrance et de validité du certificat, sous réserve des dispositions du présent article et compte tenu des directives que l'Organisation aura pu adopter au sujet de la responsabilité financière des propriétaires inscrits.

8 Aucune disposition de la présente Convention ne doit être interprétée comme empêchant un État Partie de donner foi aux renseignements qu'il a obtenus d'autres États ou de l'Organisation ou autres organisations internationales au sujet de la situation financière des assureurs ou autres personnes fournissant la garantie financière aux fins de la présente Convention. En pareil cas, l'État Partie qui donne foi à de tels renseignements n'est pas dégagé de sa responsabilité en tant qu'État qui délivre le certificat prescrit au paragraphe 2.

9 Les certificats délivrés ou visés sous l'autorité d'un État Partie sont acceptés par les autres États Parties aux fins de la présente Convention et sont considérés par eux comme ayant la même valeur que les certificats qu'ils ont eux-mêmes délivrés ou visés, même lorsqu'il s'agit d'un navire qui n'est pas immatriculé dans un État Partie. Un État Partie peut à tout moment solliciter un échange de vues avec l'État qui a délivré ou visé le certificat s'il estime que l'assureur ou le garant nommé sur le certificat n'est pas financièrement capable de faire face aux obligations imposées par la présente Convention.

10 Toute demande de remboursement des frais découlant de la présente Convention peut être formée directement contre l'assureur ou autre personne dont émane la garantie financière couvrant la responsabilité du propriétaire inscrit. En pareil cas, le défendeur peut se prévaloir des moyens de défense (sauf la faillite ou la mise en liquidation du propriétaire inscrit) que le propriétaire inscrit serait fondé à invoquer, parmi lesquels la limitation de la responsabilité en vertu d'un régime national ou international applicable. De plus, même si le propriétaire inscrit n'est pas en droit de limiter sa responsabilité, le défendeur peut limiter sa responsabilité à un montant égal à la valeur de l'assurance ou autre garantie financière qu'il est exigé de souscrire conformément au paragraphe 1. De surcroît, le défendeur peut se prévaloir du fait que l'accident de mer résulte d'une faute intentionnelle du propriétaire inscrit mais il ne peut se prévaloir d'aucun des autres moyens de défense qu'il aurait pu être fondé à invoquer dans une action intentée par le propriétaire inscrit contre lui. Le défendeur peut, en tout état de cause, obliger le propriétaire inscrit à être partie à la procédure.

11 Un État Partie n'autorise à aucun moment un navire habilité à battre son pavillon auquel s'appliquent les dispositions du présent article à être exploité si ce navire n'est pas muni d'un certificat délivré en vertu du paragraphe 2 ou du paragraphe 14.

12 Sous réserve des dispositions du présent article, chaque État Partie veille à ce qu'en vertu de sa législation nationale, une assurance ou autre garantie répondant aux exigences du paragraphe 1 couvre tout navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 300, quel que soit son lieu d'immatriculation, qui entre dans un port situé dans son territoire ou le quitte ou qui arrive dans une installation au large située dans sa mer territoriale ou en sort.

13 Nonobstant les dispositions du paragraphe 5, un État Partie peut notifier au Secrétaire général qu'aux fins du paragraphe 12, les navires ne sont pas tenus d'avoir à bord ou de présenter le certificat prescrit au paragraphe 2 lorsqu'ils entrent dans un port situé dans son territoire ou le quittent ou qu'ils arrivent dans une installation au large située dans sa mer territoriale ou en sortent, sous réserve que l'État Partie qui délivre le certificat prescrit au paragraphe 2 ait notifié au Secrétaire général qu'il tient, sous forme électronique, des dossiers accessibles à tous les États Parties qui attestent l'existence du certificat et permettent aux États Parties de s'acquitter des obligations qui leur incombent en vertu du paragraphe 12.

14 Si un navire appartenant à un État Partie n'est pas couvert par une assurance ou autre garantie financière, les dispositions pertinentes du présent article ne lui sont pas applicables; ce navire doit toutefois être muni d'un certificat délivré par l'autorité compétente de l'État d'immatriculation qui atteste que le navire appartient à cet État et que sa responsabilité est couverte dans les limites prescrites au paragraphe 1. Ce certificat suit d'aussi près que possible le modèle prescrit au paragraphe 2.

### **Article 13**

#### **Délais de prescription**

Les droits à remboursement des frais en vertu de la présente Convention s'éteignent à défaut d'une action en justice intentée en application des dispositions de celle-ci dans un délai de trois ans à compter de la date à laquelle l'existence d'un danger a été établie conformément à la présente Convention. Néanmoins, aucune action en justice ne peut être intentée après un délai de six ans à compter de la date de l'accident de mer qui a causé l'épave. Lorsque cet accident de mer consiste en une série de faits, le délai de six ans court à dater du premier de ces faits.

### **Article 14**

#### **Dispositions relatives aux amendements**

1 À la demande du tiers au moins des États Parties, une conférence est convoquée par l'Organisation en vue de réviser ou de modifier la présente Convention.

2 Tout consentement à être lié par la présente Convention exprimé après la date d'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention est réputé s'appliquer à la présente Convention telle que modifiée.

## Article 15

### Règlement des différends

1 Lorsqu'un différend surgit entre deux ou plusieurs États Parties à propos de l'interprétation ou de l'application de la présente Convention, ils cherchent à régler leur différend en premier lieu par la négociation, l'enquête, la médiation, la conciliation, l'arbitrage, le règlement judiciaire, le recours à des organismes ou des accords régionaux ou par d'autres moyens pacifiques de leur choix.

2 Si aucun règlement n'intervient dans un délai raisonnable ne dépassant pas douze mois après la date à laquelle un État Partie a notifié à un autre l'existence d'un différend entre eux, les dispositions relatives au règlement des différends énoncées dans la partie XV de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 s'appliquent *mutatis mutandis* à un tel différend, que les États parties au différend soient ou non aussi des États Parties à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982.

3 Toute procédure choisie par un État Partie à la présente Convention et à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 au titre de l'article 287 de celle-ci s'applique au règlement des différends en vertu du présent article, à moins que cet État Partie, lorsqu'il a ratifié, accepté ou approuvé la Convention ou y a adhéré, ou à n'importe quel moment par la suite, n'ait choisi une autre procédure au titre de l'article 287 pour le règlement des différends résultant de la présente Convention.

4 Un État Partie à la présente Convention qui n'est pas Partie à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982, lorsqu'il ratifie, accepte ou approuve la présente Convention ou y adhère, ou à n'importe quel moment par la suite, est libre de choisir, par voie de déclaration écrite, un ou plusieurs des moyens énumérés au paragraphe 1 de l'article 287 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 aux fins du règlement des différends en vertu du présent article. L'article 287 s'applique à cette déclaration, ainsi qu'à tout différend auquel cet État est partie et qui n'est pas visé par une déclaration en vigueur. Aux fins de conciliation et d'arbitrage, conformément aux Annexes V et VII de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982, cet État est habilité à désigner des conciliateurs et des arbitres, qui seront inscrits sur les listes visées à l'article 2 de l'Annexe V et à l'article 2 de l'Annexe VII, pour le règlement des différends résultant de la présente Convention.

5 Toute déclaration faite en vertu des paragraphes 3 et 4 est déposée auprès du Secrétaire général, qui en communique des exemplaires aux États Parties.

## Article 16

### Relation avec d'autres conventions et accords internationaux

Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte aux droits et obligations qu'a tout État en vertu de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 et du droit international coutumier de la mer.

## **Article 17**

### **Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion**

1 La présente Convention est ouverte à la signature au Siège de l'Organisation du 19 novembre 2007 au 18 novembre 2008 et reste ensuite ouverte à l'adhésion.

- a) Les États peuvent exprimer leur consentement à être liés par la présente Convention par :
  - i) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation; ou
  - ii) signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation; ou
  - iii) adhésion.
- b) La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du Secrétaire général.

## **Article 18**

### **Entrée en vigueur**

1 La présente Convention entre en vigueur douze mois après la date à laquelle dix États, soit l'ont signée sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, soit ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du Secrétaire général.

2 Pour tout État qui la ratifie, l'accepte, l'approuve ou y adhère après que les conditions d'entrée en vigueur prévues au paragraphe 1 ont été remplies, la présente Convention entre en vigueur trois mois après la date du dépôt par cet État de l'instrument approprié, mais pas avant l'entrée en vigueur de la présente Convention dans les conditions prévues au paragraphe 1.

## **Article 19**

### **Dénonciation**

1 La présente Convention peut être dénoncée par un État Partie à n'importe quel moment après l'expiration d'une période de un an après la date à laquelle elle entre en vigueur à l'égard de cet État.

2 La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du Secrétaire général.

3 La dénonciation prend effet un an après la date à laquelle le Secrétaire général a reçu l'instrument de dénonciation ou à l'expiration de toute période plus longue spécifiée dans cet instrument.

## **Article 20**

### **Dépositaire**

- 1 La présente Convention est déposée auprès du Secrétaire général.
- 2 Le Secrétaire général :
  - a) informe tous les États qui ont signé la présente Convention ou qui y ont adhéré :
    - i) de toute nouvelle signature ou de tout dépôt d'un nouvel instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, ainsi que de la date de cette signature ou de ce dépôt;
    - ii) de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention;
    - iii) du dépôt de tout instrument de dénonciation de la présente Convention, ainsi que de la date à laquelle ce dépôt est intervenu et de la date à laquelle la dénonciation prend effet; et
    - iv) de tout autre déclaration et notification reçues en application de la présente Convention;
  - b) transmet des copies certifiées conformes de la présente Convention à tous les États qui l'ont signée ou qui y ont adhéré.
- 3 Dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, le Secrétaire général en transmet une copie certifiée conforme au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies en vue de son enregistrement et de sa publication conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

## **Article 21**

### **Langues**

La présente Convention est établie en un seul exemplaire original en langues anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe, tous les textes faisant également foi.

Fait à NAIROBI, ce dix-huit mai deux mille sept.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont apposé leur signature à la présente Convention.

**ANNEXE**

**CERTIFICAT D'ASSURANCE OU AUTRE GARANTIE FINANCIÈRE  
RELATIVE À LA RESPONSABILITÉ EN CAS D'ENLÈVEMENT D'ÉPAVES**

Délivré conformément aux dispositions de l'article 12  
de la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, 2007

Nom du navire	Jauge brute	Numéro ou lettres distinctifs	Numéro OMI d'identification du navire	Port d'immatriculation	Nom et adresse complète de l'établissement principal du propriétaire inscrit

Il est certifié que le navire susmentionné est couvert par une police d'assurance ou autre garantie financière satisfaisant aux prescriptions de l'article 12 de la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, 2007.

Type de garantie .....

Durée de la garantie .....

Nom et adresse de l'assureur (ou des assureurs) et/ou du garant (ou des garants)

Nom .....

Adresse .....

.....

Le présent Certificat est valable jusqu'au .....

Délivré ou visé par le Gouvernement de .....

.....

(Nom complet de l'État)

OU

Il conviendrait d'utiliser le texte suivant lorsqu'un État Partie se prévaut des dispositions du paragraphe 3 de l'article 12 :

Le présent Certificat est délivré sous l'autorité du Gouvernement de ..... (Nom complet de l'État)

par ..... (Nom de l'institution ou de l'organisme)

À .....

(Lieu)

Le .....

(Date)

.....  
(Signature et titre du fonctionnaire qui délivre  
ou vise le Certificat)

**Notes explicatives :**

- 1 En désignant l'État, on peut, si on le désire, mentionner l'autorité publique compétente du pays dans lequel le certificat est délivré.
- 2 Lorsque le montant total de la garantie provient de plusieurs sources, il convient d'indiquer le montant fourni par chacune d'elles.
- 3 Lorsque la garantie est fournie sous plusieurs formes, il y a lieu de les énumérer.
- 4 Dans la rubrique "Durée de la garantie", il convient de préciser la date à laquelle cette garantie prend effet.
- 5 Dans la rubrique "Adresse de l'assureur (ou des assureurs) et/ou du garant (ou des garants)", il convient d'indiquer l'adresse de l'établissement principal de l'assureur (ou des assureurs) et/ou du garant (ou des garants). Si nécessaire, il convient d'indiquer le lieu de l'établissement auprès duquel l'assurance ou la garantie a été souscrite.