



CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

45^e LÉGISLATURE, 1^{re} SESSION

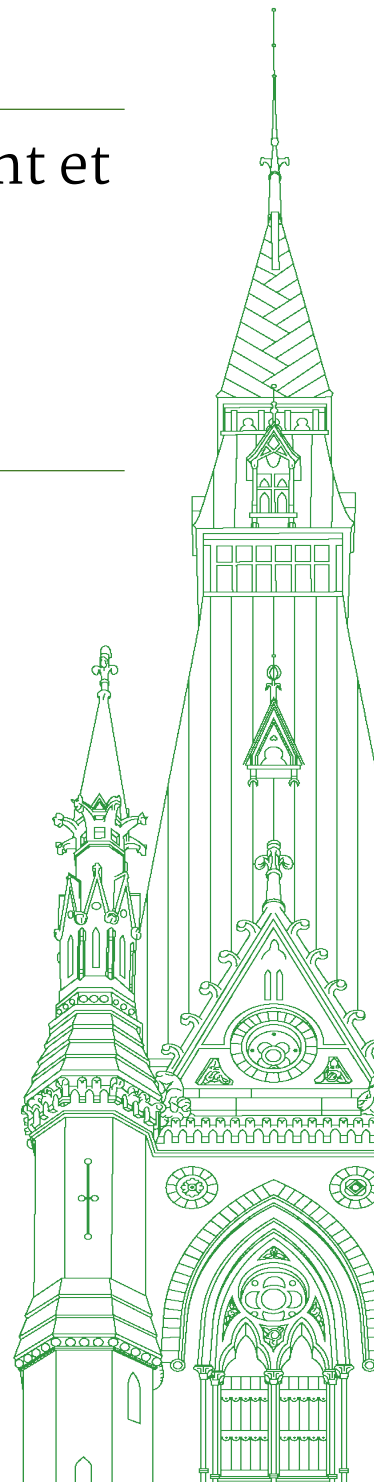
Comité permanent de l'environnement et du développement durable

TÉMOIGNAGES

NUMÉRO 046

Le mardi 22 septembre 2026

Présidente : Shannon Miedema



Comité permanent de l'environnement et du développement durable

Le mardi 22 septembre 2026

• (1530)

[Traduction]

La présidente (Shannon Miedema (Halifax, Lib.)): Bonjour à tous. Bienvenue à la 46^e réunion du Comité permanent de l'environnement et du développement durable.

Je souhaite à tous un bon retour à Ottawa après un bel été.

J'aimerais également souhaiter la bienvenue au nouveau greffier du comité de l'environnement, David Chandonnet, qui est de retour...

Des voix: Bravo!

La présidente: Oui, nous sommes très heureux de le revoir après quelques années d'absence. Il est de retour au service des comités permanents. Nous sommes très heureux de l'accueillir et de profiter de son expérience.

La première heure de cette réunion est publique. La deuxième heure se déroulera à huis clos.

Puisque nous revenons d'un ajournement plus long, je demande à tous les participants en personne de consulter les lignes directrices inscrites sur les cartes qui se trouvent sur la table. Ces mesures sont en place pour aider à prévenir les incidents audio et les retours de son et pour protéger la santé et la sécurité de tous les participants, y compris de nos merveilleux interprètes. Vous remarquerez qu'il y a un code QR sur la carte; il renvoie à une courte vidéo de sensibilisation que vous pourrez toujours regarder plus tard à votre convenance.

Au cours de la première heure, nous procéderons à l'étude article par article du projet de loi C-244, Loi modifiant la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) et la Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux, qui a été présenté par le député Weiler, qui est ici avec nous cet après-midi.

Plusieurs représentants du gouvernement sont présents pour répondre aux questions. Nous recevons la directrice générale par intérim des affaires législatives et réglementaires du ministère de l'Environnement, Stephanie Lan. Nous recevons également les représentants du ministère des Transports: le directeur exécutif des affaires législatives, réglementaires et internationales, Sean Rogers, qui est avec nous en ligne; la directrice exécutive de la protection de la navigation et des programmes environnementaux, Michelle Sanders; le directeur de la politique environnementale et marine, Colin Henein; la directrice des opérations et du développement réglementaire, Joanne Weiss Reid et la conseillère juridique Debora Sarmento, qui sont avec nous en personne. Enfin, nous accueillons Josée-Annie Verville, qui est directrice de la surveillance et de la conformité à la Garde côtière canadienne.

Merci à tous nos fonctionnaires d'être ici avec nous aujourd'hui.

J'aimerais faire quelques observations aux membres du Comité sur la façon de procéder à l'étude article par article d'un projet de loi. Il s'agit d'un examen de tous les articles dans l'ordre où ils apparaissent dans le projet de loi. Je présenterai les articles l'un après l'autre, et chaque article fera l'objet d'un débat et d'un vote.

S'il y a un amendement à l'article en question, je vais donner la parole au député qui le propose, qui pourra l'expliquer. L'amendement fera ensuite l'objet d'un débat. Les amendements seront examinés dans l'ordre où ils figurent dans la liasse que chaque député a reçue du greffier. Dans le coin supérieur droit de la page de chaque amendement se trouve un numéro qui indique quel parti l'a présenté. Pendant le débat sur un amendement, les députés peuvent proposer des sous-amendements.

Je remercie les députés de leur attention et je souhaite à tous une étude article par article productive du projet de loi C-244.

Conformément à l'article 75(1) du Règlement, l'étude de l'article 1, le titre abrégé, est reportée.

(Article 2)

La présidente: Allez-y, monsieur Grant.

• (1535)

Wade Grant (Vancouver Quadra, Lib.): Merci, madame la présidente. Vous constaterez que je suis un peu rouillé aujourd'hui.

J'aimerais proposer que le projet de loi C-244, à l'article 2, soit modifié par substitution, aux lignes 5 à 13, page 1, de ce qui suit:

2 L'article 125 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999) est modifié par adjonction, après le paragraphe (6), de ce qui suit:

(7) Il est entendu que pour les fins du présent article, l'immersion a lieu même si le fait — acte ou omission — en cause n'est pas intentionnel.

Je peux vous expliquer pourquoi je propose cela.

Je suis d'accord avec le parrain lorsqu'il dit qu'un cadre de responsabilité stricte a toujours été prévu par la loi. En effet, l'infraction et les autres infractions relatives à l'immersion prévues dans la LCPE sont déjà des infractions de responsabilité stricte, comme en témoigne la possibilité d'une défense fondée sur la diligence raisonnable à l'article 283 de la LCPE. Il est logique de clarifier cela, mais la façon de le faire est importante, car il faut éviter de créer par inadvertance des problèmes d'interprétation de la loi.

La présidente: Merci, monsieur Grant.

L'amendement G-1 est-il adopté?

Mel Arnold (Kamloops—Shuswap—Central Rockies, PCC): [Inaudible]

La présidente: Y a-t-il un débat sur l'amendement?

Mel Arnold: Si vous me le permettez... oui. Il y a longtemps que je n'ai pas participé au débat législatif.

L'amendement ajoute:

Il est entendu que pour les fins du présent article, l'immersion a lieu même si le fait — acte ou omission — en cause n'est pas intentionnel.

Ce que vous dites, c'est que, qu'il s'agisse d'une immersion accidentelle ou intentionnelle... Est-ce que cela s'appliquerait à ce que vous proposez d'ajouter ici?

Wade Grant: Je suis désolé. Pourriez-vous relire la question? Je n'ai pas tout entendu.

Mel Arnold: L'amendement que vous avez proposé ajouterait un paragraphe 125(7), qui se lirait comme suit:

Il est entendu que pour les fins du présent article, l'immersion a lieu même si le fait — acte ou omission — en cause n'est pas intentionnel.

La responsabilité s'appliquerait-elle à une immersion accidentelle ou à toute action qui pourrait causer une immersion accidentelle?

Wade Grant: Je peux demander à ceux qui ont contribué à la rédaction de l'amendement de l'expliquer.

Stephanie Lane (directrice générale par intérim, Affaires législatives et réglementaires, ministère de l'Environnement): L'article 125 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement s'applique aux activités d'immersion en mer qui sont actuellement réglementées par le Protocole de Londres. Le paragraphe supplémentaire proposé par le gouvernement indiquerait simplement qu'il s'agit d'une infraction de responsabilité stricte et prévoirait une plus grande certitude. Donc, oui, la responsabilité s'appliquera à certaines activités, qu'elles soient intentionnelles ou non. Les dispositions s'appliquent à certaines activités — et je peux lire la disposition de l'article 125 qui les énonce —, mais elles ne s'appliquent pas aux activités terrestres. Elles s'appliquent aux immersions en mer ou à partir d'une plateforme en mer.

Mel Arnold: Merci. La réponse ne m'éclaire pas du tout. Est-ce que le fait de faire sombrer accidentellement un bâtiment presque délaissé serait toujours considéré, ou pourrait être considéré, comme une immersion?

Stephanie Lane: Je vais vérifier les types de déchets auxquels s'applique cet article. L'article 125 de la Loi comprend des dispositions précises et s'applique à des types précis de déchets. Si la présidente consent à m'accorder une minute, je vais consulter l'article en question.

La présidente: Nous allons passer à M. Bonin, puis nous écoutons votre réponse lorsque vous l'aurez trouvée.

[Français]

Patrick Bonin (Repentigny, BQ): Merci, madame la présidente.

J'ai simplement une question de compréhension. Lorsque je lis la version française du nouveau paragraphe 125(7) de la loi que propose l'amendement G-1, je lis à la fin « en cause n'est pas intentionnel ». Or, si je regarde la version en anglais, il n'y a pas de négation, donc c'est intentionnel. Je ne sais pas s'il y a une double négation dans la version française qui fait que « n'est pas intentionnel » veut dire « intentionnel », mais il me semble y avoir une discordance entre les versions anglaise et française sur cet aspect.

● (1540)

Stephanie Lane: L'anglais parle d'un acte ou d'une omission, qu'ils soient intentionnels ou non. Selon les principes de rédaction, ça a le même sens en français et en anglais.

Patrick Bonin: Si vous en êtes certaine, vous m'en voyez grandement réjoui. Je me questionnais devant cette négation en français. Je m'en remets au légiste.

[Traduction]

La présidente: Allez-y, monsieur Ross.

Ellis Ross (Skeena—Bulkley Valley, PCC): Merci, madame la présidente.

Ma question va dans le même sens que celle de M. Arnold. Je m'interroge sur la définition de l'immersion en mer et à savoir si elle englobe un acte entraînant une immersion, intentionnelle ou non.

La définition vise-t-elle les immersions — telles que décrites par M. Arnold —, qu'elles soient accidentelles ou même causées par un acte de vandalisme ou un vol qui entraînent le naufrage d'un navire? Cet amendement vise-t-il ces scénarios, ou un tout autre article serait-il pertinent?

Stephanie Lane: J'ai trouvé la définition de « déchets ou autres matières » à laquelle cette interdiction s'applique. Elle s'applique aux « navires, aéronefs, plates-formes ou autres ouvrages à condition que les matériaux risquant de produire des débris flottants ou de contribuer d'une autre manière à la pollution du milieu marin aient été retirés. » Elle s'applique donc aux navires, aux aéronefs, aux plates-formes ou à d'autres ouvrages, comme l'indiquait M. Arnold dans sa question.

D'après mon interprétation, le projet de loi d'initiative parlementaire et la motion du gouvernement visent à confirmer que l'application des dispositions relatives à l'immersion ne change pas, ainsi qu'à renforcer le fait qu'il s'agit d'infractions de responsabilité stricte. Les dispositions n'exigent pas que quelqu'un se livre intentionnellement à l'activité, et elles permettent de recourir à la défense fondée sur la diligence raisonnable. Voilà pourquoi les mots « il est entendu que » ont été ajoutés.

Ellis Ross: J'ajouterais que la diligence raisonnable consiste à s'assurer que la pompe de cale fonctionne, que le navire est attaché à un quai et que la batterie — essentielle au fonctionnement de la pompe — est bel et bien installée. Cependant, à la suite d'un acte de vandalisme, il est possible que le navire ne soit pas attaché ou que la batterie soit débranchée. Soit dit en passant, je peux affirmer que ces scénarios se produisent réellement, surtout dans ma région, et que les navires coulent. Dans ces cas, les propriétaires sont-ils responsables des immersions non intentionnelles en mer? Il s'agit ni plus ni moins de naufrages, et pas vraiment d'immersions en mer, à tout le moins dans les contextes que je connais.

Stephanie Lane: Comme je le disais, la défense fondée sur la diligence raisonnable dépendra de chaque cas. Je ne suis pas vraiment en mesure de m'avancer sur la façon dont un agent d'application de la loi... ou sur la façon dont l'article pourrait être appliqué. En général, pour les infractions de responsabilité stricte, il revient à la Couronne de prouver que l'acte ou l'omission a eu lieu. Ensuite, il incombe à l'accusé de démontrer qu'il a fait preuve de diligence raisonnable pour empêcher que l'infraction ne soit commise. Encore une fois, je ne suis pas vraiment en mesure de m'avancer sur les circonstances que vous décrivez, mais j'espère que ma réponse apporte des éclaircissements.

La présidente: Allez-y, monsieur Arnold.

Mel Arnold: Vous venez de clarifier quand l'article 125 s'appliquerait, mais vous ne précisez pas dans quelles circonstances un propriétaire serait exempté de l'élément « intentionnel » ou non de l'infraction. Si l'agent d'application de la loi et les tribunaux concluaient que le propriétaire du navire n'a pas fait preuve de diligence raisonnable pour le protéger contre le vandalisme, pourrait-il alors être tenu responsable d'une immersion illégale ou non autorisée?

• (1545)

Stephanie Lane: Je ne suis pas en mesure de m'avancer sur les détails de la question. Je peux cependant affirmer que, à la base, l'amendement ne modifierait pas l'application de l'article 125 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement. L'amendement ajoute le passage « il est entendu que, » de sorte que tous les moyens de défense qui existent aujourd'hui seraient toujours valables si cet amendement et ce projet de loi d'initiative parlementaire se font adopter.

La présidente: D'accord. L'amendement G-1 est-il adopté?

(L'amendement est adopté.)

(L'article 2 modifié est adopté.)

(Article 3)

La présidente: Nous passons maintenant à l'article 3.

Quelqu'un souhaite-t-il proposer l'amendement CPC-1?

Nous vous écoutons, monsieur Arnold.

Mel Arnold: Cet amendement propose que le projet de loi C-244, à l'article 3, soit modifié par substitution, aux lignes 1 à 7, page 2, de ce qui suit:

34.1 (1) Le propriétaire d'un bâtiment qui en transfère la propriété est réputé en rester propriétaire pour l'application de la présente partie tant qu'il n'a pas transmis un avis au ministre l'avisant du transfert.

(2) Il avise le ministre, par écrit, du transfert de propriété dans un délai de quatorze jours.

(3) Sont notamment indiqués dans l'avis le nom et les coordonnées du nouveau propriétaire.

Madame la présidente, j'aimerais expliquer le raisonnement derrière la présentation de cet amendement. Je m'appuie essentiellement sur mes 40 années d'expérience dans le secteur de la construction et de la réparation de bateaux. Pendant cette période, j'ai constaté le nombre de navires pour lesquels le transfert d'immatriculation n'est pas effectué. En effet, dès qu'un transfert est effectué, l'acheteur reçoit des avis des ministères du Revenu fédéral et provincial lui indiquant qu'il doit maintenant des impôts, à moins qu'ils aient déjà été payés à un concessionnaire dans le cadre d'une vente.

Pendant cette période, j'ai vu, au sein de mon atelier ainsi que dans d'autres entreprises, de nombreux navires privés qui ont été transférés, souvent plus d'une fois, à un nouveau propriétaire sans aucune tenue de dossiers. Par conséquent, il était presque impossible pour certains des nouveaux propriétaires de savoir qui aurait pu être le dernier propriétaire immatriculé du navire.

Cet amendement inciterait essentiellement le vendeur à informer le ministère du transfert, car une fois la transaction terminée, il devrait être exonéré de toute responsabilité à l'égard du navire. Il n'aurait pas à passer par le processus dont nous allons probablement discuter et qui consiste à déterminer si le nouveau propriétaire est qualifié ou non et à évaluer l'état du navire. Cette étape nécessite souvent un relevé maritime qui peut coûter des milliers de dollars,

même pour un petit navire. Grâce à l'amendement, le vendeur aurait simplement à fournir le nom et les coordonnées de l'acheteur.

L'objectif de ce projet de loi est, à la base, de déterminer qui est responsable du navire, et je crois que c'est ce que le parrain du projet de loi cherche à réaliser. Le but est de faire le suivi des propriétaires des navires et de savoir qui en est responsable. Mon amendement simplifierait grandement la donne: le vendeur n'aurait qu'à fournir le nom et les coordonnées du nouveau propriétaire. Le gouvernement aurait alors tous les renseignements nécessaires pour trouver le nouveau propriétaire, qui assumerait la responsabilité du navire.

Je m'appuie sur mon expérience personnelle, qui a notamment été marquée par le vol d'un véhicule dans ma cour. Il a été volé à trois heures du matin, et on ne l'a plus jamais retrouvé. Or, dans la semaine suivante, l'assurance du véhicule devait être renouvelée. Je me suis dit que, comme le véhicule ne m'appartenait plus, je n'avais probablement pas besoin de renouveler l'assurance. J'ai vérifié auprès de mon agent d'assurance, qui m'a dit que je devais bel et bien la renouveler. En effet, jusqu'à ce que je reçoive la prestation d'assurance de ma compagnie d'assurances — qui était ICBC à l'époque — ou que je récupère le véhicule, j'étais le propriétaire immatriculé. Par conséquent, la responsabilité me revenait s'il était stationné sur le bord de la route, se déplaçait et blessait ou tuait quelqu'un. J'ai dû réassurer un véhicule que je n'avais pas en ma possession et dont je ne reverrais probablement jamais la couleur. Comme j'étais le propriétaire immatriculé, je devais tout de même payer l'assurance jusqu'à ce que la compagnie d'assurances me verse la prestation.

• (1550)

Si le vendeur peut fournir les renseignements de l'acheteur, cela devrait suffire à le décharger de sa responsabilité, et le gouvernement serait en mesure de faire un suivi du nouveau propriétaire. Voilà le raisonnement et la raison d'être de cet amendement.

La présidente: Merci, monsieur Arnold.

On me dit que l'amendement proposé doit être proposé par un membre actuel du comité de l'environnement.

Merci, monsieur Bexte.

Si l'amendement CPC-1 est adopté, l'amendement G-2 ne pourra pas être proposé en raison d'un conflit de lignes. Comme on peut le lire à l'article 16.71 de la quatrième édition de *La procédure et les usages de la Chambre des communes*: « Une fois que le comité a modifié une ligne d'un article, il ne peut la modifier de nouveau par un autre amendement: une ligne ne peut être modifiée qu'une seule fois. » Je tenais à le préciser.

Y a-t-il des commentaires au sujet de l'amendement proposé? Sinon, nous allons passer au vote.

(L'amendement est rejeté.)

La présidente: Monsieur Grant, voulez-vous proposer l'amendement G-2?

Wade Grant: Merci, madame la présidente.

Je propose que le projet de loi C-244, à l'article 3, soit modifié par substitution, aux lignes 1 à 7, page 2, de ce qui suit:

34.1 (1) Il est interdit au propriétaire d'un bâtiment d'en transférer la propriété à quiconque, à moins d'avoir pris les mesures ci-après pour s'assurer que la personne à qui il souhaite transférer la propriété du bâtiment dispose des ressources suffisantes pour l'entretenir, l'exploiter ou en disposer de manière à éviter qu'il ne devienne une épave, qu'il ne présente un danger ou qu'il ne soit abandonné, et que cette personne a l'intention de l'entretenir, de l'exploiter ou d'en disposer en conséquence:

- a) il a communiqué par écrit à cette personne les renseignements relatifs à l'état du bâtiment;
- b) il a reçu confirmation par écrit de cette personne qu'elle dispose de ces ressources et a cette intention.

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas à l'égard des bâtiments d'au moins 24 m de longueur, à l'exception des embarcations de plaisance.

L'amendement maintient l'intention initiale de l'article en interdisant le transfert d'un bâtiment à quiconque n'ayant ni les moyens ni l'intention de l'entretenir ou d'en disposer correctement, tout en facilitant la mise en œuvre et l'application des dispositions. Par exemple, l'amendement supprimerait l'obligation pour le vendeur d'évaluer la capacité ou l'intention d'un acheteur d'entretenir un bâtiment, ce qui soulève des préoccupations quant à la façon dont les vendeurs pourraient déterminer la capacité, les ressources ou l'intention de l'acheteur d'exploiter, d'entretenir ou de disposer du bâtiment. L'amendement introduit plutôt deux exigences claires que le propriétaire d'un bâtiment doit respecter lors du transfert d'un bâtiment: il doit communiquer par écrit à l'acheteur les renseignements relatifs à l'état du bâtiment, et il doit obtenir une confirmation écrite de l'acheteur.

• (1555)

La présidente: Merci, monsieur Grant.

Y a-t-il un débat sur l'amendement?

Allez-y, monsieur Leslie.

Branden Leslie (Portage—Lisgar, PCC): Merci, madame la présidente. C'est un plaisir de revoir tout le monde pour une autre session d'automne.

Étant donné que nous avons ajourné nos travaux avant l'été, après avoir entendu le témoignage du parrain, j'ai eu beaucoup de temps pour examiner ce projet de loi et, du coup, certains des amendements. Si vous me le permettez, madame la présidente, j'aimerais poser un certain nombre de questions à M. Grant, en sa qualité de secrétaire parlementaire et de motionnaire.

J'aimerais d'abord souligner ce que disait la version initiale de cette mesure législative, du projet de loi C-244. Elle disait que le vendeur ne pouvait pas transférer la propriété d'un bâtiment en sachant que l'acheteur n'a pas l'intention ou n'est pas en mesure, notamment en raison d'un manque de ressources, de l'entretenir, de l'exploiter ou d'en disposer, ou en ne s'en souciant pas. Cet amendement proposé par le gouvernement stipule plutôt que le vendeur doit prendre deux mesures, comme l'a souligné le secrétaire parlementaire. Il a appelé cela des « exigences claires ». J'espère obtenir des précisions quant à leur degré de clarté.

Cet amendement obligerait le vendeur à communiquer par écrit les renseignements relatifs à l'état du bâtiment et à obtenir de l'acheteur la confirmation écrite qu'il a les ressources et a l'intention de l'entretenir, de l'exploiter et d'en disposer de manière responsable. En mon sens, cela soulève une question: si l'acheteur signe une déclaration, le vendeur en a-t-il simplement fait assez?

Aux fins de la discussion, j'ai ici un cas hypothétique. Supposons que je vende un bateau de pêche de 20 mètres et que les coûts pour en disposer correctement pourraient s'élever de 20 000 à 30 000 \$,

mais que je choisis de le vendre pour 1 \$. Je pourrais indiquer à l'acheteur, par écrit, que le bateau est en mauvais état. Il signerait ensuite un document indiquant qu'il a les ressources ou l'intention d'entretenir ce bâtiment et d'en disposer correctement. Si l'acheteur signe cette déclaration et que je ne pose pas d'autres questions en le croyant sur parole du fait qu'il a signé cette déclaration — conformément à cette mesure législative, advenant l'adoption de cet amendement —, s'agirait-il de la seule exigence pour être conforme à cette mesure législative, telle que modifiée par ce que vous proposez ici?

Wade Grant: Je vous remercie de la question, mais je vais laisser les fonctionnaires y répondre.

Colin Henein (directeur, Protection de l'environnement marin, ministère des Transports): Je vous remercie de la question.

Selon notre compréhension, l'objectif de ce projet de loi est essentiellement d'établir des normes permettant à l'acheteur et au vendeur de prendre une décision éclairée et de veiller à ce que l'acheteur dispose bel et bien des ressources et des intentions requises. Les amendements ne sont pas vraiment normatifs quant à la manière de procéder à cette vérification. Il s'agit de s'assurer que le vendeur divulgue l'état du bâtiment, et que l'acheteur sait à quoi s'attendre et peut déterminer s'il a les ressources nécessaires pour ce bâtiment, et faire la déclaration requise.

En termes simples, dans le scénario que vous décrivez, l'acheteur peut faire cette déclaration, mais il le ferait en toute connaissance de cause. Le vendeur doit être convaincu, dans le cadre de ce processus, que l'acheteur a les ressources et l'intention requises.

Branden Leslie: Je vous remercie.

Cela laisse encore beaucoup de points d'interrogation. Si je vends un bâtiment, déterminer moi-même comment m'assurer de la situation de l'acheteur ne constitue pas une position juridique très solide face à d'éventuelles conséquences.

Pour être parfaitement clair, cet amendement ne m'oblige pas expressément à examiner la situation financière, les assurances ou les installations de l'acheteur. Je dois simplement lui demander de mettre quelque chose par écrit, et cela suffit pour être couvert juridiquement au cas où il ne respecterait pas ses engagements. Est-ce exact?

Colin Henein: Si le vendeur est convaincu par la déclaration de la personne que celle-ci a les ressources et l'intention d'entretenir, d'exploiter et de se départir du bâtiment, alors elle aura satisfait aux exigences de la disposition.

Branden Leslie: Qui en sera l'arbitre? M. Arnold et moi pourrions avoir des points de vue très différents quant à savoir si les affirmations de l'acheteur sont satisfaisantes ou non. Qui décidera si j'aurais dû être convaincu ou non?

• (1600)

Colin Henein: Selon le libellé du projet de loi, le propriétaire prend les mesures nécessaires pour s'assurer que la personne dispose des ressources nécessaires pour entretenir, exploiter et disposer du bâtiment.

Branden Leslie: Il n'est pas déraisonnable que le vendeur demande ensuite des informations financières ou des preuves de propriété de biens immobiliers où le bâtiment pourrait être entreposé. En théorie, si cet amendement entraine en vigueur, le vendeur pourrait se voir imposer une charge énorme, celle d'atteindre son propre niveau de satisfaction en fonction de ce que prévoira la loi.

Colin Henein: Ce sont des questions d'interprétation auxquelles je ne peux pas vraiment répondre, car elles dépendront de circonstances précises, mais je peux vous renvoyer au texte, qui dit que le bâtiment ne peut pas être transféré à moins que ces mesures ne soient prises pour assurer le vendeur quant aux ressources dont dispose la personne et à son intention d'entretenir et d'exploiter le navire.

Branden Leslie: Comment un commerçant ou quelqu'un qui prévoit vendre son bâtiment pourrait atteindre le niveau de satisfaction demandé par la loi? Dans le cas du libellé auquel vous venez de faire référence, comment pourrais-je m'être assuré de la situation de l'acheteur dans le cadre d'une vente?

Colin Henein: Je ne suis pas certain de pouvoir dire comment une personne en particulier dans une telle situation se sentirait satisfaite de ses démarches. J'essaie simplement de clarifier...

Branden Leslie: La loi devrait-elle être plus prescriptive, alors? Le problème que je vois ici, c'est que ce n'est pas du tout prescriptif. C'est très subjectif.

Voulez-vous poursuivre à ce sujet, monsieur Arnold?

La présidente: Nous passerons à M. Ross si vous avez terminé.

Branden Leslie: Non, je pourrais continuer.

Le projet de loi initial, tel qu'il était rédigé, disait que le vendeur du bateau devait déterminer si l'acheteur « n'a pas l'intention ou n'est pas en mesure, notamment en raison d'un manque de ressources » de prendre soin du bateau. Supposons, par exemple, que je demande à l'acheteur une déclaration financière et qu'il me dit qu'il a 100 000 \$ à la banque. Ensuite, il dit qu'il a l'intention de restaurer ce vieux bâtiment commercial, mais il n'a absolument aucune idée de la façon de le faire. Il a peut-être l'intention et l'argent, mais il n'a pas l'expertise nécessaire pour entretenir le bâtiment ou superviser un projet de restauration.

Pourquoi le gouvernement, par l'entremise de cet amendement, supprime-t-il l'expression « n'est pas en mesure », qui se trouvait dans la version initiale du projet de loi C-244?

Je vais peut-être poser la question au gouvernement en premier.

Wade Grant: Je laisserai les fonctionnaires répondre, s'il vous plaît.

Colin Henein: Des enjeux ont été soulignés concernant la question d'« être en mesure ». Il y avait deux choses.

Tout d'abord, il se peut que le vendeur n'ait pas en main l'information dont il a besoin pour évaluer ce que l'acheteur est en mesure de faire. En particulier, l'obligation d'évaluer cette capacité peut être appliquée de manière incohérente entre les vendeurs, ou elle pourrait mener à une prise de décision peu encline à prendre des risques, ce qui pourrait entraîner un traitement différent de certaines personnes ou de certains groupes, ce qui aurait pu soulever des préoccupations du point de vue des droits de la personne. Dans cette optique, l'expression « n'est pas en mesure » était considérée comme un élément superflu.

Branden Leslie: On comprend que l'évaluation des deux éléments restants — les ressources et l'intention —, conjuguée au manque de clarté quant à ce que cela signifie réellement au-delà d'une simple signature sur une feuille, puisse également être influencée par des perceptions négatives de la part du vendeur. Je ne comprends pas pourquoi vous enlèveriez « n'est pas en mesure » alors que les deux autres éléments soulèvent clairement encore de nombreuses questions quant à la responsabilité potentielle du ven-

deur, selon sa façon d'établir son niveau de satisfaction et sa diligence raisonnable. Pourquoi avez-vous choisi d'éliminer cet élément plutôt que tous les trois?

Colin Henein: Certains des enjeux sont liés aux droits de la personne, à la question de savoir si quelqu'un est ou non en mesure de faire quelque chose. Les ressources et l'intention sont des choses qui peuvent être confirmées par écrit par l'acheteur, en fonction de l'état du navire.

Branden Leslie: D'accord, mais que signifie le mot « ressources »? Y a-t-il une définition dans la loi actuelle?

Colin Henein: Non, il n'y en a pas.

Branden Leslie: Donc, il pourrait s'agir d'argent ou de la capacité d'en obtenir en contractant un prêt, ou il pourrait s'agir d'une assurance, d'un chantier naval ou d'équipement. On aurait simplement à dire que l'on a des ressources. Est-ce que l'un de ces éléments s'applique ici?

• (1605)

Colin Henein: On appliquerait la définition en langage clair de « ressources » pour interpréter la loi.

Branden Leslie: Cela revient quand même à l'idée que je dois simplement être satisfait de l'affirmation de l'acheteur selon laquelle il dispose des ressources nécessaires, mais que je risque tout de même d'aller en prison plus tard si je n'en ai pas fait assez. Je n'ai aucun moyen de le contraindre à me fournir la moindre preuve de l'existence de ces ressources. Est-ce exact?

Colin Henein: Je vais laisser ma collègue en parler du point de vue de la mise en œuvre.

Joanne Weiss Reid (directrice, Opérations et développement réglementaire, ministère des Transports): En matière d'application de la loi, si le vendeur divulgue l'état du bâtiment et que l'acheteur dit qu'il a les ressources nécessaires pour s'en occuper, on considérerait cela comme un élément de preuve. On ne passerait pas immédiatement à une mesure corrective tant que l'on n'aurait pas mené une enquête et examiné tous les autres renseignements. Dans ce cas-ci, on consulterait la municipalité, les provinces et d'autres membres de la collectivité pour évaluer les circonstances avant de prendre des mesures d'application de la loi.

Branden Leslie: Vous me donnez l'impression que ces enquêtes sont exhaustives.

Vous avez parlé d'un « élément de preuve ». Pour moi, lorsque vous dites cela, cela signifie que si l'acheteur dit sur un bout de papier qu'il est en mesure — eh bien, pas « est en mesure » —, mais qu'il dispose des ressources et a l'intention de s'occuper du bâtiment, ce n'est qu'un élément de preuve. Cela ne suffit pas pour éviter une mesure d'application de la loi en tant que vendeur. Est-ce exact?

Joanne Weiss Reid: Il y a d'autres mesures d'application de la loi en vertu desquelles le propriétaire est tenu de prendre soin, disons, d'un bâtiment délabré. Il y a des mesures d'application de la loi si les propriétaires n'entretiennent pas leurs bâtiments.

Branden Leslie: Comment mesurer objectivement les ressources? Vous vous occupez de l'application de la loi, semble-t-il, alors j'espère qu'à un moment donné, il y aura une mesure objective des ressources. Comment le ferait-on?

Joanne Weiss Reid: Le vendeur devrait s'assurer que le propriétaire dispose des ressources nécessaires. La divulgation de l'état du navire permettrait à l'acheteur de connaître les circonstances qui y sont propres. Il serait donc en mesure de dire s'il a les ressources nécessaires pour s'en occuper ou l'entretenir.

Quelles seraient ces ressources? Comme je l'ai dit, s'il s'agissait d'un navire délabré ou abandonné, ou s'il avait coulé ou était devenu une épave, nous examinerions l'ensemble des circonstances, y compris cet élément de preuve, cette déclaration écrite, pour déterminer les mesures d'application de la loi à prendre.

Branden Leslie: Si je vendais des bateaux ou que j'envisageais d'en vendre, je serais inquiet en ce moment, car mon cas pourrait être la première cause type. En tant que vendeur, rien n'est clair: je ne sais pas trop quel doit être mon niveau de satisfaction. Si le bateau que je vends finit par couler, vais-je simplement me sentir coupable sans toutefois faire l'objet de mesures d'application de la loi?

Mon inquiétude, c'est qu'une mesure d'application sera prise et la jurisprudence sera établie. Ensuite, plus personne n'osera vendre de bateaux. Cet amendement entraîne peut-être déjà cette conséquence. Une fois que la norme aura été fixée par cette première cause type, pour ainsi dire, je crains fort que tout le monde ne se retrouve dans la même situation, voire dans une situation encore plus difficile, car il n'y a aucune précision. Qu'entend-on par « ressources »? Rien n'est précisé de manière objective dans tout cela. C'est pourquoi je m'en fais vraiment pour la personne qui servira de cobaye, si jamais on venait à adopter cet amendement.

Joanne Weiss Reid: Je tiens simplement à souligner que le libellé oblige le vendeur à divulguer l'information. C'est donc ce sur quoi nous nous concentrerions. A-t-il divulgué l'état du navire au moment de la vente, selon les meilleures informations dont il dispose? Voilà l'exigence.

Il faudrait ensuite déterminer si le vendeur estimait que l'acheteur avait les ressources nécessaires pour s'occuper du bâtiment. C'est le deuxième élément.

Branden Leslie: Bon nombre de ces hypothèses concernent le transfert d'un navire d'un propriétaire à un autre. Passons au cas d'un concessionnaire de bateaux.

En tenant compte de ces mêmes dispositions, comment pourrais-je savoir que cette personne sera en mesure de disposer adéquatement de ce navire dans 30 ans? Je ne connais pas la définition du terme « ressources ». Je ne sais pas quels coûts pourraient être associés année après année au bateau que j'essaie de vendre. En tant que concessionnaire, comment pourrais-je avoir la certitude que la personne à qui je vends mes bateaux a les ressources nécessaires, quelles que soient les circonstances, en raison du caractère vague de ce libellé?

• (1610)

Colin Henein: Au bout du compte, le concessionnaire doit divulguer l'information. Dans ce cas-ci, il fournirait donc des renseignements sur l'état du navire et il devrait obtenir une confirmation écrite attestant que la personne a les ressources nécessaires et a l'intention de s'occuper du navire. Cette mesure régit le transfert du navire et non pas sa durée de vie qui s'étend sur les 30 prochaines années. Le nouveau propriétaire du navire sera responsable des dispositions de la Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux relatives au fait de disposer adéquatement du bâtiment ou de ne pas l'abandonner.

Le critère ici est que le propriétaire du navire a pris des mesures pour se dire satisfait. Ce n'est pas vague. L'exigence qu'il doit satisfaire est de divulguer l'état du navire et de recevoir la confirmation écrite de l'acheteur.

Branden Leslie: Qu'arrive-t-il si l'acheteur ment? Des dispositions précises s'appliquent-elles à l'acheteur?

Un vendeur peut tout simplement, de façon subjective, se dire satisfait. S'il en arrive là parce qu'on lui a menti, je suis d'avis qu'il se trouve tout de même dans une position très difficile. L'acheteur s'expose-t-il à des conséquences s'il fait une fausse déclaration?

Colin Henein: En règle général, il est illégal de faire des déclarations frauduleuses...

Branden Leslie: Or, quelqu'un pourrait tout simplement écrire sur un bout de papier qu'il a suffisamment de ressources. Si, en tant que vendeur, j'estime que c'est suffisant... Ce pourrait n'être qu'un mensonge, mais je n'appellerais pas cela un crime.

N'y a-t-il aucune conséquence possible pour un acheteur qui fait une déclaration trompeuse plutôt anodine, par exemple en disant qu'il a les ressources nécessaires? Il s'agit peut-être d'un joueur. Le jour où il a écrit qu'il disposait de ces ressources, c'était vrai, mais il les a peut-être perdues le lendemain.

Colin Henein: Le texte du projet de loi ne contient aucun élément précis relatif à ce scénario.

Branden Leslie: Cela vous préoccupe-t-il? Vous rendez-vous compte que le vendeur a beaucoup d'obligations fondées sur la confiance?

Colin Henein: C'est une question qu'il faut poser aux députés.

Branden Leslie: Je m'adresse aux députés ministériels. Y a-t-il...?

La présidente: Nous allons passer à M. Ross, ou êtes-vous...

Branden Leslie: Non, non, j'ai encore beaucoup de questions. Je me demandais simplement pourquoi l'acheteur n'aurait pas de responsabilité ici.

La présidente: Poursuivez, monsieur Leslie.

Branden Leslie: D'accord. Le vendeur a l'obligation légale d'obtenir la confirmation écrite de l'acheteur qu'il dispose des ressources nécessaires, mais je tiens à préciser qu'une déclaration trompeuse ne constitue pas une infraction. Est-ce exact? L'acheteur peut induire le vendeur en erreur comme bon lui semble.

Colin Henein: Il n'y a rien dans le projet de loi, ou plutôt dans l'amendement, qui régit cela.

Branden Leslie: Et si, pour ce qui est de l'obligation du vendeur, j'inscrivais simplement « vendu tel quel » dans ma description de l'état du navire? Cela pourrait-il suffire?

Colin Henein: La question ici serait de savoir si les renseignements relatifs à l'état du bâtiment ont été communiqués.

Branden Leslie: Ce serait « tel quel ».

Colin Henein: Ce que je comprends, c'est que cette mention ne correspondrait pas à une description de l'état du bâtiment. Elle correspondrait plutôt aux conditions de la vente.

Branden Leslie: D'accord. Il est vendu « tel quel ». C'est une description plutôt bonne. On le regarde et voilà ce que c'est.

Colin Henein: À ce stade, l'acheteur devrait... Enfin, ce sont les renseignements dont disposerait l'acheteur qui lui permettraient de décider s'il souhaite faire une déclaration à propos de sa capacité à prendre possession du bâtiment. Je pense qu'il y a là une question d'interprétation, à savoir s'il s'agit ou non d'une description de l'état du bâtiment.

Branden Leslie: L'interprétation à venir dans la cause type... Oui.

Selon l'amendement, le vendeur doit fournir par écrit « les renseignements relatifs à l'état du bâtiment », comme vous venez de le dire. Il n'est pas précisé que ces renseignements doivent avoir trait aux défauts. Il n'est pas non plus indiqué qu'une expertise maritime doit être réalisée. Il n'est pas question d'un formulaire de divulgation prescrit, ni, à vrai dire, de quoi que ce soit que l'on qualifie de complet et exact. N'est-ce pas là source de problèmes évidents pour le vendeur, puisqu'il ne peut déterminer avec certitude quelle information il est tenu de communiquer?

Colin Henein: En fin de compte, le but est de garantir que l'acheteur puisse prendre une décision éclairée. Si le projet de loi était adopté, le ministère, en expliquant l'obligation, fournirait des indications sur les points à soulever ou sur la manière de décrire l'état d'un bateau de manière générale. Il ne serait pas en mesure de le faire pour chaque cas particulier, mais des indications pourraient être fournies afin que l'acheteur soit en mesure de prendre une décision éclairée.

• (1615)

Branden Leslie: D'accord. Demander une expertise maritime constituerait la manière la plus complète de procéder. Cela représenterait plusieurs milliers de dollars que le vendeur devrait déboursier avant de céder le bateau à l'acheteur. C'est qu'il semble tout à fait raisonnable de penser que le vendeur du bâtiment ne dispose pas d'une liste de tous les défauts possibles de son bâtiment, à moins qu'une telle expertise maritime ait été réalisée. Est-ce exact?

Colin Henein: Il y a là une sorte de présupposition concernant la nécessité qu'une expertise soit réalisée. Le texte exige que les renseignements relatifs à l'état du bâtiment soient communiqués.

Branden Leslie: Sans l'avis d'un tiers qui soit un spécialiste, un vendeur pourrait omettre par inadvertance de communiquer tout ce que l'acheteur pourrait considérer comme un défaut à venir du bateau. Cette situation se produit avec les voitures. Elle se produit tout le temps avec n'importe quel autre type de produit, à moins qu'un tiers ne l'examine. Je continue de penser que le vendeur a des raisons de craindre de ne pas fournir des renseignements suffisants et exacts, à moins de déboursier des milliers de dollars pour une expertise maritime.

Colin Henein: J'ai un peu de mal à formuler... Avez-vous une question, monsieur, à laquelle je serais ravi d'essayer de répondre?

Branden Leslie: Si l'amendement et le projet de loi sont adoptés, est-ce que demander la réalisation d'une expertise maritime avant la vente du bâtiment sera le moyen le plus sensé pour le vendeur de tout bâtiment au Canada de se prémunir contre toute poursuite judiciaire?

Colin Henein: Je ne suis pas sûr de pouvoir dire quel est le moyen le plus sensé. L'amendement obligerait le vendeur à communiquer à l'acheteur les renseignements sur l'état du bâtiment afin qu'il puisse prendre une décision éclairée. L'acheteur serait alors en mesure de déterminer s'il a les ressources et l'intention requises. Tel est — si je comprends bien — le principe de l'amendement.

Branden Leslie: Ainsi, l'amendement permettrait essentiellement un transfert de documents entre l'acheteur et le vendeur. On y décrirait l'état du bâtiment et on y indiquerait, de façon vague, si l'acheteur dispose des ressources suffisantes et s'il a l'intention d'entretenir le bâtiment et d'en disposer de manière appropriée. Toutefois, les documents n'auraient pas à être déposés auprès d'une quelconque autorité. Combien de temps l'acheteur et le vendeur sont-ils censés les conserver? Existe-t-il une obligation légale à cet égard? Combien de temps doivent-ils les conserver?

Colin Henein: Si le texte modifié ne contient aucune disposition exigeant que les documents soient conservés pendant une période donnée, l'obligation consiste à communiquer les renseignements et à recevoir la confirmation de la personne concernée, le vendeur devant s'en assurer. Il n'y a pas de disposition à ce sujet. D'un point de vue pratique, le vendeur aurait tout intérêt à fournir des copies des documents. Cela peut se faire de différentes manières, mais le texte ne prévoit pas de durée déterminée.

Branden Leslie: Le gouvernement cherche à exempter les bateaux d'au moins 24 mètres de longueur qui ne sont pas des bateaux de plaisance. Un bateau de pêche commerciale de 23,9 mètres serait visé, mais un bateau de pêche commerciale de 24,1 mètres serait exempté.

En quoi le risque environnemental lié à un écart de deux pouces changerait-il quoi que ce soit concernant l'application de la loi?

Colin Henein: L'amendement ne s'appliquerait pas aux bâtiments de plus de 24 mètres de longueur, à l'exception des embarcations de plaisance, car cela est conforme à une limite déjà établie en vertu du Règlement sur les petits bâtiments de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada. Les bâtiments de plus de 24 mètres en question sont assujettis au régime international de certification. Par conséquent, il est moins probable qu'ils soient transférés de manière irresponsable. C'est pourquoi cette limite a été retenue. En effet, cela cadre avec d'autres exigences réglementaires qui réduisent le risque que des navires dépassant cette taille soient abandonnés.

• (1620)

Branden Leslie: Lorsque les représentants de Transports Canada ont comparu pour la première fois devant notre comité au sujet du projet de loi, en juin, ils ont indiqué que si la vente avait lieu à l'étranger, elle ne serait pas régie par la Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux. Par exemple, si un propriétaire canadien se rendait dans l'État de Washington avec un bateau, un transfert légal aurait lieu aux États-Unis par sa vente à un acheteur américain.

L'amendement comble-t-il d'une quelconque manière les lacunes relatives aux ventes à l'étranger que les fonctionnaires avaient soulignées en juin?

Colin Henein: L'amendement touche la Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux, qui ne régit pas une vente effectuée aux États-Unis. Si un bâtiment est par la suite ramené au Canada et qu'il est abandonné, les dispositions de la loi s'appliqueraient dès lors que le bâtiment se trouverait dans les eaux canadiennes. Toutefois, si le transfert a eu lieu aux États-Unis, il ne serait pas régi par cette disposition.

Branden Leslie: Si l'on est inquiet au sujet de la mesure législative, qu'est-ce qui empêcherait un acheteur et un vendeur de conclure la transaction à l'extérieur du Canada ou des eaux canadiennes?

Colin Henein: La mesure législative ne réglemente pas les transferts effectués à l'étranger.

Branden Leslie: Si le vendeur omet d'obtenir les documents requis, comme le prévoit la mesure législative, il s'expose à une sanction pécuniaire pouvant atteindre 50 000 \$ à titre de personne physique, même si le bâtiment n'est jamais abandonné et ne cause aucun dommage environnemental.

Comment justifier l'imposition d'une sanction pouvant atteindre 50 000 \$ lorsque l'infraction pourrait être simplement le fait que l'on ne s'est pas procuré les bons documents, sans savoir vraiment ce qu'il fallait recevoir?

Colin Henein: Je vais inviter ma collègue à intervenir à ce sujet du point de vue de la mise en œuvre.

Joanne Weiss Reid: Comme je l'ai déjà mentionné, nous avons une approche graduelle en matière d'application. Nous nous penchons d'abord sur le dossier, puis la sanction ou la mesure d'application est déterminée en fonction des circonstances.

Dans le cas d'un manquement à l'obligation de communiquer des renseignements, nous examinerions les circonstances. Nos mesures d'application vont d'un avertissement — oral ou écrit — à une sanction administrative pécuniaire ou à une poursuite pénale. Cela n'aboutirait pas nécessairement à l'imposition d'une amende de 50 000 \$. Nous tiendrions compte de l'ensemble des circonstances.

Branden Leslie: Compte tenu de l'incertitude créée par l'amendement et, donc, par le projet de loi s'il est adopté, prévoyez-vous donner un grand nombre d'avertissements, étant donné que les gens ne comprendront probablement pas quelles sont leurs obligations au moment de la vente?

Joanne Weiss Reid: Pouvez-vous répéter la question?

Branden Leslie: Il y a beaucoup d'incertitude. Je pense que force est d'admettre qu'il est très difficile de déterminer clairement quelles sont mes obligations, au-delà de mon sentiment sur mon niveau de confiance. Vous avez parlé d'une échelle de sanctions graduelle, allant de sanctions pécuniaires très importantes à de simples avertissements, le tout précédé par ce qui semble être des enquêtes très approfondies.

Compte tenu de l'amendement que le gouvernement libéral propose au projet de loi, pensez-vous que de nombreux avertissements seront donnés? Il serait tout à fait raisonnable que, à l'issue d'une enquête, on conclue que ni l'acheteur ni le vendeur n'avaient pleinement compris leurs obligations parce qu'elles n'étaient pas clairement définies dans la loi.

Joanne Weiss Reid: Je ne suis pas en mesure de me prononcer à ce stade.

Branden Leslie: Je vais céder la parole à mes collègues qui ont d'autres questions.

La présidente: Merci, monsieur Leslie.

Allez-y, monsieur Ross.

Ellis Ross: Merci, madame la présidente.

J'ai essentiellement passé toute ma vie en mer et sur la côte et j'ai été témoin des immersions, des transferts de propriété et des ventes dont il est question. J'ai donc du mal à comprendre comment la mesure sera appliquée tant du point de vue de la vente que de celui de l'exécution.

Madame la présidente, à qui dois-je m'adresser? Dois-je m'adresser au député qui propose la motion ou...?

La présidente: Vous pouvez poser une question, puis...

Ellis Ross: Est-ce que je pose ma question à quelqu'un en particulier ou à tout le monde en général? Ou bien est-ce que je la pose d'abord et nous déciderons ensuite?

La présidente: Posez simplement votre question et nous verrons ensuite.

Ellis Ross: D'accord. Parfait.

Posséder un bateau ou un navire de haute mer, ce n'est pas comme posséder une voiture ou un camion. C'est différent. Tout d'abord, ce sont des gouffres financiers notoires — tous les propriétaires de bateaux le savent — selon le type d'embarcation que l'on possède.

Quand on parle de ressources suffisantes, en tant que vendeur, dans quelle mesure suis-je censé m'informer et quels renseignements dois-je obtenir de l'acheteur potentiel? Dois-je aller jusqu'à lui demander s'il a une carte de conducteur de bateau de plaisance, un brevet d'officier, un brevet de capitaine ou un brevet de matelot de pont? Dois-je lui demander s'il a déjà possédé un bateau? Comme c'est un gouffre financier, dois-je lui demander combien d'argent il a? Si je vends mon bâtiment à M. Leslie, dois-je lui demander s'il a accès à du zinc et à du matériel de soudure pour éviter l'électrolyse? Je sais qu'il ne comprend pas de quoi je parle.

• (1625)

Branden Leslie: Je sais souder.

Ellis Ross: Vous savez souder?

Branden Leslie: Oui.

Ellis Ross: Avez-vous du zinc?

Branden Leslie: Non.

Ellis Ross: D'accord. Est-ce suffisant? Je suis sûr qu'il ne va pas me montrer ce qu'il a dans son compte en banque, mais je peux peut-être lui dire que, rien qu'en frais d'entretien, j'ai dépensé 5 000 \$ par année. Je parle des frais d'entretien, et non des frais d'exploitation. Avez-vous 5 000 \$ chaque année pour entretenir le bateau? Je ne parle pas des filtres à huile, de l'essence et de tout ce qu'il faut pour que le bateau puisse naviguer.

Jusqu'où suis-je censé aller? Je pose la question, car je pars du principe qu'un an après avoir vendu mon bateau à M. Leslie, il sombrera, que l'on passera en revue la liste des éléments que j'ai essayé de vérifier auprès de lui et que j'aurai involontairement omis quelque chose. Je me demande si je serai tenu responsable en raison du premier amendement qui a été proposé, qui dit: « Il est entendu que pour les fins du présent article, l'immersion a lieu même si le fait — acte ou omission — en cause n'est pas intentionnel. » Même les experts maritimes ne font pas toujours bien les choses. On peut consacrer 1 000 \$ à une expertise maritime, mais même les spécialistes qui la réalisent passent à côté de certains éléments.

Jusqu'où l'acheteur est-il censé aller? Dans quelle mesure doit-il être rigoureux? Sous quelle forme doit-il présenter ces éléments, je suppose, à Environnement Canada?

Colin Henein: Les amendements ne sont pas contraignants lorsqu'il s'agit de la manière dont les renseignements relatifs à l'état du bâtiment doivent être communiqués ou de la manière dont l'acheteur doit confirmer par écrit qu'il a des ressources suffisantes et l'intention voulue. L'objectif est de garantir que l'acheteur prenne une décision éclairée et que le vendeur s'assure que l'acheteur a les ressources et l'intention requises au moment du transfert du bâtiment.

La responsabilité d'entretenir ensuite le bâtiment ou de l'exploiter de manière responsable incombe à l'acheteur, ce qui ne change pas. Cela fait déjà partie des dispositions de la Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux. Ce qui est ajouté ici, c'est le processus qui se déroule pendant le transfert du bâtiment entre le vendeur, qui doit communiquer les renseignements, et l'acheteur, qui doit confirmer qu'il dispose des ressources suffisantes et qu'il a l'intention nécessaire.

Ellis Ross: C'est très logique, en fait.

En ce qui concerne la période, puisque nous parlons d'une responsabilité permanente, je comprends donc que si, en tant que vendeur ou acheteur, je respecte intégralement les dispositions de l'article 34.1 proposé et que tout est conforme — c'est-à-dire consigné par écrit et signé —, ma responsabilité en tant que vendeur prend fin, quoi qu'il arrive, et ce, indépendamment de l'amendement dont nous venons de parler et que nous venons d'approuver. C'est à ce moment-là que ma responsabilité prend fin. C'est lorsque nous recevons, j'imagine, un ou deux documents concernant les dispositions de l'article 34.1 proposé.

Colin Henein: En fait, la responsabilité est transférée au moment de la cession du bâtiment. Lorsque l'acheteur devient propriétaire du bâtiment, une fois la vente conclue, c'est à ce moment-là que la responsabilité est transférée au titre des dispositions de la Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux qui... vous savez, celles selon lesquelles on ne doit pas laisser le bâtiment sombrer, par exemple. Ce qui est réglementé ici, c'est une vérification que le vendeur doit effectuer en communiquant les renseignements relatifs à l'état du bâtiment et en recevant une confirmation au sujet de la capacité. Ensuite, le transfert a lieu et, du même coup, la responsabilité est transférée.

• (1630)

Ellis Ross: Un an plus tard, lorsque le bateau coule...

Colin Henein: La responsabilité incombe au propriétaire.

Ellis Ross: Au nouveau propriétaire.

Colin Henein: C'est exact.

Ellis Ross: Aucune responsabilité ne revient au vendeur.

Colin Henein: C'est exact, mais le...

Ellis Ross: En tant que vendeur, on ne peut pas tout savoir sur un bateau, même si on en a été propriétaire pendant des années. L'électrolyse de l'aluminium, par exemple, est très difficile à cerner, mais on peut savoir depuis combien de temps le bateau existe, donc même dans ce cas...

Disons que vous vendez un bateau en bois. On ne peut pas dire que la quille est spongieuse, parce qu'elle est recouverte d'une peinture marine épaisse. Vous ne pouvez pas le savoir. Cela ne revient pas après un an lorsqu'ils découvrent que ce problème a commencé peut-être deux ans auparavant. Cette responsabilité ne revient pas au vendeur.

Colin Henein: L'obligation consiste à divulguer cette information sur le navire. Cela ne pourrait se faire qu'avec l'information...

Ellis Ross: Je comprends cela.

Colin Henein: ... que le vendeur a et qu'il connaît.

Ellis Ross: Je parle de quelque chose que vous ne pouviez pas déterminer au moment de la vente.

Colin Henein: C'est exact.

Ellis Ross: Même un relevé maritime ne tient pas compte de ces éléments. Si, en toute honnêteté et avec de bonnes intentions, je pensais vendre un bon bateau en bois, mais que je ne pouvais pas vous dire si la quille était spongieuse parce que la peinture était si épaisse, dans le cadre de l'enquête sur l'aliénation, s'il s'avère que c'était le cas et que le problème était présent avant la vente, est-ce qu'une partie de cette responsabilité me revient en tant que vendeur, même si j'ai fait tout ce que je pouvais et que je n'étais pas au courant?

Colin Henein: L'exigence consiste à divulguer des renseignements sur l'état du navire. Le ministère fournirait des directives sur la pratique exemplaire à suivre pour divulguer ces renseignements de la part du vendeur et de l'acheteur, mais c'est ce que le vendeur peut raisonnablement transmettre. Si le vendeur ne sait pas quelque chose, il ne communiquera évidemment pas l'information qu'il ne connaît pas, mais il communiquera l'information relative à l'état du navire dont il dispose.

Ellis Ross: D'accord, mais cela nous ramène au point initial. Au moment de la vente, compte tenu de toutes les conditions qui ont été remplies, le vendeur n'a plus de responsabilité. Tout est approuvé avec les signatures.

Colin Henein: C'est exact. C'est une condition du transfert du navire. Ce n'est pas une disposition qui se rapporte à la responsabilité du propriétaire. C'est une disposition qui dit qu'on ne peut pas transférer un navire de moi à vous à moins d'avoir suivi cette procédure d'échange de renseignements.

Ellis Ross: Sans le savoir...

Colin Henein: Elle ne tient pas compte de la situation plus tard, lorsque le navire coule. Le nouveau propriétaire en est toujours responsable en vertu de la Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux.

Ellis Ross: Le nouveau propriétaire est toujours responsable.

Colin Henein: Oui.

Ellis Ross: D'accord. Cela répond à bon nombre de mes questions, en fait.

Pour faire suite à l'un des premiers points, je comprends ce que signifie « ressources » pour entretenir un bateau. Je sais ce que cela signifie. Mis à part l'argent, y aura-t-il une liste de contrôle d'Environnement Canada indiquant les ressources nécessaires à l'entretien d'un bateau, ou est-ce que ce sera entièrement au vendeur d'en parler, selon que je vends un bateau d'aluminium, un bateau en acier, un bateau en fibre de verre ou un bateau en bois?

Est-ce que ce sera entièrement à moi de parler des ressources? Les ressources sont différentes selon les matériaux utilisés.

Colin Henein: L'approche consiste en fait à établir des normes sur le marché pour s'assurer que l'acheteur prend des décisions éclairées et que le vendeur a validé le tout. Il ne s'agit pas de faire participer le ministère et le gouvernement à chaque transaction.

Pour ce qui est de conseiller les acheteurs sur la propriété des bateaux, on peut toujours envisager d'offrir des renseignements généraux et des pratiques exemplaires à mesure que nous commençons à informer les gens sur leurs obligations en vertu de cet amendement. Cependant, je pense qu'en fin de compte, il incombe aux parties à la transaction de s'informer et d'être conscientes de ce qu'il faut pour acheter un bateau et l'entretenir.

Ellis Ross: Et pour vendre un bateau.

Colin Henein: En effet.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Ross.

Monsieur Bexte, voulez-vous toujours prendre la parole?

Ellis Ross: Merci, madame la présidente.

• (1635)

David Bexte (Bow River, PCC): J'ai tellement de questions.

La présidente: Formidable. Allez-y.

David Bexte: Merci, madame la présidente.

À vrai dire, la plupart de mes questions sont dues au fait que je suis un député qui représente une circonscription terrestre. Je ne connais rien à la vie marine ni aux bateaux. En écoutant cet échange et cette discussion, les comparaisons avec les ventes d'automobiles, par exemple, sont extraordinaires, car ces transactions sont traitées de façon très différente. C'est le jour et la nuit. Elles sont complètement différentes.

Ce qui me frappe le plus à ce sujet, c'est... Je comprends l'intention. Si, en général, l'intention du projet de loi d'initiative parlementaire est de réduire le nombre de navires abandonnés, les conséquences des problèmes qui se produisent, le nombre d'épaves et le nombre de transactions fallacieuses, je ne suis vraiment pas certain que ce soit le cas, car on ne fait qu'inviter les transactions mal étudées.

À première vue, si un vendeur peut dire, la main sur le cœur, qu'il a confiance que l'acheteur a les ressources, c'est suffisant, même si cette transaction et cette attestation de l'acheteur sont écrites sur une serviette de table. S'il y croit, c'est suffisant. La vérité ou la véracité n'a pas d'importance, et il n'y a ni vérification ni norme. Rien dans ce projet de loi ne protège l'une ou l'autre des parties, le vendeur ou l'acheteur.

Cela vous semble-t-il possible dans ce contexte?

Colin Henein: D'après ce que nous comprenons de l'intention de l'amendement du gouvernement, il s'agit de créer un moment où le vendeur doit vraiment dire à l'acheteur quel est le statut de son navire, et l'acheteur doit vraiment faire un choix et affirmer sa capacité à l'entretenir. C'est dans la création de ce moment que le projet de loi a son effet.

David Bexte: Je regarde cela davantage du point de vue des vendeurs qui se déchargent de leur responsabilité. Comment peuvent-ils avoir confiance que la transaction sera effectuée? Il me semble que ce n'est pas vrai du tout. L'attestation peut littéralement être: « Oui, je le crois. » Ils attestent au juge qu'ils croyaient à l'époque que l'acheteur avait les ressources nécessaires pour entretenir le bateau. Peu importe quelle était la vérité à l'époque. Tant que le vendeur, dans son esprit, est convaincu qu'il veut vraiment vendre ce bateau, qu'il doit vraiment s'en débarrasser, que ce bateau doit partir et ne plus faire partie de sa vie... Oui, je fais confiance à cet acheteur, parce que je veux lui faire confiance. Il a apposé sa signature sur une serviette de table, alors c'est suffisant.

Pouvez-vous comprendre comment une telle situation pourrait se produire sur un quai ou sur une côte quelque part au Canada?

Colin Henein: Je comprends votre préoccupation.

Madame la présidente, j'essaie de bien saisir la question afin de pouvoir y répondre.

David Bexte: Voyez-vous la possibilité que cette question soit traitée, en pratique, sans le sérieux qu'elle mérite, sans qu'il y ait un processus de vérification, un processus de confiance ou un proces-

sus très définitif où tout est clair et fait selon les règles de l'art? Ce n'est pas prescriptif — je comprends — et c'est normalement une bonne chose, mais à un moment donné, il faut une certaine prescription.

En ce qui concerne les transferts d'automobiles, la déclaration de vente et l'attestation selon laquelle l'acheteur a une assurance... C'est ce dont le vendeur a besoin pour attester que, oui, l'acheteur a la capacité, qu'il peut mener à bien cette transaction, qu'il peut encaisser le chèque et que c'est terminé. Le vendeur a alors confiance que c'est fait. Il ne sera pas tenu responsable plus tard, en raison de défauts cachés et tout le reste, ce qui soulève une autre question.

Pour faire suite à la question de M. Ellis Ross, comment les défauts cachés sont-ils traités dans la loi? Dans quelle mesure devez-vous procéder à une évaluation approfondie? Quel est le test qui s'applique?

Colin Henein: Il m'est difficile de répondre à cette question, parce qu'intrinsèquement, il s'agit de la façon dont le projet de loi serait interprété à l'avenir. Le libellé de l'amendement prévoit ces deux étapes que le vendeur doit suivre pour être satisfait. C'est le texte que j'ai devant moi pour vous l'expliquer aujourd'hui.

David Bexte: Pouvez-vous comprendre comment, de mon point de vue, n'ayant aucune expérience de cette partie de la vie canadienne, je pourrais aborder cette question avec un certain cynisme?

Que signifie « satisfaction »? Oui, je suis satisfait. Je veux vraiment...

• (1640)

Colin Henein: Je comprends votre question.

David Bexte: Merci. J'essaie de vendre un bateau ici, alors je suis satisfait.

Des députés: Ha, ha!

David Bexte: J'ai un bateau à vendre. Ce n'est pas un pont. C'est un bateau, et j'aimerais vous le vendre.

Will Greaves (Victoria, Lib.): Madame la présidente, j'invoque le Règlement. Je me demande simplement si la question de M. Bexte ne porte pas essentiellement sur le fait que, parfois, les gens mentent et n'agissent pas de bonne foi. Si c'est le cas, ce n'est pas vraiment une question à laquelle les fonctionnaires sont en mesure de répondre de manière satisfaisante. Si les gens mentent, il existe des mécanismes criminels et civils pour les tenir responsables après coup. Cela n'a rien à voir avec le fond de notre discussion d'aujourd'hui, monsieur.

La présidente: Merci, monsieur Greaves, de votre intervention, mais je ne crois pas que ce soit techniquement un rappel au Règlement.

David Bexte: Par souci de clarté, si vous souhaitez en discuter, je me ferai un plaisir de le faire.

Non, je ne dis pas que les gens mentent. Je dis que les gens font des erreurs et qu'ils sont motivés par différentes choses...

Will Greaves: Ils mentent aussi.

David Bexte: Eh bien, ils mentent, mais ce n'est pas ce que je dis. Si nous voulons nous attaquer aux personnes, à la fraude et à toutes les choses qui peuvent entrer en ligne de compte...

La présidente: Monsieur Bexte, avez-vous d'autres questions à poser aux fonctionnaires?

David Bexte: Je pense avoir bien exprimé mon point de vue.

Merci beaucoup, madame la présidente.

La présidente: Merci beaucoup.

Nous passons maintenant à M. Fanjoy.

Bruce Fanjoy (Carleton, Lib.): Merci.

J'aimerais demander aux fonctionnaires quel genre de documents est actuellement exigé pour le transfert de propriété d'un navire.

Colin Henein: Je vais céder la parole à mon collègue Sean Rogers, qui se joint à nous en ligne et qui est responsable des questions relatives au registre des bâtiments et au système de délivrance de permis pour les embarcations de plaisance.

La présidente: Allez-y, monsieur Rogers.

Sean Rogers (directeur exécutif, Affaires législatives, réglementaires et internationales, ministère des Transports): Merci.

Dans le cas de la base de données sur les permis d'embarcation de plaisance, il faut normalement un relevé de vente pour commencer à immatriculer un navire au moment de son achat, lorsqu'il est nouveau ou lorsqu'il y a un transfert de propriété. Si la personne n'a pas de relevé de vente, elle peut fournir ce qu'on appelle une déclaration solennelle notariée. Il y a un exemple de formulaire à remplir sur le site Web de Transports Canada. Cela se produit souvent lors de la vente de la succession ou au décès d'un propriétaire.

Bruce Fanjoy: Je présume que les exigences légales habituelles des gens de bonne foi s'appliqueraient. Aucune déclaration frauduleuse ne pourrait être faite dans ces documents. Autrement, la personne responsable de ces déclarations frauduleuses en subirait les conséquences juridiques. Elles n'incomberaient pas au vendeur tant qu'il agissait de bonne foi et vérifiait les exigences de la loi. Est-ce exact?

Sean Rogers: Oui, c'est exact.

Bruce Fanjoy: Merci.

La présidente: Merci, monsieur Fanjoy.

C'est au tour de M. Arnold.

Mel Arnold: Merci, madame la présidente.

J'aimerais avoir une réponse courte et simple de la part des fonctionnaires. L'alinéa 34.1(1)b) proposé exige-t-il une confirmation écrite de la part d'une personne, aussi simple qu'un document signé indiquant simplement que la personne dispose des ressources nécessaires, etc.?

Colin Henein: Si le vendeur est satisfait, cela satisferait aux exigences de cet article.

Mel Arnold: C'est tout. Le vendeur a ce qu'il faut, simplement avec un bout de papier de l'acheteur disant qu'il a les ressources pour entretenir, exploiter et se départir du navire et qu'il en a l'intention.

Colin Henein: C'est au vendeur de se dire satisfait. Tant que la confirmation est fournie par écrit, le vendeur peut s'estimer satisfait.

Mel Arnold: Pourriez-vous expliquer ce qui se passerait et qui serait jugé responsable si le vendeur ne connaissait pas, sans qu'il y ait eu d'acte intentionnel, une défectuosité que l'acheteur n'est pas en mesure de régler et qui ferait du navire un navire délaissé ou abandonné?

• (1645)

Colin Henein: En ce qui concerne le projet de loi, l'obligation est simplement de divulguer par écrit l'information relative à l'état du navire pour étayer la vente. C'est vraiment les parties à la transaction qui doivent être satisfaites.

Mel Arnold: Vous ne répondez pas à la question.

Colin Henein: Je suis désolé.

Mel Arnold: Sans agir intentionnellement, le vendeur ne remarque pas une défectuosité du navire que l'acheteur n'est pas en mesure de régler, et le navire devient donc abandonné ou cause un problème environnemental.

Colin Henein: D'accord. On s'attend à ce que le vendeur fasse preuve de diligence raisonnable dans l'application de la Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux en général, alors c'est pertinent. En fin de compte, cette disposition régleme le transfert du navire, et non la responsabilité ultérieure. Le nouveau propriétaire demeure responsable du navire une fois qu'il l'a reçu.

Il s'agit du transfert du navire. Cela devient vraiment une question qui relève de l'acheteur et du vendeur.

Voulez-vous ajouter quelque chose, madame Weiss-Reid?

Joanne Weiss Reid: Oui. Si je comprends bien votre question, si ce bateau devient un danger à la suite de son achat, les dispositions de la loi qui relèvent de la Garde côtière ou de Transports Canada concernant les navires dangereux et les navires délabrés, coulés ou abandonnés s'appliqueraient au nouveau propriétaire.

Mel Arnold: D'accord. Elles s'appliqueraient au nouveau propriétaire.

Si ce nouveau propriétaire n'a pas les ressources nécessaires pour entretenir le navire et qu'il fait faillite, quel est le recours? M. Weiler, qui est le parrain de ce projet de loi, et moi siégeons au Comité permanent des pêches et des océans, et nous avons mené des études sur les navires délaissés et abandonnés. Nous avons produit des rapports. L'application de la loi devient une patate chaude entre trois entités: Transports Canada, Environnement Canada et... Je ne me souviens même pas de la troisième. C'est la Garde côtière. Ça devient une patate chaude. La Garde côtière ne peut rien faire tant qu'il n'y a pas de déversement réel. NAV CANADA ne peut rien faire à moins qu'il y ait un danger pour la navigation, et Environnement Canada ne peut pas intervenir tant qu'il n'y a pas de déversement dans l'environnement.

Si quelque chose se produit et que le nouveau propriétaire n'est plus en mesure de s'occuper du navire et de l'entretenir, qui est responsable?

Joanne Weiss Reid: Je vais céder la parole à ma collègue de la Garde côtière en ce qui concerne les bâtiments dangereux, puis si vous avez d'autres questions à l'égard d'un navire délabré, naufragé ou abandonné, je pourrai y répondre.

Josée-Annie Verville (directrice, Surveillance et conformité, Garde côtière canadienne): Merci, madame la présidente.

La Garde côtière canadienne est le guichet unique du public en cas de déversement, ou d'un navire qui présente un danger ou est abandonné. Elle reçoit des renseignements du public concernant l'incident ou le problème, puis nous évaluons s'il y a un propriétaire et si le navire présente un danger. Dans le cas contraire, nous transférons le dossier à nos collègues de Transports Canada, qui sont responsables des bâtiments délabrés et abandonnés. Si le navire est dangereux, nous procédons de façon similaire pour appliquer la loi. Nous informons le nouvel acheteur — c'est en fait lui qui est responsable — de son obligation de faire l'entretien. Il doit remédier aux dangers que son navire présente. Nous émettons ensuite un avis d'évaluation et l'informerons de ses obligations légales.

Nous pouvons également donner un ordre si le propriétaire ne se conforme pas à nos instructions. Il existe également des mesures d'application de la loi. Nous pouvons imposer des sanctions pécuniaires administratives ou recommander que des accusations soient portées devant les tribunaux.

Si le navire est abandonné, je vais transférer le dossier à mes collègues de Transports Canada. Que se passe-t-il alors?

Joanne Weiss Reid: C'est la même chose. S'il est abandonné et qu'il n'y a pas de propriétaire... Dans l'exemple que vous donnez, nous avons un propriétaire qui ne peut pas s'occuper de son navire. Encore une fois, nous aurions la même approche progressive en matière d'application de la loi. Si nous lui ordonnons de prendre des mesures et qu'il en est incapable, nous interviendrions et récupérerions ces fonds, au besoin.

• (1650)

Mel Arnold: Merci.

Je veux revenir sur la responsabilité du vendeur d'obtenir des renseignements auprès de l'acheteur. Il y a eu beaucoup de questions sur la durée de cette responsabilité, la durée de conservation des dossiers, et ainsi de suite.

En tant que membre invité du Comité, je ne peux pas proposer d'amendement, mais j'aimerais suggérer un amendement favorable à ce projet de loi. J'ajouterais « au moment du transfert » au paragraphe proposé 34.1(1) et à son alinéa b):

34.1(1) Il est interdit au propriétaire d'un bâtiment d'en transférer la propriété à quiconque, à moins d'avoir pris les mesures ci-après pour s'assurer que la personne à qui il souhaite transférer la propriété du bâtiment dispose, au moment du transfert, des ressources suffisantes pour l'entretenir, l'exploiter ou en disposer [...].

La présidente: Je suis désolée, monsieur Arnold. Est-ce que le passage que vous essayez d'ajouter se trouve dans l'amendement G-2?

Mel Arnold: Oui.

La présidente: D'accord.

Mel Arnold: Il s'agirait d'un ajout à la cinquième ligne du paragraphe 34.1(1) proposé. Après « à moins d'avoir pris les mesures ci-après pour s'assurer que la personne à qui il souhaite transférer la propriété du bâtiment dispose », on insérerait les mots « , au moment du transfert, » puis on poursuivrait avec « des ressources suffisantes pour l'entretenir, l'exploiter ou en disposer [...] ». »

De plus, à l'alinéa 34.1(1)b) proposé, on dirait: « il a reçu confirmation par écrit de cette personne qu'elle dispose, au moment du transfert, de ces ressources et a cette intention. ».

La présidente: Il faudrait qu'un membre du Comité permanent de l'environnement et du développement durable propose ce qui est,

je crois, un sous-amendement. À ma connaissance, il faut que ce soit par écrit pour procéder ainsi.

Monsieur Leslie, vous avez la parole.

Branden Leslie: Je pourrais en faire la proposition, ou je le ferai volontiers au nom de M. Arnold. Nous pouvons distribuer le texte par écrit — il s'agit de cinq mots et d'un amendement favorable — pendant que je pose deux ou trois autres questions, si cela vous convient. Je crois que j'étais le prochain sur la liste des intervenants. En fait, ce n'est pas lui qui le propose. En attendant que je le fasse, nous pourrions l'envoyer par écrit.

La présidente: Vous n'êtes pas...

Branden Leslie: J'ai dit que « pourrais » en faire la proposition.

La présidente: Vous le proposerez plus tard.

Voulez-vous continuer à poser des questions, ou est-ce que l'amendement est déjà écrit?

Branden Leslie: Ce sera prêt dans quelques minutes.

La présidente: Il faudrait aussi que le texte soit traduit en français. Nous devons l'examiner attentivement, car l'ajout de ces mots pourrait avoir des conséquences d'un point de vue juridique. Nous devons bien y réfléchir.

Branden Leslie: Bien sûr. Je vais gagner du temps et poser quelques questions complémentaires, si vous n'y voyez pas d'inconvénient. Suis-je le prochain sur la liste?

La présidente: Vous êtes le prochain sur la liste, monsieur Leslie.

Branden Leslie: Merci, madame la présidente.

Soit dit en passant, comme il a été mentionné à quelques reprises, l'amendement a été proposé par le gouvernement. Vous avez dit que vous êtes ici pour expliquer de quoi il s'agit. Vous travaillez pour Transports Canada, je crois. De quel service du gouvernement cet amendement provient-il?

D'après la façon dont vous en avez parlé, monsieur Henein, il semble que vous ne l'avez pas rédigé vous-même, pas seulement le texte juridique, mais aussi l'idée qui le sous-tend. D'où provient cet amendement en particulier?

Colin Henein: Au sein du gouvernement, on nous demande des renseignements. Nous fournissons des conseils et des réponses aux questions qui nous sont posées. Dans ce cas-ci, plusieurs questions ont été soulevées. On nous a demandé de fournir un texte dans certains cas.

En fin de compte, nous conseillons le gouvernement sur la position qu'il devrait adopter à la réunion. Ensuite, il appartient au gouvernement de décider ce qu'il veut faire de ces conseils et du texte. Nous avons pris connaissance de ce texte. Nous avons participé aux discussions relatives à sa préparation, mais il s'agit toujours, à ce stade-ci, d'une proposition du gouvernement dans le contexte législatif.

• (1655)

Branden Leslie: D'accord.

Je reviens au premier amendement, « Il est entendu que ». J'aimerais comprendre. Transports Canada n'a-t-il pas élaboré cet amendement?

Colin Henein: Dans ce genre de situation, le ministère de la Justice participe à un processus de rédaction. Il produit un texte, qui est remis sous la forme d'un conseil au gouvernement, à qui il incombe de prendre une décision dans le contexte législatif.

J'espère que j'explique bien les détails.

Branden Leslie: J'ai entendu une réponse il y a un certain temps maintenant... et je comprends que vous avez été submergé de questions; je vous remercie d'avoir répondu de votre mieux pour essayer de défendre cette proposition.

Le secrétaire parlementaire a expliqué ce que cet amendement visait initialement à corriger. Pourriez-vous me confirmer ce que l'amendement proposé par le gouvernement tente de rectifier dans le projet de loi?

Colin Henein: Le député a évoqué au début un certain nombre d'enjeux liés au maintien de l'intention initiale du projet de loi, notamment la suppression de l'évaluation de la capacité de l'acheteur, l'introduction d'une approche claire concernant la divulgation des conditions et la confirmation écrite, ainsi que la limitation de la taille des navires visés. C'est l'objectif de l'amendement proposé par le gouvernement au projet de loi d'initiative parlementaire.

Branden Leslie: Étant donné que le ministère de la Justice a peut-être rédigé...

Le mot « clair » revient sans cesse. Je ne vois tout simplement pas en quoi c'est clair. Je ne comprends pas en quoi la proposition rend le texte plus compréhensible pour le vendeur ou l'acheteur moyen, afin qu'il saisisse pleinement ses obligations. Pourriez-vous m'expliquer en quoi c'est plus clair que le projet de loi initial?

Colin Henein: L'amendement vise à préciser clairement comment le propriétaire doit s'assurer que l'acheteur dispose des ressources suffisantes pour entretenir le bâtiment ou en disposer de manière à éviter qu'il ne devienne une épave, qu'il ne présente un danger ou qu'il ne soit abandonné, et que cette personne ait l'intention de l'entretenir ou d'en disposer en conséquence. Il énonce les alinéas a) et b), qui constituent les deux critères. Je ne devrais peut-être pas les qualifier ainsi. Ce sont les étapes à suivre pour que le propriétaire s'en assure. Ces étapes ne figuraient pas dans le projet de loi d'initiative parlementaire. Par conséquent, il fallait s'en remettre à la connaissance du propriétaire.

Branden Leslie: Oui, mais je dirais plutôt que c'est très obscur. Si je voulais vendre un bateau à une personne qui me remettait un bout de papier disant: « J'ai de l'argent », je pourrais m'en être assuré. C'est encore très flou.

Je songe à une autre situation. Supposons qu'une personne ayant un bateau décède et que des membres de sa famille essaient de vendre le navire. Ils n'y connaissent vraiment pas grand-chose. Risquent-ils d'encourir des sanctions pour ne pas avoir fait preuve de la diligence raisonnable requise ou pour ne pas avoir posé les bonnes questions concernant les ressources? Que leur arrivera-t-il plus tard? Il s'agirait peut-être d'un avertissement pour eux.

Je suis simplement curieux de savoir comment les choses se passent pour ceux qui ont perdu un membre de leur famille et qui essaient simplement de se débarrasser d'un bateau.

Colin Henein: Pouvez-vous simplement...? J'ai peut-être manqué une partie de la question.

Branden Leslie: Disons que mes parents... Disons que les parents d'une personne — je ne veux pas porter malheur à quiconque — décèdent, et qu'ils possèdent un navire. Or, le fils ou la

filles n'y connaît absolument rien en matière de bateaux. Premièrement, comment saurait-il ou saurait-elle qu'il s'agit d'une obligation légale? Deuxièmement, comment saurait-il ou saurait-elle ce qu'il faut faire pour s'acquitter de cette obligation légale en tant que vendeur du bateau, que ce soit dans le cadre d'une vente successorale, directe ou de quelque manière que ce soit?

Colin Henein: Une fois que le projet de loi sera adopté, le ministère s'en chargera et élaborera les modalités de mise en œuvre. Nous offrirons des services de sensibilisation aux propriétaires de bateaux afin qu'ils comprennent leurs obligations en vertu de la loi, et nous leur fournirons des conseils pour s'y conformer.

• (1700)

Branden Leslie: Il n'y a aucune trace des transactions, et c'est là tout le problème, n'est-ce pas? Des bateaux sont constamment achetés et vendus, puis abandonnés. Il est admirable que nous tentions de régler ce problème, mais il me semble qu'il serait très difficile pour Transports Canada de joindre adéquatement un grand nombre de personnes qui sont techniquement propriétaires de bateaux.

Je reviens à l'amendement de mon collègue Mel Arnold, qui aurait exigé, plus ou moins, que Transports Canada soit au courant de toutes ces transactions. Comme je l'ai expliqué au secrétaire parlementaire, je pense que cela aurait probablement été une solution de loin préférable pour atténuer bon nombre de ces problèmes. Est-ce juste?

Colin Henein: Je ne suis pas certain de pouvoir me prononcer sur la justesse de cette analyse. Je comprends ce que vous dites.

Branden Leslie: Le gouvernement vend des biens excédentaires dans certaines circonstances, je suppose. Quelle serait son obligation, en tant que vendeur d'un navire excédentaire visé par cette loi modifiée? Supposons qu'il le vende à un particulier par l'intermédiaire de GCSurplus ou autrement. Quelle serait sa liste de vérification?

Quelle serait l'obligation légale du gouvernement, en tant que vendeur d'un navire répondant à ces critères? Que ferait-il?

Colin Henein: Si le projet de loi était adopté, nous devrions élaborer une approche que nous utiliserions au sein du gouvernement pour communiquer l'état du navire et nous assurer de la véracité de la déclaration du propriétaire.

Branden Leslie: Ce niveau de rigueur serait-il la norme pour tout le monde?

Colin Henein: C'est au vendeur de s'en assurer. Je fournirais certainement...

Branden Leslie: Je vis dans le monde réel. Le gouvernement va dresser une longue liste de vérification. Ma question semble être raisonnable. La prochaine personne qui vendra un bateau devra-t-elle suivre la liste de vérification du gouvernement lorsque cette situation se présentera?

Colin Henein: Le gouvernement fournirait des directives sur la façon de s'acquitter de ces obligations si le projet de loi était adopté.

Branden Leslie: Comment faudra-t-il procéder...? Dois-je appeler le 1-800-O-Canada et demander: « Quelles sont les directives à suivre pour vendre ceci? »

En restant réaliste...

Colin Henein: Il pourrait y avoir un certain nombre de mécanismes différents à cette fin. Je ne sais pas si un appel téléphonique serait possible ou non. Nous pourrions publier quelque chose sur le site Web. Il y a diverses façons de procéder... Je ne veux pas prendre les choses à la légère.

Le fait est que nous aurions...

Branden Leslie: Pourquoi ne pas vivre dans la réalité? Il est difficile de s'attendre à ce que les gens se comportent ainsi.

Colin Henein: Il faudrait que le gouvernement et le ministère se demandent comment sensibiliser les gens à leurs obligations et leur fournir l'information requise.

Branden Leslie: Compte tenu de ces exigences supplémentaires en matière de sensibilisation, l'adoption de ce projet de loi entraînerait-elle des coûts pour le gouvernement?

Colin Henein: L'intention ici est d'établir une norme sur le marché et non d'impliquer le ministère dans chaque transfert de navire d'un vendeur à un acheteur. Nous suivrions le mécanisme habituel pour mettre en œuvre la Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux.

Branden Leslie: Je vous remercie.

La présidente: Voulez-vous que je suspende la séance maintenant pour que nous puissions examiner le sous-amendement? Il vient d'être envoyé.

Nous allons suspendre brièvement la séance et l'examiner. Merci.

• (1700)

(Pause)

• (1725)

La présidente: Nous reprenons nos travaux. Merci beaucoup, chers collègues.

Tout le monde a reçu le sous-amendement proposé dans les deux langues officielles. Sommes-nous prêts à le mettre aux voix?

Wade Grant: Quelqu'un doit en faire la proposition.

La présidente: En effet. Merci, monsieur Grant.

Monsieur Leslie, allez-y.

Branden Leslie: Merci, madame la présidente.

J'aimerais proposer le sous-amendement qui a été distribué par courriel il y a quelques minutes.

La présidente: Merci beaucoup.

(Le sous-amendement est adopté.)

La présidente: Avez-vous levé la main pour prendre la parole, monsieur Arnold?

Mel Arnold: En bref, j'aimerais demander au parrain du projet de loi, M. Weiler, quelle était l'intention initiale du projet de loi. S'agissait-il simplement de mieux suivre les transferts de navires afin d'améliorer la gestion de la responsabilité des navires abandonnés et des épaves?

Patrick Weiler (West Vancouver—Sunshine Coast—Sea to Sky Country, Lib.): Je vous remercie de la question, monsieur Arnold.

Oui, il s'agit de suivre la propriété des bateaux. Un certain nombre de changements ont été apportés récemment, notamment la modernisation du système de délivrance de permis pour embarcations de plaisance. Or, ce projet de loi aborde en particulier la ques-

tion des transferts de mauvaise foi, où une personne cède un bateau, habituellement pour une somme symbolique, à quelqu'un dont elle sait qu'il n'a pas les moyens de l'entretenir. Oui, il s'agit de s'assurer que le propriétaire en assume la responsabilité et de pouvoir identifier cette personne, mais il faut également régler ce problème de transferts. C'est l'objectif de ces mesures, en plus de l'amendement dont nous discutons actuellement.

Mel Arnold: Merci.

Je m'adresse maintenant à M. Grant, dont nous examinons l'amendement.

Quelle incidence cet amendement aurait-il sur les ventes aux enchères, qu'elles soient privées, publiques ou gouvernementales? Qui est responsable du suivi de l'information dans le cas d'une vente aux enchères, alors qu'il n'y a souvent pas de contact direct entre le vendeur et l'acheteur?

• (1730)

Wade Grant: Je m'en remets aux fonctionnaires.

Colin Henein: Merci.

La question porte sur une situation très précise. Le texte du projet de loi régit le propriétaire du navire, qui n'est pas autorisé à transférer la propriété à moins que cette condition ne soit remplie. Il reviendrait aux parties impliquées dans l'encan de s'assurer que ces dispositions soient prises en compte dans le système global en régissant le déroulement. Le projet de loi ne prescrit pas la manière de procéder lors de l'encan, mais il établit des exigences en matière de transfert qui devraient être respectées, quel que soit le type de vente.

Mel Arnold: Dans le cas d'une vente aux enchères privée, il pourrait être raisonnable qu'une telle entreprise exige une déclaration du vendeur sur l'état du navire. Cependant, lors d'une vente aux enchères en ligne où plusieurs acheteurs soumissionnent, comment s'attend-on à ce que l'entreprise, qui reçoit le paiement, vérifie que l'acheteur respecte ces conditions?

Colin Henein: Les exigences légales ne changeraient pas dans ce scénario. Elles devraient être respectées par le biais du règlement de l'encan ou d'un mécanisme similaire, et il incombe au vendeur de s'en assurer.

Mel Arnold: Je vais demander à un bon ami chez moi, qui a été encanteur toute sa vie, quelle serait l'incidence d'une telle mesure sur les sociétés de vente aux enchères qui envisagent de vendre des bateaux. J'imagine que sa réponse serait qu'elles ne voudraient pas en entendre parler si cela impliquait ce cauchemar administratif, ce qui risquerait d'aggraver encore plus le problème des bâtiments abandonnés.

À moins que vous ne puissiez proposer une solution plus précise ou simplifiée, ou que ce projet de loi ne prévoit une telle solution pour gérer le transfert de bâtiments par l'intermédiaire de ventes aux enchères, je ne peux pas appuyer cette proposition.

La présidente: Merci, monsieur Arnold.

Monsieur Ross, aviez-vous une question?

Ellis Ross: Oui. Merci, madame la présidente.

Je voudrais résumer ce que j'ai entendu de la part du personnel. Je voudrais interroger à ce sujet le parrain du projet de loi, ainsi que l'auteur de l'amendement dont nous sommes saisis. Je souhaite être en mesure de formuler cela pour que je puisse l'expliquer aux gens de ma circonscription, tout en leur fournissant le texte du projet de loi lui-même. Je vais essayer de décrire ce que j'ai entendu.

Si je comprends bien — et je vous prie de me laisser un peu de marge ici —, le vendeur doit prendre des mesures pour s'assurer, en tant que vendeur, que l'acheteur dispose des ressources et de l'intention nécessaires pour posséder le bâtiment de manière responsable. Je ne parle pas ici du texte juridique. En substance, ce dont vous parlez, c'est de la déclaration relative à l'état du bâtiment, mais celle-ci n'a pas besoin d'être vérifiée. Il s'agit simplement de l'avis du vendeur sur l'état du bâtiment.

L'acheteur confirme qu'il dispose des ressources et de l'intention nécessaires pour en être propriétaire de manière responsable. Une fois que cela a été convenu et consigné par écrit, et que le transfert a eu lieu, le nouveau propriétaire assume la responsabilité dudit bâtiment.

Je ne veux vraiment pas prêter de propos à M. Henein, mais est-ce plus ou moins exact par rapport à ce dont il est question ici aujourd'hui?

Patrick Weiler: Si vous me le permettez, madame la présidente, l'amendement tel qu'il est rédigé précise que, pour satisfaire aux exigences, il est interdit de céder la propriété « à moins d'avoir pris les mesures ci-après pour s'assurer que (...) », ce qui inclut de communiquer « les renseignements relatifs à l'état du bâtiment » puis d'obtenir de la personne à qui l'on vend le bâtiment la confirmation qu'elle dispose « de ces ressources et [qu'elle] a cette intention », c'est-à-dire ce qu'il faut pour l'entretenir, l'exploiter et en disposer.

Le vendeur est tenu de le décrire correctement et l'acheteur doit affirmer qu'il a cette intention. Bien sûr, il n'est pas possible pour le vendeur d'avoir la certitude absolue que c'est le cas, mais il s'agit de prendre ces mesures afin de s'en assurer.

Des mesures sont déjà en place pour le transfert d'un bâtiment. Il y a un acte de vente. Il faut également fournir des éléments tels qu'une pièce d'identité. Il faut disposer d'une photo du bâtiment. À mon avis, il serait possible d'intégrer ces dispositions aux procédures existantes. Je pense qu'il serait très difficile de définir en détail à quoi cela pourrait ressembler, mais si cette mesure était adoptée, Transports Canada aurait la possibilité de l'intégrer aux procédures existantes et de fournir les précisions nécessaires afin que les futurs transferts de bâtiments puissent s'y conformer.

• (1735)

Ellis Ross: Merci de ces précisions.

Ce que je veux dire, c'est qu'à un certain moment, compte tenu des mesures dont nous avons parlé ici, la responsabilité civile et la responsabilité relative à ce bâtiment ne pèsent plus sur le vendeur. C'est-à-dire après que le vendeur a confirmé que l'acheteur dispose des ressources et de l'intention nécessaires pour posséder le bâtiment, et que l'acheteur, en contrepartie, a déclaré par écrit: « Je dispose des ressources nécessaires et j'ai l'intention de faire ce que dois. »

À ce stade, lorsque tout cela est fait et que le transfert est effectivement achevé, le vendeur n'a plus rien à craindre. Au bout d'un an, si le bateau coule, le vendeur n'aurait rien à craindre. C'est en

quelque sorte ce que j'ai cru comprendre ici aujourd'hui. Est-ce là l'avis du...

Patrick Weiler: À mon avis, à ce stade, la responsabilité incomberait à celui qui est propriétaire du bâtiment à ce moment-là. Le vendeur se serait acquitté de ses obligations en vertu de la loi. Le bâtiment appartiendrait désormais à l'acheteur, et celui-ci serait tenu de se conformer à l'ensemble des lois et règlements, dont la Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux.

Ellis Ross: Comme je l'ai dit, je ne veux pas prêter des propos aux fonctionnaires, mais je tiens vraiment à aborder la question de la responsabilité civile et de la responsabilité en ce qui concerne ce dont nous parlons ici aujourd'hui.

Il semble y avoir un moment précis où la responsabilité civile et la responsabilité sont effectivement transférées. Compte tenu des étapes dont nous parlons, elles sont transférées à l'acheteur. Peu importe ce qui se passera ensuite — que ce soit le lendemain ou dans un an ou deux —, ces responsabilités ne pourront pas être réattribuées au vendeur. Ai-je raison?

Colin Henein: Oui. Ce qui est réglementé ici, c'est le transfert de propriété, et non la responsabilité à long terme relative au bâtiment après coup. Avant que la propriété ne soit transférée, cet échange de renseignements doit avoir lieu pour que le transfert de propriété puisse se poursuivre. Il y a désormais un nouveau propriétaire, et la Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux s'applique au propriétaire du bâtiment, qui, à partir de ce moment-là, serait l'acheteur.

Ellis Ross: En tant que vendeur, c'est vraiment à moi qu'il revient de décrire ce que je pense être l'état du bâtiment. Cela ne sera vérifié par aucun tiers. Ce n'est que mon opinion. Si l'acheteur est d'accord avec cela et que je reconnais qu'il dispose des compétences ou des ressources nécessaires pour entretenir un bateau, et que le document est signé, on se retrouve avec deux documents et le transfert a lieu. Cela suffit pour que le vendeur s'acquitte de son obligation en matière de responsabilité.

Colin Henein: C'est exact.

Ellis Ross: Merci.

Merci, madame la présidente.

Branden Leslie: J'ai encore une question. Je m'excuse.

Sur ce dernier point, à moins que le bateau ne coule ou qu'un incident ne se produise, mon obligation en tant que vendeur est remplie. À moins qu'un problème ne survienne, auquel cas une enquête est ouverte pour déterminer quel était le niveau acceptable des mesures nécessaires que j'aurais dû prendre — une position qui reste difficile à cerner. Est-ce exact?

L'obligation n'est en réalité pas pleinement remplie à ce stade, car quelque chose pourrait encore mal tourner. Dans ce cas, avec le recul, la question devient: « Avez-vous pris les mesures nécessaires à ce moment-là? » Elle n'est pas pleinement remplie à ce stade. Je ne pense pas que ce soit une évaluation juste. Est-ce exact?

• (1740)

Colin Henein: Si je comprends bien, la distinction entre vos deux questions porte sur le fait de savoir si nous parlons des mesures à prendre pour transférer le bâtiment ou de la responsabilité liée au fait que le bâtiment soit par la suite négligé ou abandonné.

La responsabilité relative au bâtiment abandonné — qu'il devienne une épave, qu'il commence à prendre l'eau ou quelle que soit la situation qui survienne par la suite — incombe au propriétaire. Dans ce cas précis, il s'agit de l'acheteur. La responsabilité du vendeur consiste à divulguer l'état du navire et à obtenir la confirmation de la capacité et des ressources de l'acheteur. La réglementation relative au transfert du navire porte sur cet échange de renseignements. La responsabilité ultérieure de maintenir le bâtiment en bon état, comme l'exige la loi, incombe à l'acheteur.

Branden Leslie: Je pense que nous devrions poursuivre.

Merci.

La présidente: D'accord.

Sommes-nous prêts à procéder à la mise aux voix de l'amendement G-2?

(L'amendement modifié est adopté.)

(L'article 3 modifié est adopté.)

La présidente: Passons à l'article 4. L'amendement CPC-1 ayant été rejeté, l'amendement CPC-2 ne peut être proposé pour raison d'incohérence. Nous allons passer à la mise aux voix.

(L'article 4 est adopté.)

La présidente: Nous passons au nouvel article 5.

Le député souhaite-t-il proposer l'amendement G-3?

Wade Grant: Oui. Je propose que le projet de loi C-244 soit modifié par adjonction, après la ligne 11, page 2, de ce qui suit:

5 L'alinéa 130(1)r) de la même loi est remplacé par ce qui suit :

r) établir les conditions applicables à la vente, à l'acquisition ou à tout autre transfert de propriété de bâtiments, y compris les mesures à prendre préalablement à ceux-ci;

La présidente: Merci, monsieur Grant.

Sommes-nous prêts à procéder à la mise aux voix de l'amendement G-3?

Branden Leslie: Quels sont ces « autres transferts »?

Wade Grant: À quoi faites-vous référence?

Branden Leslie: Je m'excuse. Je parlais de la partie où il est dit « tout autre transfert de propriété de bâtiments ». Il est écrit « établir les conditions applicables à la vente, à l'acquisition ou à tout autre transfert de propriété de bâtiments ». Est-ce que cela vise, par exemple, un don que je ferais à mon enfant? En quoi consiste ce transfert de propriété? S'agit-il d'un don?

La présidente: Y a-t-il un fonctionnaire qui pourrait répondre à cette question et préciser ce que recouvre la notion de « tout autre transfert »?

Colin Henein: Cet amendement ou cet ajout au texte de l'autorisation réglementaire existante prévue à l'alinéa r) vise en réalité à faire le lien avec le terme « transfert » qui figure à l'article 3. Avant cet amendement, il existait déjà une disposition réglementaire permettant au ministre de fixer des conditions de vente ou d'acquisition. L'intention ici est de préciser qu'il peut s'agir de n'importe quel type de transfert. Il ne s'agit pas nécessairement d'une vente. Il ne s'agit pas nécessairement d'une acquisition. Il s'agit davantage d'une précision par souci d'exhaustivité que d'une réponse à un ensemble particulier de circonstances envisagées.

Si nous n'avions pas cette disposition et qu'à un moment donné, on interprétait qu'un transfert avait eu lieu qui ne constituait ni une vente ni une acquisition, alors ce transfert serait soumis à la loi, mais pas au règlement. Il s'agit en réalité d'uniformiser la notion de transfert et de veiller à ce qu'il n'y ait pas de divergence entre la loi et le règlement au cas où ce pouvoir réglementaire serait exercé.

• (1745)

La présidente: L'amendement G-3 est-il adopté?

(L'amendement est adopté.)

La présidente: Le titre abrégé est-il adopté?

Des députés: D'accord.

La présidente: Le titre est-il adopté?

Des députés: D'accord.

La présidente: Le projet de loi modifié est-il adopté?

Des députés: D'accord.

La présidente: Puis-je faire rapport du projet de loi modifié à la Chambre?

Des députés: D'accord.

La présidente: Le Comité doit-il demander la réimpression du projet de loi modifié pour usage par la Chambre à l'étape du rapport?

Des députés: D'accord.

La présidente: Merci.

Étant donné qu'il est 17 h 45 et que nous n'avons plus de ressources, nous ajournons la séance.

Publié en conformité de l'autorité
du Président de la Chambre des communes

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la Loi sur le droit d'auteur. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre des communes.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la Loi sur le droit d'auteur.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes à l'adresse suivante :
<https://www.noscommunes.ca>

Published under the authority of the Speaker of
the House of Commons

SPEAKER'S PERMISSION

The proceedings of the House of Commons and its committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the Copyright Act. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the Copyright Act.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

Also available on the House of Commons website at the following address: <https://www.ourcommons.ca>