



Chambre des communes
CANADA

Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

TRAN • NUMÉRO 012 • 2^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 21 avril 2009

—
Président

M. Merv Tweed

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :

<http://www.parl.gc.ca>

Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

Le mardi 21 avril 2009

•(1535)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): La séance est ouverte.

Merci et bonjour à tous.

Soyez les bienvenus à cette 12^e séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Aujourd'hui, conformément à l'ordre de renvoi du lundi 30 mars 2009, nous entreprenons notre étude du projet de loi C-7, Loi modifiant la Loi sur la responsabilité en matière maritime, la Loi sur les Cours fédérales et d'autres lois en conséquence.

Je crois que tout le monde sait déjà que le ministre ne peut se joindre à nous cet après-midi pour des raisons de santé, mais nous accueillons, du ministère des Transports, Donald Roussel, Jerry Rysanek, Mark Gauthier et Guylaine Roy.

Je crois savoir que vous avez un bref exposé à présenter. Il y aura ensuite une période de questions.

Soyez les bienvenus. Vous avez la parole.

Mme Guylaine Roy (sous-ministre adjointe associée, Politiques, ministère des Transports): Merci beaucoup, monsieur le président.

Nous sommes très heureux d'être ici aujourd'hui pour vous présenter le projet de loi C-7.

Nous avons distribué un document qui permettra aux fonctionnaires de vous expliquer le projet de loi du point de vue technique.

Je suis accompagnée des experts du domaine qui pourront répondre à vos questions: Jerry Rysanek, directeur exécutif, Politique maritime internationale et responsabilité civile; Mark Gauthier, avocat général, expert du droit maritime, et Donald Roussel, directeur général, Sécurité maritime.

Nous sommes à votre disposition dès que Jerry vous aura présenté notre document.

Nous serons heureux de répondre à vos questions sur le projet de loi C-7. Merci.

M. Jerry Rysanek (directeur exécutif, Politique maritime internationale et responsabilité civile, ministère des Transports): Merci beaucoup.

Merci, monsieur le président, et mesdames et messieurs les membres du comité. Monsieur le président, j'ai noté que vous avez insisté sur le mot « bref »; je tenterai donc d'être le plus bref possible dans ma présentation de ce document sur le projet de loi C-7.

La deuxième page du document présente les cinq objectifs du projet de loi. Je dirais que l'essentiel du projet de loi vise l'atteinte des deux premiers objectifs qui traitent de la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. Le troisième objectif traduit certains changements nécessaires dans ce que nous appelons la

limitation globale de la responsabilité en matière de créance maritime, sujet sur lequel je vous donnerai plus de détails dans un moment. Le quatrième objectif traite d'un enjeu commercial particulier en matière de transport maritime, surtout pour ceux qui approvisionnent les navires. Le cinquième objectif est d'apporter d'autres modifications au droit maritime canadien.

À la troisième page, nous décrivons le contexte du projet de loi à partir de ses débuts. La Loi sur la responsabilité en matière maritime est le principal instrument législatif régissant la responsabilité en matière maritime et comprend tous les régimes de responsabilité s'appliquant aux promoteurs et aux autres parties relativement aux indemnisations et aux incidents.

La loi a été adoptée en 2001. Depuis, certaines questions ont été portées à l'attention du ministère, ce qui a donné lieu à la rédaction d'un document de travail qu'a publié le ministère en 2005 pour les consultations auprès des intervenants sur l'étape suivante de la réforme de cette loi.

Les consultations, qui ont été tenues d'un océan à l'autre, ont porté sur une vaste gamme d'enjeux et ont permis de constater que cette initiative bénéficiait d'un vaste appui. Le projet de loi C-7 n'est pas seulement une contribution au droit maritime canadien, mais il est également une contribution au droit international par la mise en oeuvre de deux conventions internationales.

À la page 4, nous dressons la liste de ce qui justifie ce projet de loi. Les trois premières justifications sont de nature semblable et sont au cœur du projet de loi. Elles établissent le lien avec le programme environnemental du gouvernement, en ce sens que le texte législatif améliore le régime d'indemnisation pour les dommages causés par la pollution, y compris les dommages à l'environnement. Le régime applique en outre un principe très important, à savoir que l'indemnisation n'est pas assurée par les contribuables mais par les pollueurs, comme le veut le principe « pollueur-payeur » que bon nombre d'autres pays ont déjà adopté dans leur loi régissant le transport maritime, particulièrement de nature internationale. Les deux derniers paragraphes traitent d'enjeux nationaux, soit l'industrie du tourisme d'aventure, qui représente un risque nécessitant une solution particulière, et l'élimination d'une injustice entre les fournisseurs de navires canadiens et américains.

La page 5 résume les opinions des intervenants qui ont répondu à notre document de travail et se sont prononcés sur les propositions dont vous êtes saisis. En ce qui concerne la pollution par les hydrocarbures, l'appui est unanime, essentiellement parce que la politique présente peu de nouveaux aspects. Nous sommes déjà partis à des conventions internationales sur la pollution par les hydrocarbures. Cet appui reflète l'incidence des changements qui ont été apportés, notamment au niveau du montant des indemnités, auquel je reviendrai dans un moment.

Nous voulions aussi, depuis un certain temps, traiter de la responsabilité pour les passagers. Nous voulions prévoir une assurance obligatoire dans le cadre des régimes existants de responsabilité, ce que nous n'avons pu faire en raison d'un problème particulier au tourisme d'aventure. Si la solution prévue dans le projet de loi pour le tourisme d'aventure maritime est adoptée, nous pourrions obliger les transporteurs maritimes à contracter une assurance pour les passagers en eaux canadiennes, ce qui permettrait d'éliminer l'écart entre le transport aérien et le transport maritime. Cette initiative jouit d'un appui complet.

• (1540)

En ce qui concerne le tourisme d'aventure, la solution que nous vous proposons jouit d'un vaste soutien au sein du secteur. Il est vrai qu'il reste des inquiétudes dont je traiterai plus en détail dans un moment.

Il en va de même pour le privilège maritime pour les fournisseurs de navire. Nous proposons une solution à un vieux problème, solution qui a reçu l'appui de la majorité des intéressés, mais il reste des préoccupations auxquelles je reviendrai.

Permettez-moi maintenant de vous décrire brièvement chaque élément du projet de loi. Commençons par le premier, une modification plutôt mineure. Il s'agit de la limitation de responsabilité s'appliquant aux créances maritimes existant déjà dans la loi. Ce régime est particulier au mode de transport maritime. Il prévoit une limite à la responsabilité par suite d'un incident et s'applique à toutes les créances en résultant; il s'agit donc d'une limite globale. Le nombre de créanciers n'est pas pris en compte. C'est un montant fixe qui est établi par la loi et qui traduit la responsabilité de l'armateur.

Cette limitation globale figure dans la loi canadienne depuis bien des années. Nous avons dû la modifier pour y inclure le tourisme d'aventure. En 2001, la Loi sur la responsabilité en matière maritime a modifié la façon dont était traité le tourisme d'aventure, qui a alors été inclus au régime de limitation par incident. Il y a aussi une catégorie de personnes qui peuvent se trouver sur un navire et ainsi donner lieu à une responsabilité, et nous voulons que la responsabilité soit claire et que tous la comprennent. Cette catégorie de personnes est celle des personnes en détresse, soit les personnes qui sont secourues par suite d'un incident et qui ne sont pas des passagers dont la présence sur le navire aurait créé une responsabilité pour passagers. C'est un changement de nature technique qui n'est pas d'importance majeure, mais qui est nécessaire parce que la Loi sur la responsabilité en matière maritime ne précise pas actuellement quelle est la situation des personnes en détresse qui sont secourues et quelle est la responsabilité que l'armateur doit assumer à l'égard de ces personnes.

Nous avons aussi inclus à la partie 3 une disposition de nature internationale. Lorsque la limitation de responsabilité d'une convention internationale à laquelle nous adhérons est modifiée, lorsque ce changement se produit au niveau international, nous devons l'accepter à moins de nous y opposer. Si nous n'avons pas d'objection, cette disposition fera en sorte que notre limitation sera

actualisée automatiquement. C'est donc une disposition utile qui garantira que notre limite de responsabilité reste conforme aux normes internationales.

Pour terminer, il y a un changement petit mais important. Il s'applique aux épaves qui sont abandonnées par les armateurs pour une raison ou une autre et qui pourraient constituer un danger pour la navigation ou l'environnement. Si un pays ou les autorités gouvernementales décident de faire enlever l'épave, les coûts seront à la charge de l'armateur. Grâce à cette modification, les armateurs ne pourront faire appliquer la limite de responsabilité à la facture de l'enlèvement de l'épave par les autorités gouvernementales. Autrement dit, ces créances ne s'accompagnent d'aucune limitation.

Ces modifications sont de nature technique et étaient devenues nécessaires, la loi ayant été adoptée il y a déjà longtemps.

En ce qui concerne le tourisme d'aventure, jusqu'à 2001, toutes les entreprises commerciales de descente en eau vive, de kayak, de canot ou d'observation de baleine étaient assujetties au régime que je viens de décrire. Il n'y avait qu'une limite par incident, sans égard pour le nombre de personnes à bord du kayak, du canot pneumatique ou du Zodiac. Il n'y avait qu'une limite et, s'il y avait un incident, ce montant était divisé par le nombre de personnes à bord de l'embarcation — par le nombre de requérants, en quelque sorte. La limite par personne dépendait donc du nombre de requérants.

• (1545)

En 2001, nous avons créé un régime distinct pour le transport maritime de passagers et un régime distinct de responsabilités prévoyant un montant fixe par personne. Il s'agissait d'un régime très semblable à celui qui existait déjà pour le transport aérien. Le montant prévu alors, et qui est encore le même qui est prévu par la loi, était d'environ 350 000 \$ par personne. Ainsi, avec la création de ce régime, dans le cas où 20 personnes étaient à bord d'un canot pneumatique, la limite de responsabilité devenait de 20 fois 350 000 \$, soit 7 millions de dollars. C'est ainsi qu'en créant cette limite de responsabilité pour les passagers, le tourisme d'aventure était traité comme Marine atlantique ou BC Ferries ou toute autre grande entreprise.

Cela a été problématique pour le tourisme d'aventure qui, du jour au lendemain, a dû assumer une responsabilité accrue et a eu du mal à obtenir de l'assurance. En outre, cela s'est passé peu de temps après le 11 septembre, date à laquelle les marchés d'assurance étaient grandement contractés. Le problème a été aggravé par un autre changement qui a été apporté à la loi en 2001; dès cette année-là, la Loi sur la responsabilité en matière maritime a rendu non pas nécessairement illégale mais invalide l'exonération de responsabilité. Il était pratique courante pour les exploitants du secteur du tourisme d'aventure de faire signer à leurs clients une exonération de responsabilité du fait que le risque dans ce domaine est différent de celui que l'on trouve dans les modes de transport typiques ou courants.

Depuis 2001, le secteur du tourisme d'aventure a fait valoir qu'il n'est pas un mode de transport et qu'il ne devrait pas être traité comme tel — qu'il offre un service différent de Marine atlantique, de BC Ferries et des autres. Aussi, on a reconnu que ceux qui participent aux activités du tourisme d'aventure ne sont pas seulement des « passagers », mais souvent les exploitants des navires également.

Nous nous sommes rendus à ces arguments et avons reconnu que la loi était allée trop loin en 2001. Vous êtes aujourd'hui saisis des changements que nous avons apportés pour remettre le tourisme d'aventure dans la situation où il se trouvait avant 2001, pour le soustraire au régime de responsabilité qui prévoit une limite pour chaque personne. Quand la loi sera adoptée, nous pourrions imposer une assurance obligatoire — comme pour le reste du secteur du transport commercial de passagers, Marine atlantique, BC Ferries et tous les autres —, ce que nous ne pouvions faire tant que le tourisme d'aventure était assujéti à cette partie de la loi. Les entreprises de tourisme d'aventure n'auraient tout simplement pas été en mesure de satisfaire à de telles exigences en matière d'assurance.

Nous vous présentons une solution. Comme je l'ai dit, elle jouit d'un vaste soutien. Il reste toutefois certaines préoccupations relatives au tourisme d'aventure au sein de la collectivité juridique. Je crois pouvoir dire que les juristes n'ont pas endossé notre proposition unanimement. Si j'ai bien compris, certains jugent régressif de revenir à la situation de 2001. Certains juristes estiment que ce n'est pas une bonne politique, qu'on devrait garder intact le régime actuel et ne pas modifier cette partie de la loi.

● (1550)

On a avancé d'autres arguments variés, mais celui qui a plaidé le plus en faveur du changement que nous avons apporté, c'est le fait que, dans ce secteur, les exploitants participent très souvent aux activités, ce qu'il fallait reconnaître.

Nous avons aussi corrigé un problème relativement petit. À l'heure actuelle, la partie 4, Responsabilité à l'égard des passagers, ne fait aucune distinction entre les passagers, soit ceux qui sont à bord du navire pour se rendre du point A au point B, et ceux qui sont à la fois des passagers et des stagiaires en navigation à voile. Nous avons reçu d'assez nombreuses observations sur ce problème particulier. Je crois qu'il faut reconnaître que ceux qui participent à des stages ne peuvent être considérés comme des passagers et entraîner la même responsabilité pour le propriétaire du navire. Dans ce projet de loi, nous proposons de les exclure de la partie 4, mais de les assujéti à la partie 3, laquelle prévoit une limite de responsabilité, mais des dispositions différentes que s'il s'agissait de véritables passagers. Nous avons donc peaufiné la loi afin de nous assurer que les stagiaires en navigation à voile ne soient pas traités de la même façon que des passagers. Voilà ce que j'avais à vous dire sur la page 7.

À la page 8, nous entrons au coeur du projet de loi. Il s'agit de la pollution par les hydrocarbures, résumé en une page. La première section traite des aspects internationaux de la pollution par les hydrocarbures. Quand cette loi aura été adoptée, le Canada pourra ratifier deux conventions internationales. La première, le Protocole de 2003 portant création d'un Fonds complémentaire, est un protocole auquel le Canada adhère depuis 1989 et n'est donc pas nouveau. Il relève l'indemnisation qui pourrait être versée à l'avenir et je vous indiquerai dans un moment jusqu'à quel niveau. Cette convention s'applique aux pétroliers, soit tous les navires qui transportent du pétrole comme cargaison, et traite de la pollution causée par les déversements de pétrole.

La deuxième convention, la Convention sur les hydrocarbures de soute, fait l'inverse. Elle s'applique à tous les navires sauf aux pétroliers, essentiellement tous les navires commerciaux qui utilisent des hydrocarbures de soute comme carburant. Le propriétaire du navire à la source d'un déversement sera responsable des dommages dûs à la pollution causée par ces hydrocarbures de soute.

Les sections 2 et 3 comprennent des modifications générales qui visent à restructurer cette partie de la loi. En 4, on apporte des modifications à notre Caisse nationale d'indemnisation des dommages dûs à la pollution par les hydrocarbures qui existe depuis longtemps et qui est intégrée au régime général de responsabilité pour la pollution par les hydrocarbures.

Le tableau suivant se passe d'explication et illustre bien ce que je viens de vous dire. À gauche, le graphique illustre le régime international et le régime national régissant les pétroliers. La partie en bleu représente le changement à la loi et la convention internationale que nous ratifierons par suite de l'adoption du projet de loi.

Dans les faits, après l'adoption du projet de loi et quand nous serons partie à la convention, l'indemnisation maximale pour pollution par les hydrocarbures au Canada passera d'environ 500 millions de dollars par incident à 1,5 milliard de dollars par incident; c'est une augmentation considérable.

Nous ne sommes pas les derniers à prendre cette mesure. Bien d'autres pays maritimes ont déjà adopté un fond complémentaire et le moment est venu pour le Canada d'adopter ce traité.

● (1555)

À droite, c'est le régime qui s'applique à tous les autres navires. La convention sur les hydrocarbures de soute ne prévoit pas les mêmes montants, mais il s'agit certainement là d'un changement très considérable. La convention est représentée dans la partie qui se trouve au bas du graphique. Comme on peut le constater, il s'agit d'environ 100 millions de dollars par incident pour tout déversement d'hydrocarbures de soute. En plus, il y aurait toujours un fonds national pour tout ce qui dépasse, pour un total de 250 millions de dollars pour les déversements d'hydrocarbures de soute.

L'élément important dans la convention sur les hydrocarbures de soute, c'est que l'on prévoit une assurance obligatoire de façon à ce que tout navire, qu'il soit canadien ou étranger, qui navigue en eau canadienne, devra avoir une assurance obligatoire lorsque cette convention entrera en vigueur.

La partie en bleu foncé représente le nouveau régime.

Voilà qui résume l'essentiel du projet de loi en ce qui concerne la responsabilité et l'indemnisation pour la pollution. Ce qui reste dans l'aperçu est la partie 5 qui porte sur l'application.

Étant donné que nous avons deux régimes qui portent sur l'assurance obligatoire et l'obligation des armateurs de contracter une assurance et de fournir une preuve d'assurance sur demande, nous devons avoir des dispositions qui confèreraient aux inspecteurs de navire et à d'autres qui s'occupent de la vérification de la documentation que les navires doivent avoir, le pouvoir d'exiger une preuve d'assurance et de s'informer pour savoir si les navires qui sont visés par la loi disposent d'une assurance.

La dernière question que j'aborderai est celle du privilège maritime pour les fournisseurs de navire. Il s'agit là d'un problème commercial de très longue date qui doit être résolu. Permettez-moi de vous décrire ce dont il s'agit en vous donnant un exemple.

Si un navire arrive dans un port canadien — et je parle plus particulièrement des navires étrangers —, il y a essentiellement trois personnes responsables de l'approvisionnement du navire, notamment en eau potable, en hydrocarbures de soute pour le fonctionnement, en provisions, en aliments et en équipement. Il s'agit soit du propriétaire du navire, soit du capitaine, soit du représentant de la compagnie maritime. De son côté, lorsqu'il reçoit la commande, le fournisseur du navire leur fournit tout ce dont ils ont besoin et leur envoie une facture, car il fournit le tout à crédit et s'attend à un paiement. Il arrive cependant que le navire disparaisse avant que le paiement soit fait. C'est un problème que les fournisseurs de navire soulèvent constamment. Nous soulignons que la loi américaine contient une disposition qui accorde aux fournisseurs de navire aux États-Unis le droit de faire valoir un privilège maritime, un instrument qui leur permet de poursuivre ces gens et de les contraindre à payer la facture.

Ce qu'on voulait, c'est avoir des règles du jeu équitables, car très souvent un fournisseur de navire canadien approvisionnerait un navire lorsqu'il se trouve dans un port canadien et le fournisseur américain en ferait autant pour le même navire lorsqu'il se trouve dans un port américain. Pourtant, ces fournisseurs auraient des droits différents pour ce qui est de les obliger à payer les factures.

Ce que vous avez devant vous vise à harmoniser la loi de façon à ce que nos fournisseurs de navire visés par notre loi se voient accorder un privilège maritime, un instrument qu'ils peuvent utiliser pour contraindre les navires à payer leurs factures s'ils ne l'ont pas fait. Si le problème est résolu, cela n'affectera personne. Il s'agit cependant d'un outil important qui ne s'appliquera qu'aux navires étrangers qui naviguent dans des eaux canadiennes. Cela ne s'appliquera pas aux navires canadiens, car ces derniers ne sont pas la cause du problème, si nous avons bien compris. Il semblerait qu'ils paient leurs factures à temps.

Cette mesure soulève certaines préoccupations, bien qu'elle soit généralement appuyée par les fournisseurs de navire, comme vous pouvez vous l'imaginer. Je crois comprendre que la communauté juridique a certaines préoccupations, surtout en ce qui concerne deux questions, soit le fait que cette mesure ne s'applique qu'aux navires étrangers et que ce ne soit pas une mesure uniforme qui s'applique à la fois aux navires canadiens et aux navires étrangers. C'est peut-être trop technique, mais ils estiment que les fournisseurs de navire devraient avoir le droit de faire valoir un privilège maritime seulement dans des circonstances où le fournisseur de navire aurait fourni aux navires des provisions à la demande expresse du propriétaire, et non pas du capitaine ou du représentant de la compagnie maritime.

• (1600)

En d'autres mots, ils y voient une relation importante et un devoir important de la part du propriétaire qui doit être la personne autorisée à commander les fournitures et responsable de la facture. Bien sûr, c'est une option. C'est un peu plus difficile, et je crois que les fournisseurs de navire devraient faire connaître leur position, mais ce n'est pas la pratique aujourd'hui. La pratique est de faire affaire avec les gens localement qui sont en contact avec le fournisseur, pas nécessairement le propriétaire, qui est peut-être de l'autre côté de la planète.

C'est une préoccupation. J'ai cru bon de vous l'exposer, mais en gros, cette solution reçoit un appui étendu.

Une voix: Vous devriez peut-être dire que ce n'est pas le cas ailleurs dans le monde.

M. Jerry Rysanek: Je remercie mon collègue pour son commentaire. Nous parlons ici d'une harmonisation des lois canadiennes et américaines, et je dois vous dire qu'il ne s'agit pas nécessairement d'une contribution aux lois internationales. Il n'y a pas de loi semblable adoptée de façon générale dans d'autres pays. C'est plutôt l'inverse. Les lois canadiennes et américaines à ce sujet seraient assez uniques, mais il faut reconnaître que c'est là la situation géographique à laquelle nos fournisseurs font face. Parce qu'ils approvisionnent souvent les mêmes navires, il est important qu'ils disposent des mêmes outils et soient dans une position semblable pour faire respecter leurs droits.

Ceci dit, monsieur le président, je crois que je vais terminer la partie de mon exposé sur les politiques et je vais laisser mon collègue, monsieur Gauthier, qui est avocat et qui est en très bonne position pour parler des trois prochains points, qui sont de nature juridique. Merci.

M. Mark Gauthier (avocat général, Services juridiques, ministère des Transports): Merci beaucoup.

Le président: Si vous me le permettez, l'exposé prend beaucoup de temps, alors essayez d'être bref. Nous avons beaucoup de questions.

• (1605)

M. Mark Gauthier: Oui, monsieur le président. Merci. J'essaierai d'être assez bref, et je pense que je peux le faire sans sacrifier le contenu.

Le prochain point du document traite de la prescription générale. C'est un aspect que l'on retrouve dans la plupart des lois et qui impose une limite de temps au-delà de laquelle une réclamation ne peut pas être présentée au tribunal.

Il y a une telle disposition dans la Loi sur les Cours fédérales et il y a des dispositions dans la Loi sur la responsabilité en matière maritime à divers endroits et qui traitent de la prescription générale pour des sujets précis, surtout liés aux traités et conventions en annexe de la Loi sur la responsabilité en matière maritime. Mais il n'y a pas de dispositions générales traitant d'une réclamation présentée devant toute cour d'amirauté et cour ayant compétence maritime au Canada — c'est-à-dire les cours supérieures provinciales. À cette fin, une nouvelle prescription générale, qui n'existait pas jusqu'ici, est proposée — comme vous le voyez dans le document — et en vertu de la loi, les demandeurs auront un délai de trois ans pour présenter leurs réclamations au tribunal.

De plus, vous pouvez voir à la page 11 du document un amendement purement technique à la Loi sur les Cours fédérales, qui cherche à faire concorder les versions anglaise et française d'une disposition. Les spécialistes du droit maritime et l'industrie se plaignent depuis environ 15 ans que les deux versions de l'article 43 diffèrent. Nous avons cru que nous avions maintenant une excellente occasion de modifier la Loi sur les Cours fédérales pour corriger ce problème.

[Français]

Monsieur le président, messieurs les députés, la dernière modification en est une que nous retrouvons dans la plupart des projets de loi, par exemple dans le cas de mesures transitoires ou de modifications corrélatives visant à assurer que dans les autres lois, les renvois et les références à notre loi sont cohérentes. Ce sont là les trois modifications de nature juridique que nous apportons au projet de loi.

Merci.

[Traduction]

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe (Eglinton—Lawrence, Lib.): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je remercie les quatre représentants du ministère de nous avoir présenté un exposé plutôt complet. Comme vous le savez sûrement, nous prévoyons généralement sept minutes pour les exposés et nous passons ensuite aux questions et réponses. Mais nous avons quand même aimé votre exposé.

Je me concentrerai sur deux choses sur lesquelles je me pose des questions. Monsieur Rysanek, et peut-être ses collègues, pourront nous aider.

Si vous me le permettez, je débiterai par le point général. Il y a deux sujets dont nous avons discuté entre nous, personnellement ou lors des débats. Bien sûr, l'un concerne le principe du pollueur payeur et l'augmentation des plafonds de responsabilité pour correspondre à la norme internationale et à l'augmentation de la valeur des dommages à l'environnement s'il y avait un problème. Voilà mon premier point.

Je me demandais si vous pouviez nous dire si la nouvelle limite reflète la valeur économique réelle, en dollars, d'éventuels déversements. On a parlé de l'exemple de l'Exxon Valdez, qui a largement dépassé les montants que l'entreprise et la collectivité croyaient nécessaires pour faire le nettoyage.

Deuxièmement, la valeur des dollars d'hier comparés à celle des dollars d'aujourd'hui dépasse grandement le montant limite du projet de loi. Pour quelle raison le comité devrait-il accepter cette limite plutôt que de modifier le montant pour que la limite soit beaucoup plus élevée?

M. Jerry Rysanek: Merci de vos deux questions.

Premièrement, je vais parler du principe pollueur-payeur, et dans ce projet de loi, le pollueur n'est pas constitué d'une partie mais de deux. Il y a l'armateur et le propriétaire de la cargaison, l'entreprise qui importe le pétrole. Cela est déterminé par des conventions internationales auxquelles nous adhérons.

•(1610)

L'hon. Joseph Volpe: Mais la limite s'applique à chaque incident et non pas nécessairement à chaque partie.

M. Jerry Rysanek: C'est exact. Elle s'applique à chaque incident...

L'hon. Joseph Volpe: Alors, il n'y a aucune différence qu'il y ait deux, trois ou cinq parties; le montant reste le même.

M. Jerry Rysanek: Oui. J'en arrivais à votre point concernant l'augmentation pour l'armateur. Parce qu'il y a deux parties, nous devons examiner quelle partie subit cette augmentation.

À la page 9, où on détaille les conventions internationales que nous ratifierions, la section bleue ne représente qu'une partie. C'est le propriétaire de la cargaison qui subira ce changement plutôt que l'armateur. Pour l'armateur, le projet de loi ne change rien. C'est le propriétaire de la cargaison qui verra le gros du changement, à cause du régime international.

Est-ce que le montant est suffisant pour faire face à un autre Exxon Valdez à l'avenir? Eh bien, le changement que vous examinez fait suite aux accidents graves qui ont eu lieu en Europe au cours des dernières années. La communauté internationale a réagi en adoptant

ce nouveau protocole. Il est suffisant pour faire face à certains des cas majeurs que l'Europe a vécu récemment.

Je crois que l'Exxon Valdez est un exemple unique, surtout à cause de la façon dont les tribunaux américains traitent ces poursuites et la façon dont ils ont traité cette poursuite particulière. Je devrais laisser les avocats en discuter, mais je sais que certaines des sommes étaient des dommages punitifs qui normalement ne font pas partie des règlements devant les tribunaux canadiens.

Si un cas comme l'Exxon Valdez se produisait au Canada et était traité par les tribunaux canadiens, je dirais que, oui, le montant est suffisant.

L'hon. Joseph Volpe: Merci.

Le deuxième point a trait, comme vous l'avez effectivement souligné, à la façon dont le projet de loi traite les passagers, les stagiaires et les participants au tourisme d'aventure. Je me demande si cela comprendrait également certains passagers d'un navire de croisière; j'aimerais peut-être que M. Gauthier clarifie ce point pour moi. Je ne suis toujours par certain de la répartition de la responsabilité dans le cas des voyageurs d'aventure et de leurs passagers — les touristes, les stagiaires et les aventuriers.

Je dois admettre que si je veux rassurer les propriétaires le long d'une côte particulière... qu'ils auront un accès suffisant à une réclamation en dommages soit pour effectuer le nettoyage ou pour des dommages personnels ou à la propriété en vertu de cette loi.

M. Jerry Rysanek: Je vais laisser M. Gauthier répondre à l'aspect juridique de votre question.

M. Mark Gauthier: Oui, monsieur Volpe, je comprends bien votre question, à savoir s'il y a un certain chevauchement entre les touristes d'aventure, disons, et quelqu'un comme vous ou moi, par exemple, qui réserve un voyage sur un navire de Carnival.

L'article 37.1 du projet de loi essaie de définir quels sont les éléments du tourisme d'aventure. Je vais citer deux des paragraphes pour démontrer qu'il serait improbable que l'on confonde le tourisme d'aventure avec une croisière traditionnelle.

L'hon. Joseph Volpe: Ou plutôt, monsieur Gauthier, en me donnant cette explication, pensez à quelqu'un qui est — je ne sais pas si c'est la bonne expression — un passager passif dans un voyage d'aventure, plutôt qu'un rameur; quelqu'un qui ne connaît peut-être pas l'état du bateau qui l'a amené dans cette activité de tourisme d'aventure, mais qui pourrait quand même être tenu responsable pour ce bateau, s'il était impliqué dans un accident créant des dommages à la propriété, à l'environnement ou aux personnes.

•(1615)

M. Mark Gauthier: Monsieur, si je comprends l'idée d'un participant passif à une aventure maritime, je vais en référer au paragraphe 37.1(1)d) qui traite d'exposer les participants à des risques qui « ont été présentés aux participants et ceux-ci les ont acceptés par écrit ». Nous spéculons, mais j'aurais tendance à croire que même les « personnes passives » dans un radeau auraient été invitées à signer cette exonération de responsabilité. Alors, par définition, elles seraient considérées comme des « touristes d'aventure » maritimes. Bien sûr, ce sont les tribunaux qui trancheront, mais selon ma compréhension de l'article 37.1, je ne dirais pas qu'on y trouve une définition à toute épreuve des catégories de personnes, mais je crois qu'elle est suffisamment précise.

Le président: Nous avons largement dépassé le temps prévu.

Je dois passer à M. Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Merci, monsieur le président.

Je vais poursuivre dans la même veine, c'est-à-dire le tourisme d'aventure et les stagiaires en navigation à voile. J'ai en tête l'accident de Mme Laura Gaaney. Il n'était pas clair si elle était ou non stagiaire sur un voilier. J'aimerais savoir si ça peut s'appliquer à de tels cas où si ce n'est aucunement relié.

[Traduction]

M. Jerry Rysanek: Merci beaucoup d'avoir posé la question.

Je suis au courant du cas et des circonstances qui l'entourent. Je pense que ce que nous tentons de faire ici, c'est de prévoir plus de clarté pour tout autre cas de même nature à l'avenir.

En ce moment, on pourrait faire valoir qu'un stagiaire sur un voilier qui a payé pour monter à bord d'un navire à passagers ou d'un voilier ayant la capacité de transporter des passagers pourrait être un passager, et être traité comme tel, si l'on compare à toute autre activité commerciale, et qu'il engage la responsabilité du propriétaire du navire à la limite de 350 000 \$ par personne. Cependant, si on réfléchit à l'activité dont il est question dans ce cas-ci en particulier, en général, on estime qu'en réalité, la personne n'est pas un passager à 100 p. 100. Cette personne participe au fonctionnement du navire. Elle est formée pour le faire fonctionner. C'est ce que nous tentons de refléter ici.

Cela est reflété dans la loi en éliminant le concept du transport d'un passager à 100 p. 100. Il n'y aura pas automatiquement un montant de 350 000 \$ par personne comme s'il s'agissait de transport purement commercial. Cela restera dans la partie 3 de la loi, qui porte sur tous les types de demandes d'indemnisation.

La personne a toujours le droit de poursuivre pour tenter de recouvrer — ou le plus proche parent peut le faire, si on en vient à cela —, mais la limite pour le propriétaire du navire serait différente. Ce ne serait pas 350 000 \$ par personne, comme s'il s'agissait d'un passager; ce serait une limite uniforme, comme dans le cas de tout autre accident maritime.

Par exemple, s'il y avait un cas très politisé où 20 stagiaires étaient impliqués dans un accident majeur, tous les stagiaires en navigation à voile ou tous ceux qui feraient une demande d'indemnisation en leur nom devraient se partager la limite imposée pour chaque accident.

C'est donc le seul changement ici. Nous reconnaissons tout simplement qu'ils ne sont pas des passagers à 100 p. 100; ils se

situent quelque part entre les deux. Ils auraient des droits différents, mais ils seraient néanmoins protégés.

Mme Guylaine Roy: À titre de précision, nous ne voulons pas parler d'un cas précis. Je veux tout simplement m'assurer que vous savez que nous ne voulons pas faire d'observations au sujet d'un cas précis.

Ce que Jerry disait, de façon générale, s'appliquerait à un stagiaire si ces modifications étaient adoptées. Jerry dit qu'il y avait de l'incertitude pour ce qui est de déterminer qui est un passager et qui ne l'est pas. Le projet de loi préciserait qu'un passager est un passager et qu'un stagiaire ne se retrouverait pas dans la catégorie des passagers.

Cela ne veut pas dire que si quelque chose arrive, un stagiaire ne serait pas du tout indemnisé. Cela veut tout simplement dire que la couverture serait différente. Il y avait cette incertitude au sujet de qui est un passager, et le projet de loi apporterait un éclaircissement à cet égard.

Je voulais tout simplement préciser que nous ne voulons pas faire d'observations au sujet d'un cas précis. Nos observations sont d'ordre général au sujet de ce que seraient les effets du projet de loi.

•(1620)

[Français]

M. Mario Laframboise: Vous dites que ça va clarifier la situation, mais je n'en suis pas certain. Votre objectif est-il de clarifier la situation?

Mme Guylaine Roy: Oui. Selon la définition qui se trouve dans la loi actuelle, il n'est pas clair si un marin en formation est un passager ou non. Le projet de loi clarifierait la définition du terme « passager » et exclurait de celle-ci un marin qui est en formation.

M. Mario Laframboise: Mais on n'ajouterait pas une nouvelle disposition obligeant les gens à signer d'abord un document, n'est-ce pas?

[Traduction]

Mme Guylaine Roy: Je vais laisser Jerry répondre, mais je ne le pense pas. La loi sera la loi, si elle est adoptée.

Jerry, vous pouvez préciser cela.

M. Jerry Rysanek: Non, ils ne seront pas obligés de signer une quelconque exonération de responsabilité.

[Français]

M. Mario Laframboise: Vous dites que ça soulève des questions juridiques. Vous semblez dire que ça nous ramènerait en arrière, c'est-à-dire avant que la loi ne soit modifiée. Vous avez écorché un peu les commentaires juridiques, mais j'aimerais savoir quelles sont les oppositions les plus importantes à cet égard.

[Traduction]

M. Jerry Rysanek: Naturellement, nous parlons maintenant du tourisme d'aventure, non pas des stagiaires en navigation à voile, à cause du tourisme d'aventure qu'on est en train de ramener. La question des stagiaires en navigation à voile est une histoire différente.

Je pense que l'aspect juridique, ou la préoccupation de la communauté juridique en ce qui concerne ce changement, c'est qu'elle estime que la protection — je crois comprendre que c'est la façon dont elle le voit — du public, ou de ceux qui font du tourisme d'aventure, est en train de changer. Or, une fois que la loi aura été promulguée, ils seront assujettis à une limite commune, qu'ils devront partager entre eux en cas d'incident. Pour le moment, ils ont tous la protection prévue par personne. Je pense que c'est là le problème.

Par ailleurs, ils seront invités par les exploitants à signer une exonération de responsabilité; on leur demandera de le faire. N'oubliez pas qu'il s'agit de tourisme d'aventure. C'est une pratique courante. Aujourd'hui, l'exonération de responsabilité est illégale. Nous la permettons maintenant. C'est là la question juridique — redonner certains droits aux exploitants et aux propriétaires qui offrent des activités de tourisme d'aventure, droits qu'ils n'ont pas à l'heure actuelle.

Ce sont là les préoccupations, mais il n'y a pas d'autres façons de le faire. Soit que nous les considérons comme des passagers qui sont transportés, soit que nous ne les considérons pas comme tels, et l'argument qui l'emporte est celui qu'ils ne sont pas des passagers que l'on transporte.

Le président: Monsieur Bevington.

M. Dennis Bevington (Western Arctic, NPD): Merci, monsieur le président.

Merci aux témoins d'être venus jeter un peu de lumière sur cette Loi sur la responsabilité en matière maritime qui a été difficile à analyser. Le document de travail de 2005 a certainement aidé considérablement à comprendre bon nombre des détails.

Vous dites que vous avez consulté les intervenants de tous les secteurs de l'industrie maritime. Pouvez-vous me décrire le processus de consultation et me dire qui a été consulté?

M. Jerry Rysanek: Oui. Nous avons une très longue liste d'associations qui s'occupent de transport maritime — plus d'une vingtaine.

Si je regarde les cinq principaux éléments du projet de loi, en ce qui concerne la pollution par les hydrocarbures, nous consultons les propriétaires de navire, les sociétés pétrolières qui pourraient être visées par la loi, la communauté juridique et les assureurs nationaux et internationaux.

Pour ce qui est du tourisme d'aventure, naturellement, ce sont les exploitants de tourisme d'aventure qui n'ont pas cessé de soulever la question depuis sept ans. Les assureurs nationaux, la communauté juridique et les associations de tourisme ont été particulièrement actifs, et ils agissaient au nom du tourisme d'aventure.

En ce qui concerne le privilège maritime, nous avons consulté les fournisseurs de navire et les armateurs également, qui constituent essentiellement l'autre partie ici en ce qui concerne le problème des fournisseurs de navire. Ils reconnaissent que certains navires causent ce problème.

Nous avons tenu des consultations très élargies. Nous avons également consulté des universitaires, naturellement.

● (1625)

M. Dennis Bevington: Le programme de certificat en droit environnemental et maritime de Dalhousie?

M. Jerry Rysanek: Je ne suis pas certain si nous avons reçu des commentaires directement de Dalhousie, mais je suis sûr que nous leur envoyons toujours des exemplaires de nos documents de travail.

M. Dennis Bevington: Très bien, donc des consultations assez élargies. Les syndicats?

M. Jerry Rysanek: La guilde et la guilde des marchands, oui, nous avons travaillé avec elles.

M. Dennis Bevington: Merci.

Une chose qui m'a frappé lorsque j'ai regardé le document de travail de 2005, c'est que ces conventions ont été adoptées il y a de nombreuses années, dans certains cas. Il y en a qui existent depuis 25 ans, d'autres depuis 35 ans, et la loi canadienne a pris certains éléments de ces conventions au fil du temps, mais le Canada n'a jamais ratifié ces conventions et ne les a jamais adoptées. Pour quelle raison n'avons-nous jamais adopté ces conventions et ne les avons-nous jamais ratifiées plus tôt?

M. Jerry Rysanek: En ce qui concerne les conventions sur la pollution par les hydrocarbures, qui se trouvent déjà dans notre loi, comme je l'ai dit, le Canada y a adhéré en 1989. En fait, le Canada a ratifié ces deux conventions.

En ce qui concerne la convention qui porte sur la limite de responsabilité, où j'ai parlé de la disposition portant sur les épaves et l'enlèvement des épaves, je pense que vous avez raison. Nous ne l'avons ratifiée que l'an dernier, en 2008, bien que la convention ait été modifiée pour la dernière fois en 1996, ce qui représente beaucoup de temps.

Je pense que l'élaboration d'une convention et d'un processus de ratification, la discussion, les différentes étapes qu'il faut suivre, ne sont pas des choses qui peuvent se faire du jour au lendemain. D'une certaine façon, si on regarde la façon dont cette loi en particulier a été élaborée, au fil du temps, c'est toujours une série de mesures législatives, car il est très difficile d'adopter une mesure législative en particulier qui est de nature assez limitée, mais qui déclenche un processus législatif, précisément à cause de cela. Parfois, elles peuvent avoir des effets étendus, si vous me permettez cette expression. Nous les réunissons toutes. C'est pour cette raison que nous avons quatre conventions internationales, en fait, qui sont visées dans ce projet de loi.

M. Dennis Bevington: Essentiellement, il s'agit tout simplement de la réunion de toutes ces différentes choses. Il n'y a pas de parties de la convention en particulier qui ont soulevé plus de problèmes au Canada. Vous étiez d'accord avec ces conventions dès le premier jour; vous les incorporiez à la loi canadienne à mesure que vous le jugiez nécessaire, et il n'y a jamais eu de difficultés causées par quelque...

M. Jerry Rysanek: Il n'y a jamais eu de difficultés, mais peut-être qu'à titre de complément à votre question au sujet du moment où les conventions sont adoptées, je dirais que lorsqu'on a des conventions internationales qui sont de nature contributoire, qui prévoient le versement d'indemnités, il s'agit bien sûr de joindre la convention au bon moment. Je pense qu'en effet, il n'est pas très utile d'être la première partie à ratifier une convention si le reste du monde ne l'a pas encore fait. Cela entre également en jeu pour ce qui est du moment où une convention est signée. En ce qui concerne la convention sur la pollution par les hydrocarbures, oui, il est grand temps que le Canada la ratifie.

M. Dennis Bevington: La loi parle beaucoup de la façon dont ces fonds sont recueillis. Pouvez-vous nous expliquer davantage comment cela fonctionne?

M. Jerry Rysanek: Si vous voulez bien regarder la page 9, cela facilite les choses. La convention actuelle à laquelle nous sommes partie est en rose. C'est un fonds international créé au terme d'une convention. Il se trouve à Londres en Grande-Bretagne et le Canada participe au fonds chaque fois que ce dernier a besoin d'argent pour faire des versements à la suite de demandes d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures partout dans le monde.

La façon dont nous gérons nos contributions au fonds consiste à utiliser le fonds national, la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, qui se trouve en haut de ce graphique, et à utiliser les ressources de cette caisse pour payer nos contributions internationales. Maintenant, où la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires va-t-elle chercher son argent? En ce moment, elle obtient de l'argent grâce aux intérêts courus, qui sont gagnés sur le solde de la caisse, et ces intérêts courus lui sont crédités à même le Trésor. Il s'agit là d'une disposition de notre loi pour reconnaître le fait que c'est l'industrie pétrolière qui a fourni les capitaux de démarrage de cette caisse dans les années 1970, lorsqu'elle a été créée. Les fonds ont d'abord été recueillis auprès des sociétés pétrolières. Ensuite, on en est arrivé à un point où il n'était plus nécessaire de recueillir de fonds parce qu'il n'y avait pas de demandes d'indemnisation. On a donc cessé de recueillir des fonds en 1976, et depuis le fonds national croît grâce aux intérêts courus et utilise les intérêts courus pour verser notre part dans les fonds internationaux. C'est ainsi que fonctionne la partie financière.

• (1630)

Le président: Nous avons dépassé le temps alloué encore une fois.

Monsieur Mayes.

M. Colin Mayes (Okanagan—Shuswap, PCC): Monsieur le président, je partage mon temps avec Mme Gallant.

Ma première question s'adresse à M. Rysanek.

Pour être clair, la loi maritime est associée aux eaux côtières ou à l'eau salée, mais elle s'applique également aux eaux intérieures et à l'eau douce, n'est-ce pas?

M. Jerry Rysanek: Oui.

M. Colin Mayes: Très bien. Je voulais que ce soit bien clair.

En tant que député de la Colombie-Britannique qui vit dans les montagnes, je suis heureux de constater que ces modifications s'appliqueront à l'industrie du tourisme d'aventure, plus particulièrement du rafting, qui a des problèmes avec cette assurance-responsabilité depuis 2001, lorsque cette loi est entrée en vigueur. Je sais que ma collègue vous en parlera davantage.

Je voudrais vous parler davantage de ce fonds et de la façon dont il est administré. Vous avez expliqué d'où venait l'argent, mais qui reçoit ces fonds et qui prend les décisions lorsqu'il faut allouer des fonds, ou les partager ou évaluer où cet argent doit aller?

M. Jerry Rysanek: Le fond est administré à l'agence, par son administrateur attitré, qui rend des comptes au Parlement par le biais du ministre des Transports et fournit son rapport annuel au Parlement. De façon générale, l'administrateur du fonds est responsable des demandes d'indemnisation pour tout type de pollution. En vertu de la loi, il a la responsabilité d'étudier ces demandes, de faire enquête, et de rendre une décision relative au versement. Il paie aussi pour toutes les demandes des responsables de cas.

Nous nous occupons de la pollution d'un bateau précis autant que des fuites mystérieuses. Cet élément n'existe pas à l'échelle internationale, mais nous l'avons inclus dans ce fonds national. Tant que le demandeur prouve à l'administrateur que la pollution a été engendrée par un bateau — même s'il ne sait pas duquel il s'agit — le fonds national couvre l'indemnisation. C'est la responsabilité de l'administrateur, il autorise les versements.

En ce qui concerne ces versements — et il s'agit parfois de montants importants versés au fonds international — le processus est un peu différent. Le Canada, qui est un membre du fonds international, participe aux discussions relatives à ce fonds et aide à déterminer combien il faut y contribuer à un moment donné. Une fois que le Canada s'entend sur un montant nécessaire au niveau international, la facture est envoyée à l'administrateur et celui-ci doit la payer. C'est une décision des responsables du fonds international et en vertu de la loi, il est clair que l'administrateur du fonds national a l'autorité et la responsabilité de payer cette contribution. Jusqu'à aujourd'hui, il ne pouvait le faire par le biais des intérêts courus, sans faire diminuer le solde du fonds.

M. Colin Mayes: Ce fonds représente l'assurance responsabilité du navire lui-même. Est-ce exact? Je veux être sûr de bien comprendre.

M. Jerry Rysanek: Le fonds couvre la responsabilité en cas de dommages ou de pertes liés à la pollution. Cela n'a rien à voir avec la cargaison du navire. Il faut qu'il y ait pollution, il faut qu'il y ait un lien avec le bateau, et il faut qu'il y ait preuve raisonnable de dommages et de pertes. Cela n'a rien à voir avec ce que transportait le navire au moment de l'incident.

M. Colin Mayes: Merci.

Madame Gallant.

Mme Cheryl Gallant (Renfrew—Nipissing—Pembroke, PCC): Je remercie les témoins d'avoir travaillé d'arrache-pied sur ce projet de loi. C'est un travail de plusieurs années. Je vous remercie particulièrement des amendements qui portent sur le tourisme d'aventure. La descente en eaux vives a commencé dans ma circonscription de Renfrew—Nipissing—Pembroke, à environ une heure et demie d'Ottawa, en amont de la rivière.

Le problème, c'est que lorsque les primes d'assurance maximums prévues dans la dernière loi ont été appliquées, elles concernaient les grandes lignes maritimes. Le premier ministre de l'époque était propriétaire de Canada Steamship Lines, et cette mesure a beaucoup profité à ce genre d'entreprise. Cependant, pour le tourisme d'aventure, ces limites maximums devenaient leurs minimums. Certains des radeaux peuvent accueillir six, douze, ou vingt personnes, selon la taille du radeau. Lorsque vous allez faire du rafting, plus l'embarcation est petite, plus c'est excitant.

Ces entreprises devaient verser 350 000 \$ par personne. Le problème n'était pas forcément une question de prime d'assurance élevée, cependant. Aucune compagnie d'assurance ne voulait les assurer. C'est un secteur qui a failli s'éteindre à cette période et qui fournissait beaucoup d'emplois d'été dans les régions rurales, comme Renfrew—Nipissing—Pembroke. Il n'y a d'abord eu qu'une seule entreprise, Wilderness Tours, et il y en a maintenant beaucoup plus des deux côtés de la rivière.

Beaucoup de gens de la Colline et du domaine ont passé leurs étés à travailler dans des compagnies de rafting. Cela permet aux étudiants de payer leurs frais de scolarité, et cela leur apprend à faire preuve de déontologie et à bien travailler. Je vous remercie donc de cette mesure.

J'aimerais maintenant que l'on redéfinisse le tourisme d'aventure.

• (1635)

M. Jerry Rysanek: D'abord, je vous remercie de votre gratitude. J'ai appris rapidement que c'était un problème assez complexe. En réalité, il était assez facile à résoudre au départ, mais il y avait beaucoup de gens qui ont participé à la solution. Ils sont dans la salle, et je sais qu'ils apprécient votre générosité.

Nous sommes arrivés à une solution en posant une série de questions. D'abord, nous avons étudié le type d'embarcation. Est-ce qu'on devrait fonctionner selon le type d'embarcation? Est-ce qu'on devrait imposer des limites financières? Y avait-il d'autres options? Les réponses à ces questions n'étaient pas vraiment satisfaisantes, et nous avons dû élaborer un test, puis l'intégrer dans la loi, avec le soutien de la plupart des personnes que nous avons consultées. En gros, l'exploitant en tourisme d'aventure a deux responsabilités: une nouvelle exigence d'expliquer aux participants ce que l'activité implique et respecter toute disposition en matière de sécurité existante qui s'applique au tourisme d'aventure, c'est-à-dire s'assurer d'avoir une disposition rendant obligatoire le port de gilets de sauvetage ou de tout autre équipement spécial.

En résumé, l'exploitant doit expliquer aux participants qu'il s'agit d'une activité unique et ceux-ci doivent reconnaître par écrit qu'ils comprennent ce que cela implique. À mon avis, c'est à partir de cela que ce système peut fonctionner. S'ils sont bien informés, je crois que les gens pourront prendre une décision éclairée et choisir ou non de participer à cette activité.

C'est cette solution qui a obtenu le plus de soutien auprès des personnes consultées, et j'espère qu'elle sera adoptée.

Mme Cheryl Gallant: Monsieur le président, j'aimerais signaler que la seule façon pour les membres du comité de bien comprendre l'incidence de cet amendement sur le tourisme d'aventure serait de se rendre sur place et de descendre la rivière. Des membres du comité pourraient peut-être y consacrer six heures un samedi, pour ne pas négliger leurs responsabilités parlementaires ou devoir négocier avec leur whip, je tenais à vous faire cette proposition.

Merci.

Le président: Eh bien, madame Gallant, je suis sûr que le sous-comité, lorsqu'il étudiera son programme à venir, tiendra compte de votre suggestion.

Des voix: Oh, oh!

Le président: Je suis sûr qu'avec la venue du beau temps, nous voudrions tous y aller.

Monsieur Dhaliwal.

M. Sukh Dhaliwal (Newton—Delta-Nord, Lib.): Merci beaucoup, monsieur le président, et merci à nos témoins.

J'aimerais, tout comme Mme Gallant, vous féliciter de votre excellent travail et de votre exposé qui était très complet.

Je suis un peu embrouillé en ce qui concerne les exploitants en tourisme d'aventure. Est-ce qu'ils seront tenus de souscrire à une assurance?

• (1640)

M. Jerry Rysanek: Non, il n'y a pas de disposition sur l'assurance obligatoire pour les exploitants en tourisme d'aventure.

M. Sukh Dhaliwal: Pourquoi ne pas l'exiger?

M. Jerry Rysanek: Est-ce que vous voulez savoir s'il y avait une telle disposition dans l'ancienne loi ou dans la nouvelle loi?

M. Sukh Dhaliwal: Dans la nouvelle loi.

M. Jerry Rysanek: Il n'y a pas de disposition sur l'assurance obligatoire dans la nouvelle loi.

M. Sukh Dhaliwal: Si l'exploitant n'est pas assuré et qu'un client se blesse, que se passe-t-il?

M. Jerry Rysanek: C'est à l'exploitant de décider s'il souscrit à une assurance. Il n'est pas tenu de le faire. La plupart d'entre eux le feront, nous le savons, mais il n'y a pas de disposition qui les oblige à souscrire à une assurance. Ils ont une responsabilité limitée en droit, mais aucune disposition ne les oblige à être assurés au-delà de ces limites.

M. Sukh Dhaliwal: Comment allez-vous appliquer ces dispositions? Allez-vous embaucher du personnel pour mettre en application les nouveaux règlements? Comment est-ce que cela fonctionne?

M. Jerry Rysanek: En ce qui concerne l'imposition de l'assurance, il ne s'agit pas d'embaucher du personnel. Nous avons dû déterminer si ce secteur devrait être considéré comme il l'était avant 2001, lorsqu'il y avait une limite obligatoire, mais pas d'exigence de souscrire à une assurance, ou s'il ne fallait rien changer à cette situation qui ne leur permet pas d'obtenir d'assurance. Tant qu'ils acceptent d'être dans la même situation qu'avant l'année 2001, je crois que l'on peut présumer que la plupart des exploitants savent qu'ils doivent se protéger — et ils le feront — en souscrivant à une assurance.

M. Sukh Dhaliwal: Merci.

Puis-je céder mon temps à mon collègue, Andy?

M. Andrew Kania (Brampton-Ouest, Lib.): Merci. Je ne siège pas à ce comité, et je m'excuse s'il me manque des éléments, mais j'essaie de bien comprendre.

Tout le monde ne cesse de parler de ce privilège, qui serait une amélioration majeure pour tous les Canadiens. Il s'agit de l'article 139. J'aimerais l'examiner quelques minutes. Ma question, ou mon observation, porte sur son application.

Lorsque je regarde cet article, je ne vois pas de façon réelle de s'assurer qu'il fonctionne vraiment. Par exemple, si un navire doit de l'argent, qu'il est amarré dans un port canadien et qu'il décide de le quitter, s'il sort des eaux canadiennes et ne revient jamais, à quoi va servir ce privilège? Ce qu'il faut, c'est quelque chose comme les articles 126 ou 128, qui renvoient à l'article 139, de façon à ce que l'on puisse, en gros, empêcher le navire de quitter le port. Peut-être qu'il faudrait un délai rapide de 24 heures pour passer devant le juge, ou quelque chose comme cela, mais il faut au moins que les autorités canadiennes puissent intervenir avant que le navire ne parte pour ne jamais revenir.

M. Jerry Rysanek: Je suis ravi que vous me posiez cette question. C'est une question juridique, et ce sera M. Gauthier qui vous répondra. Il est aussi avocat.

M. Mark Gauthier: Merci beaucoup. Le processus d'application de ce privilège, ou de tout autre privilège — ou même de ce que l'on appelle une mesure prévue par la loi « en matière réelle », ce qui ressemble à un privilège mais qui reste une poursuite contre un navire — tout cela est prévu dans la Loi sur les Cours fédérales du Canada. Ce sont des dispositions assez exhaustives sur l'arrestation des navires.

Selon mon expérience — il est vrai que je pratique le droit au gouvernement, mais que je ne vais pas arrêter des navires, on me dit dans le secteur privé que les dispositions d'arrestation prévues par la Loi sur les Cours fédérales sont très fortes et agressives. Je ne crois pas que l'arrestation d'un vaisseau pour des raisons de sécurité soit une formalité, mais c'est certainement très facile. Vous préparez un affidavit pour obtenir un mandat. Une fois le mandat obtenu, le prévôt du tribunal maritime le délivrera au navire. Celui-ci sera immobilisé.

Bien sûr, certains navires pourront vouloir larguer les amarres pendant la nuit pour fuir leurs créances, y compris, peut-être, un détenteur de privilège, en vertu de ce nouveau privilège maritime. Cela peut se produire, et il est certain que cela arrive. Mais compte tenu de la nature du privilège que l'on crée ici — un privilège maritime, semblable aux autres privilèges maritimes reconnus au Canada, comme par exemple, l'indemnité de sauvetage, le salaire impayé du capitaine, etc. nous suivons et retraçons le parcours du navire.

Par exemple, si un navire x aboutit quelque part aux États-Unis, l'agent maritime embauchera un avocat dans le port en question pour arrêter le navire. C'est là qu'il sera arrêté. Si le navire ne paie pas le montant exigé pour régler la créance, alors, bien sûr, cela peut se finir en vente judiciaire. Étant donné qu'il s'agit d'un privilège maritime, c'est une créance prioritaire, et c'est une des premières choses à payer.

Il faut reconnaître qu'un navire peut s'enfuir la nuit, mais on nous signale que ça ne se produit pas très fréquemment. Je crois que l'idée de ce privilège maritime, c'est que lors d'une vente judiciaire, le créancier est prioritaire et n'est pas considéré comme un créancier ordinaire, qui arriverait normalement en dernier. C'est une des raisons de ce changement. Cela n'améliore pas, de façon générale, l'application des créances maritimes qui existe déjà dans la loi canadienne.

• (1645)

M. Andrew Kania: Je ne connais rien au processus de la Cour fédérale. Je n'ai jamais comparu en Cour fédérale. Ce que je sais, c'est que l'obtention de mandats ou d'ordonnances de juges prend du temps, parfois beaucoup trop de temps. Si c'est un vendredi et que les juges ne siègent pas le samedi et le dimanche, vous avez un problème. Si le navire en question ne va pas aux États-Unis, où un juge peut décider d'intervenir, mais dans un autre pays, vous aurez un problème.

À mon avis, plutôt que de n'avoir aucune référence ou de dépendre uniquement de ce qui figure ou non dans les règles de la Cour fédérale — et je n'en sais rien —, il serait plus logique d'utiliser quelque chose comme l'article 128, qui me semble excellent et qui permet d'agir immédiatement. Cela permettrait de protéger les Canadiens et de s'assurer que ces navires ne partent pas pendant la nuit, par exemple. Je ne siège pas à ce comité, et je ne suis pas un expert, mais je crois que ce serait une façon d'améliorer ce projet de loi.

Le président: Merci.

Monsieur Gaudet.

[Français]

M. Roger Gaudet (Montcalm, BQ): Merci, monsieur le président.

Je vais poursuivre dans le même sens que mon collègue. J'ai déjà travaillé pour des caisses populaires et des banques. De temps en temps, certains fournisseurs avaient des privilèges relativement à un

édifice. Si la banque ne payait pas, ils avaient alors le droit de reprendre l'édifice, même si la banque ou la caisse populaire détenait l'hypothèque.

Monsieur Gauthier, on indique ceci à la page 5: « Privilège maritime pour les fournisseurs de navire: appui large de l'industrie; inquiétudes de la communauté juridique ». Vous savez que bien des bateaux viennent ici, dans notre pays. Parfois, ils vont faire un tour au large, changent de fanion et reviennent sous un autre nom. Comment allez-vous procéder pour maintenir le privilège? C'est ce qui m'inquiète.

M. Mark Gauthier: Monsieur Gaudet, je peux répondre de la manière suivante. Un privilège maritime continue de s'appliquer même s'il y a un transfert de propriété. Déjà là, il s'agit d'une caractéristique propre au privilège maritime. Ça ne s'applique pas aux autres réclamations. Si le privilège maritime est légitime et peut être prouvé, il importe peu qu'un navire soit vendu au cours d'un voyage. Le privilège maritime continue de s'appliquer à ce navire.

M. Roger Gaudet: Êtes-vous sûr que ce serait aussi facile, même dans des eaux internationales? Le fait qu'on aille y chercher quelqu'un indique qu'il y a certainement un problème.

M. Mark Gauthier: Je ne dis pas que c'est nécessairement facile, mais je peux vous dire que la loi le permet. Il faut, bien sûr, que le navire arrive dans un port. On n'ira sans doute pas le capturer en haute mer.

M. Roger Gaudet: Quelles sont les inquiétudes de la communauté juridique?

M. Mark Gauthier: Selon les gens de l'Association canadienne de droit maritime, le privilège maritime est conçu un peu largement, dans le but de protéger les fournisseurs. D'après eux — et je dis « eux », mais ils représentent bien sûr leur clientèle —, il pourrait arriver que des fournitures n'aient pas été commandées par le propriétaire du navire ou par son agent, mais plutôt par un affréteur ou quelqu'un d'autre. Dans ces conditions, le navire se trouverait assujéti au privilège maritime. C'est une des préoccupations. Je crois aussi, comme l'a mentionné mon collègue M. Rysanek, qu'en introduisant dans le droit canadien un privilège maritime pour les fournisseurs, on s'écarte un peu du droit international dans son ensemble, mais on se rapproche de la situation des États-Unis. C'est là que se situe la plupart des problèmes. Au port de Montréal, si un navire est mis en vente en vertu d'une vente judiciaire sous l'autorité de la Cour fédérale, le fournisseur américain se fait payer avant tout le monde, et le fournisseur canadien risque de ne pas se faire payer. Il faut rétablir une certaine équité entre la situation qui prévaut au Canada et celle qui prévaut aux États-Unis.

• (1650)

M. Roger Gaudet: À ce compte-là, je vais vous poser une question qui m'est venue à l'esprit. Quand a eu lieu le déversement de pétrole de l'*Exxon Valdez*, chez nous, pourquoi ces gens ont-ils été jugés aux États-Unis? Ce serait la justice américaine et non la justice canadienne qui établirait nos règlements et nos lois.

M. Mark Gauthier: L'article dont on parle ne vise que la prestation de divers services à des navires. Il ne touche pas la pollution. Celle-ci est déjà visée par d'autres parties de la loi. M. Rysanek s'y est référé.

Je connais bien le domaine de la pollution et j'ajouterai que si des polluants touchent les eaux canadiennes, peu importe leur provenance, la loi canadienne s'applique. Je ne peux pas affirmer si oui ou non l'*Exxon Valdez* a touché les eaux canadiennes, mais j'aurais tendance à croire que non.

M. Roger Gaudet: La tragédie de l'*Exxon Valdez* est survenue en Alaska, dans une zone canadienne. Plus tôt, vous avez dit vous-même que la cause avait été jugée aux États-Unis. Il semble que le règlement n'ait pas été satisfaisant. Je ne fais qu'une constatation.

Pour ce qui est de l'application des règlements, est-ce la Garde côtière qui va s'en charger ou allez-vous engager de nouveaux agents?

[Traduction]

M. Jerry Rysanek: Il incombe aux inspecteurs de navires, ainsi qu'à la garde côtière, plus précisément la gestion du trafic maritime, de vérifier l'existence et la validité des différents certificats que doit posséder un navire pour naviguer sur les eaux canadiennes. Il leur faudra également vérifier qu'il a un certificat d'assurance.

Si l'exploitant du navire ne peut fournir le certificat d'assurance exigé, toutes sortes de pénalités s'appliquent, tel que c'est prévu dans la loi.

[Français]

M. Roger Gaudet: Merci, monsieur le président.

[Traduction]

Le président: Monsieur Watson.

M. Jeff Watson (Essex, PCC): Merci, monsieur le président.

Merci à nos témoins d'être venus aujourd'hui et de nous fournir des réponses aussi détaillées, à tel point que je suis à présent inondé de détails. J'aimerais prendre un peu de recul et m'assurer de bien comprendre.

J'aimerais vous poser une question générale, d'abord, au sujet de la diapo de la page 9 sur l'indemnisation en matière de pollution par les hydrocarbures au Canada. Qui est indemnisé? Est-ce le gouvernement du Canada, par exemple, qui est indemnisé parce qu'il doit nettoyer après un déversement? Est-ce que ce sont les entreprises qui sont touchées, comme les pêcheurs, ou d'autres parties? Est-ce que ce sont les communautés touchées? Qui, exactement, est indemnisé par ce type de fonds?

M. Jerry Rysanek: N'importe qui peut être indemnisé. L'indemnisation peut être versée à des demandeurs publics ou privés. Les demandeurs publics peuvent être des gouvernements, des autorités civiles, etc. Les demandeurs privés peuvent être toute partie affectée par la pollution, y compris les pêcheurs. L'historique des réclamations internationales montre que celles faites par les pêcheurs représentent les plus grandes demandes d'indemnisation pour dommages liés à la pollution.

•(1655)

M. Jeff Watson: Et toutes les demandes combinées ne peuvent excéder les limites de la responsabilité. Est-ce exact?

M. Jerry Rysanek: Pour l'instant, la loi prévoit 500 millions de dollars par incident, ce qui, en comparaison avec les cas les plus spectaculaires que l'on ait connus en Europe, ne couvrirait pas les demandes d'indemnisation.

M. Jeff Watson: Ce n'était pas le sens de ma question. Je ne veux pas savoir si cela suffit. Ce que je dis, c'est que lorsqu'on établit une responsabilité maximum, on doit couvrir toutes les demandes. Ce n'est pas un seuil par demande?

M. Jerry Rysanek: Cela devrait suffire pour toutes les demandes.

M. Jeff Watson: D'accord. Si je vous comprends bien, il y a trois niveaux de couverture, en vertu du système actuel. Il y a la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les

dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1992, n'est-ce pas? C'est la responsabilité du propriétaire du navire.

M. Jerry Rysanek: Oui.

M. Jeff Watson: Le deuxième niveau, c'est le Fonds international d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. C'est un fonds qui a également été créé suite à une convention internationale en 1992, n'est-ce pas?

M. Jerry Rysanek: Oui.

M. Jeff Watson: Qui l'administre, au fait?

M. Jerry Rysanek: Le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, organisation créée à Londres qui, en vertu de la convention, est chargée d'instruire et de verser les demandes d'indemnisation.

M. Jeff Watson: Le troisième est un fonds national qui relève de Transports Canada, la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causés par les navires?

M. Jerry Rysanek: Oui.

M. Jeff Watson: D'accord. Quelle est la valeur actuelle de cette caisse?

M. Jerry Rysanek: Environ 400 millions de dollars.

M. Jeff Watson: Vous dites que l'on s'en sert pour verser la cotisation du Canada au Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. À combien s'élève-t-elle jusqu'à présent?

M. Jerry Rysanek: Depuis 1989, au moment de l'adhésion du Canada, nous avons cotisé près de 40 millions de dollars au Fonds.

M. Jeff Watson: Je n'ai pas la bosse des maths. À combien cela revient-il à peu près en cotisations annuelles futures?

M. Jerry Rysanek: Cela varie beaucoup en fonction des demandes adressées à l'organisation à Londres. Une des plus importantes a été versée il n'y a pas très longtemps; elle était d'à peu près 8 millions de dollars cette année-là à cause d'un accident majeur dont s'est occupé le Fonds international.

M. Jeff Watson: D'accord. Au moyen des modifications apportées par le projet de loi C-7, on essaie donc de faire un pas de plus. À savoir ratifier notre participation à la caisse complémentaire au Fonds international d'indemnisation, n'est-ce pas?

M. Jerry Rysanek: Oui.

M. Jeff Watson: J'imagine donc que la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires prendra en charge les demandes d'indemnisation du Canada adressées aussi bien au fonds complémentaire qu'au FIPOL, n'est-ce pas?

M. Jerry Rysanek: Effectivement. Si dans l'avenir et à l'échelon international, des demandes d'indemnisation majeures entraînent le relèvement des cotisations, celles versées par le Canada par le biais du fonds national aussi.

M. Jeff Watson: La caisse a été dotée au moyen de droits perçus sur le mazout ou les hydrocarbures de soute?

M. Jerry Rysanek: Oui, c'est calculé en fonction des volumes de mazout ou d'hydrocarbures reçus par les États membres du fonds international. C'est l'aune.

M. Jeff Watson: Il ne semble pas que l'on n'ait jamais à envisager cela; en tout cas, il ne semble pas que dans l'avenir prévisible il faille s'y résoudre à nouveau. Le fonds semble bien...

M. Jerry Rysanek: Jusqu'à maintenant, le fonds a réussi à se constituer et à se financer au moyen des intérêts accumulés. Nous espérons que cela va se poursuivre.

M. Jeff Watson: Je vais digresser un instant. Quelles lois y a-t-il pour empêcher les déversements d'hydrocarbures? On a discuté de ce qui existe déjà et de ce que l'on veut ajouter grâce à ce texte en matière d'indemnisation mais pourriez-vous nous dire quelles lois il y a pour empêcher ces déversements?

M. Jerry Rysanek: C'est avec plaisir que je vais céder la parole à mon collègue de la sécurité maritime.

M. Donald Roussel (directeur, Normes du personnels maritime et de pilotage, ministère des Transports): Merci. C'est avec plaisir que je vais vous répondre.

Il existe tout un ensemble de lois au Canada pour empêcher la pollution. La première, évidemment, aux Transports, est la Loi sur la marine marchande du Canada. On y trouve diverses dispositions relatives à la prévention de la pollution ainsi qu'une série de règlements. Il y a des règlements en matière de prévention de la pollution mais aussi en matière de construction navale afin de protéger l'environnement.

Il y a aussi la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques et également une autre série de lois qui relève du ministère de l'Environnement: la Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs, qui porte sur la prévention de la pollution, entre autres, et la Loi canadienne sur la protection de l'environnement, qui l'évoque également. Aux Pêches et Océans, il en est aussi question dans la Loi sur les pêches. Cela figure donc dans de nombreuses lois canadiennes.

• (1700)

M. Jeff Watson: Merci.

Merci, monsieur le président.

Le président: Voilà qui met fin à la première série de questions. Je veux faire un tour de table pour savoir si vous avez une observation ou une question.

Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: Merci, monsieur le président.

Monsieur Gauthier, je me demande si nous pourrions revenir à la question, et maintenant ça semble remonter il y a si longtemps, où j'ai exprimé une certaine confusion à propos de la position de certains des passagers à bord de certaines de ces tours d'aventure. Vous étiez au point, si je me souviens bien, où vous expliquiez comment la loi fait une distinction entre un passager et un participant. Je ne suis pas tout à fait sûr que je suis une partie du raisonnement que j'ai entendu exprimer à la fois par les collègues d'en face et même de ce côté-ci de la table en réaction à certaines de vos réponses, alors si vous me le permettez, nous pouvons y revenir.

Un fournisseur de tours d'aventure, je crois vous avoir entendu dire, n'est pas tenu d'avoir des assurances, et certains des gens qui peuvent être à bord du navire se retrouvent le bec à l'eau, pour ainsi dire, en cas de problème. Même chose pour ceux qui sont sur le rivage et qui pourraient être touchés par l'accident. Est-ce ce que je devrais en déduire de votre réponse?

M. Mark Gauthier: Je pense, monsieur Volpe, l'impression que je voudrais vous laisser quoi qu'il en soit, et peut-être que ça n'a pas été transmis, c'est que je n'ai pas vraiment parlé d'assurances. Qu'il suffise de dire que le propriétaire d'une embarcation comme celle-là a sans doute une assurance — en tant qu'exploitant prudent — même si, comme M. Rysanek l'a dit, la loi ne l'oblige pas à en posséder une.

Nous croyons comprendre que ces modifications ouvriront la voie à la disponibilité des assurances et non le contraire en vertu du régime actuel pour les raisons qui ont aussi été mentionnées.

L'hon. Joseph Volpe: Il n'y a aucune obligation dans la loi...

M. Mark Gauthier: C'est juste.

L'hon. Joseph Volpe: ... qui impose au voyageur qui s'adonne à l'activité d'agir d'abord avec prudence, c'est-à-dire d'être certain qu'il y a des assurances sur l'activité.

M. Mark Gauthier: Oui. C'est la première partie de la réponse. Rien dans la loi n'oblige ces voyageurs à avoir des assurances.

La deuxième partie qu'il faut mentionner, ce n'était peut-être pas très clair, l'aspect des assurances mis de côté, est que cela ne signifie pas que le fournisseur d'un ou de plusieurs bateaux pour tourisme d'aventure ne peut pas être tenu responsable au vu de la loi d'indemniser les victimes d'une blessure personnelle ou autre. Évidemment, il pourrait l'être, et il le serait en droit comme tout autre demandeur d'indemnité. Ils n'auraient pas le régime passager — on nous l'a précisé. Ils ne sont pas dans la partie 4, mais ça n'empêche aucunement que des poursuites soient engagées contre le fournisseur de produits aventure pour être dédommagés de leurs dommages.

L'hon. Joseph Volpe: Mais ce serait plus difficile étant donné l'absence de contexte juridique, comme il y en a un par exemple, dans d'autres lois, comme l'a dit M. Roussel, pour empêcher la pollution ou au moins pour essayer d'empêcher la pollution. Dans ce cas-ci, donc, il n'y a pas de contexte juridique permettant d'entamer une action contre un fournisseur de tels bateaux de descente en eaux vives.

M. Mark Gauthier: Eh bien, monsieur, j'imaginerais que le contexte serait la négligence. Et je voudrais que ce soit la négligence du voyageur, que le voyageur était imprudent et, comme dans tout cas où vous essayez de réclamer des dommages contre quelqu'un, sauf lorsque vous avez une responsabilité stricte — ce qui n'est pas le cas ici — vous devez prouver vos dommages. D'abord vous avez à prouver, en droit sur la responsabilité délictuelle, que le voyageur vous devait une obligation, qu'il y a eu manquement à l'obligation et que vous avez subi des dommages, comme dans toute autre instance. Le voyageur pourrait alors fixer la limite de ses responsabilités en application de la partie 3 de la loi, comme l'a décrit M. Rysanek.

• (1705)

L'hon. Joseph Volpe: J'ai cru vous entendre dire aussi que l'on accepterait dorénavant des exonérations. Celui qui manoeuvre une embarcation dangereuse susceptible de polluer l'environnement le ferait à l'insu de ceux qui retiennent ses services. La responsabilité revient donc à l'acheteur du service plutôt qu'au prestataire.

Je ne vois pas comment vous pourriez entamer une poursuite en responsabilité délictuelle si vous avez renoncé à vos droits et privilèges alors que vous ne saviez pas que l'embarcation était dangereuse.

M. Mark Gauthier: Eh bien, là, monsieur Volpe, je laisserais le tribunal décider, évidemment, dans les circonstances. N'ayant pas de doute que sur les faits, il serait permis d'avoir des recours à une exonération de responsabilité d'une forme quelconque dans ce genre d'activité. Ça fait partie intégrante... en tout cas, l'industrie a expliqué que ça fait partie intégrante de l'activité.

L'hon. Joseph Volpe: Y a-t-il eu un autre avis juridique que la perception qu'a l'industrie de la convention dans le cadre de vos consultations?

M. Mark Gauthier: Ce dont je me souviens — et ça remonte peut-être à 2002 ou à peu près quand il y a eu des consultations, sur la côte Ouest en particulier — c'est que le milieu juridique pensait que ces exonérations, si elles étaient exécutées correctement, opéreraient effectivement de manière valide et seraient considérées par un tribunal comme preuve que les individus qui les avaient signées avaient volontairement assumé le risque associé à l'aventure.

Je pense maintenant que c'est au cas par cas. Ce serait aux tribunaux de décider de la manière dont les exonérations ont été établies et si elles seraient effectivement valables dans telle ou telle situation, mais ça fait partie du forfait, si je peux m'exprimer ainsi, dans la loi. Ça ne fait pas de doute.

L'hon. Joseph Volpe: Oui. Je vous remercie d'avoir été patient avec moi, monsieur Gauthier.

Ma question reste. Quelqu'un achète un service en particulier; c'est le forfait. Quelqu'un pourrait donc à bon droit dire que vous vous êtes lancé là-dedans les yeux ouverts, comprenant que vous allez dans un environnement d'aventure qui comporte certains risques. C'est différent de celui qui achète un service d'un exploitant qui en même temps opère une embarcation qui n'est pas sûre, et l'acheteur du service, c'est-à-dire l'aventurier, se lancerait sans doute là-dedans en se disant que l'embarcation qui le conduit vers cette aventure a déjà répondu à certaines normes. Cependant, je ne vois aucune de ces normes dans la définition ici et je ne vois pas quelle sorte de responsabilité est autorisée.

M. Mark Gauthier: Je comprends maintenant votre question, monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: C'est une préoccupation pour la sécurité de ceux qui s'adonnent à cette activité.

M. Mark Gauthier: Oui. La raison pour laquelle on ne trouve pas cela dans la Loi sur la responsabilité en matière maritime est que ces règles sont énoncées en application de la Loi sur la marine marchande du Canada et le règlement qui en découle. Je vais laisser M. Roussel le soin de vous expliquer cette partie.

M. Donald Roussel: Monsieur Volpe, vous partez de l'hypothèse que l'embarcation peut être utilisée même si elle est dangereuse. Elle ne peut pas l'être si elle est dangereuse et il y a une très grosse responsabilité du seul fait qu'elle fonctionne dangereusement.

Si l'exploitant veut exploiter son entreprise avec insouciance, il ne restera pas en affaires longtemps. Ou bien notre service va le rattraper parce qu'il fait des opérations commerciales ou le tribunal va le rattraper d'une manière ou d'une autre.

Mme Guylaine Roy: Laissez-moi clarifier. La modification apportée en 2001 relative au tourisme d'aventure a en fait imposé une assurance obligatoire sur les passagers de 350 000 \$ par personne, en cas d'accident. Ce qui est arrivé, c'est que l'industrie ne peut pas trouver d'assurance, et c'est la raison pour laquelle elle a du mal à rester en affaires.

À l'époque, il nous était impossible d'imposer les dispositions d'assurance obligatoire que nous aimerions imposer aux grosses

activités commerciales comme Marine Atlantic ou BC Ferries. En clarifiant la situation du tourisme d'aventure, nous avons pu imposer le régime d'indemnisation pour les passagers sur des entités commerciales. C'est ce qu'on essaie de faire parce que depuis 2001 on a vu que le problème du tourisme d'aventure crée aussi un problème au niveau de notre capacité d'imposer une responsabilité obligatoire de passagers sur les vrais passagers.

Je voulais clarifier ça.

● (1710)

Le président: Quelqu'un d'autre? Monsieur Bevington, êtes-vous satisfait?

Entendu. Je vais donc remercier nos invités d'être venus aujourd'hui. Je n'ai jamais vu tant de courtes interventions se transformer en longs échanges mais cela a été très instructif et nous vous en remercions. Ça a été très bien exposé. Merci beaucoup.

Nous allons revenir au dernier point de l'ordre du jour. Maxime va distribuer la motion dont nous sommes saisis.

Pendant ce temps, permettez-moi d'informer les membres du comité — j'ignore si cela a un rapport avec les motions — que le ministre, à cause de son absence aujourd'hui pour raisons de santé, a accepté de passer deux heures entières avec nous jeudi.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC): J'ai reçu un courriel il n'y a pas 10 minutes m'informant que le ministre s'est vu ordonner par son médecin de rester au lit. Il ne pourra pas venir jeudi. Il doit rester au lit jusqu'à vendredi. Il est très malade, comme vous l'avez sans doute remarqué à la période des questions hier. Il ne pourra donc pas être ici jeudi.

Voilà où nous en sommes. Il a dit qu'il est tout disposé à se préparer pour une réunion supplémentaire la semaine prochaine pour discuter du Budget principal des dépenses et répondre aux questions au besoin.

Le président: Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: Le président vient d'indiquer qu'il serait disposé à rester ici pendant deux heures. Êtes-vous en train de dire, monsieur Jean, que le ministre a déjà indiqué que lorsqu'il viendra la semaine prochaine ce sera pour une réunion de deux heures plutôt que pour deux séances distinctes?

M. Brian Jean: Ce que je dis, c'est qu'aujourd'hui nous avons parlé de cette question en particulier, et il a dit qu'il pourrait être là jeudi pendant deux heures, mais je viens de recevoir un courriel il y a moins de 10 minutes m'avisant que le médecin lui a ordonné de rester au lit jusqu'à vendredi; il ne sera donc pas disponible jeudi, jour où devait avoir lieu une séance de deux heures où il aurait été question du Budget principal des dépenses pendant une heure et d'autres questions pendant la deuxième heure.

Si vous le permettez, comme il s'agit d'une question urgente, j'aimerais vérifier les faits relativement à la semaine prochaine. Voici ce que j'ai reçu. Le ministre Baird a reçu l'ordre de son médecin de rester au lit jusqu'à vendredi. Il est très malade. Par conséquent, il ne sera pas en mesure de témoigner devant le comité jeudi, ni relativement au projet de loi C-7, ni relativement au Budget principal des dépenses. Nous proposons donc d'annuler la séance de la semaine prochaine ou de tenir une séance de planification au lieu, ou peu importe ce que le comité désire faire, et d'attendre la semaine prochaine, ce qui retarderait tout d'une semaine. Nous sommes prêts à tenir une séance supplémentaire la semaine prochaine, au besoin.

[Français]

M. Gerard Kennedy (Parkdale—High Park, Lib.): Le but de ma motion d'aujourd'hui est d'inviter le ministre à venir nous parler de l'infrastructure. J'espère que les partis arriveront à s'entendre pour que la dernière réunion de ce comité dure au moins deux heures et que le ministre des Transports parle des prévisions de dépenses, du projet de loi C-7 et des nouvelles formes d'infrastructure, ce dernier étant un sujet très important pour le pays.

• (1715)

[Traduction]

Il s'agit en gros du consensus que je tente d'obtenir, monsieur le président. Nous pouvons nous entendre aujourd'hui — et j'aimerais savoir ce que le comité désire faire autrement — pour que notre prochaine séance soit une séance de deux heures au cours de laquelle aura lieu un échange utile avec le ministre. Il a pris du temps pour se préparer. Nous avons beaucoup entendu parler des préparatifs relativement au versement des fonds de stimulation économique et d'autres mesures de relance liées aux infrastructures, et je crois que c'est le but de la motion. Je comprends et je crois que nous respectons tous le fait que le ministre n'est pas bien, qu'il n'y a aucune façon pour l'instant de fixer une date précise. Je crois comprendre que le secrétaire parlementaire nous assure que le ministre fera preuve de souplesse lorsqu'il sera remis. Je me demande aussi si nous sommes d'accord sur le fait que nous allons parler d'infrastructure et des questions liées au Budget principal des dépenses plutôt que du projet de loi C-7 à notre prochaine séance. Je crois qu'il incombe au comité de faire ce qu'il y a à faire, et c'est le but de la motion que je dépose, monsieur le président.

Le président: À titre de précision pour les membres du comité, voulons-nous que le ministre revienne pour parler du projet de loi C-7, ou sommes-nous satisfaits des commentaires des représentants aujourd'hui? Est-ce suffisant?

L'hon. Joseph Volpe: Monsieur le président, j'imagine que de notre côté...

Le président: Je dois procéder dans l'ordre. Vous pourrez y penser entre-temps.

Monsieur Bevington.

M. Dennis Bevington: Je n'ai aucune objection relativement au projet de loi C-7. Il y a seulement une chose. Je pense que nous pourrions tenir une séance d'information avec le ministère sur le programme d'infrastructure jeudi, s'il est en fait possible de faire venir des témoins du ministère pour qu'ils nous donnent de l'information. Lorsque le ministre comparaitra, nous ne lui poserons pas de questions sur des détails que les bureaucrates peuvent très bien nous donner.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Je crois que M. Laframboise...

Le président: Vous êtes sur la liste. Je cède la parole à M. Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Ce n'est pas ce que dit la motion qu'a déposée M. Kennedy aujourd'hui. Sa motion demande la comparution du ministre pendant deux heures, mais elle ne précise pas qu'on y discutera des prévisions de dépenses, du projet de loi C-7 ou des infrastructures. Elle demande la comparution du ministre pendant les deux heures que durera la réunion. Il faudra que vous ajustiez votre motion en conséquence.

Je suis d'accord pour qu'on discute des infrastructures. Quant au projet de loi C-7, je n'ai pas d'autres questions à poser au ministre. Cependant, si j'avais des questions, j'aimerais pouvoir les lui poser. Je n'ai donc pas d'objection à ce qu'on consacre une demi-heure au début d'une réunion de deux heures au projet de loi C-7. Si on veut parler des prévisions de dépenses, on pourra le faire pendant une heure et demie. Je n'y vois aucun problème.

[Traduction]

Le président: Lorsque j'ai lu la motion, j'avais également l'impression qu'on demandait que le ministre compareisse pendant deux heures, au lieu d'une, et ce, quel que soit l'objet de la discussion, mais encore une fois, dites-nous ce que vous en pensez.

Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: Les membres du comité peuvent poser n'importe quelle question au ministre. Nous avons convenu de notre côté, au sein de notre parti, que nous tenions réellement à ce que le ministre compareisse pendant deux heures. C'est pourquoi j'ai demandé à M. Jean si le ministre allait comparaître pendant deux heures. Si c'est ce que le ministre a dit qu'il allait faire, je crois que nous pouvons déclarer mission accomplie. Nous voulons qu'il compareisse pendant deux heures.

M. Brian Jean: En effet, monsieur Volpe, le ministre a dit qu'il était prêt à comparaître pendant deux heures.

Si vous le permettez, j'aimerais parler brièvement du processus. Cette motion a été déposée, et évidemment chaque député de la Chambre et membre du comité peut se prévaloir de ce droit, mais lorsque j'ai passé en revue les comparutions du ministre, j'ai constaté que la présente séance était notre douzième. C'est bien cela, monsieur le président? Et il a comparu sept fois pour répondre à des questions de M. Kennedy.

Le 12 février, le ministre a comparu relativement aux priorités financières du gouvernement fédéral. Le 5 mars, il a été question du programme de relance économique, et M. Kennedy a alors posé des questions. Le 10 février, nous avons parlé du Budget supplémentaire des dépenses; le 24 février, du projet de loi C-9, et le 24 mars, du projet de loi C-3. Le 21 avril, le ministre a comparu relativement au projet de loi C-7, et le 23 avril, relativement au Budget principal des dépenses. Ces deux comparutions étaient prévues, sauf que le ministre était malade.

Ce que je dis, monsieur Kennedy, c'est que le ministre est venu toutes les fois que le comité le lui a demandé. Tout ce que je vous dis, à vous, monsieur, et à tous les membres du comité, c'est que si vous présentez simplement une demande au sous-comité ou au comité plénier, le ministre fera tout son possible pour être là.

Il s'est rendu disponible pour comparaître à tout juste un peu plus de la moitié des séances, et je conviens qu'il ne s'agissait pas seulement de séances du Comité des transports; il y avait une séance de OGGO et une séance des finances. Mais si vous avez des questions précises, si vous aimeriez que le ministre compare relativement aux infrastructures ou toute autre question vous n'avez qu'à en faire la demande et je serai heureux de la transmettre. Vous pouvez procéder comme bon vous semble.

J'ai certaines réserves relativement à toute cette situation... nous avons jusqu'à maintenant bien travaillé en comité — malgré les divers points de vue et les priorités divergentes des partis, nous avons réussi à travailler extrêmement bien — et je ne voudrais pas que la situation change de quelque façon que ce soit.

• (1720)

M. Gerard Kennedy: Je ne voudrais certainement pas dire où faire quoi que ce soit pour nuire au caractère amical et à la bonne volonté entre les membres du comité, mais nous avons probablement une opinion différente des comptes rendus par le ministre au comité. La plupart du temps, il comparait relativement au projet de loi qu'il choisit ou que le ministère choisit.

Je crois que probablement tous les membres du comité conviendront qu'il y a un changement. Nous sommes désormais après le 1^{er} avril; de l'argent frais a été autorisé. Il s'agit d'une situation sans précédent pour le comité, du fait de la quantité de fonds en infrastructure versés par le gouvernement. Il a été question de nouveaux processus et de nouvelles responsabilités dans diverses motions, et ainsi de suite. Je crois que notre comité est la seule tribune qui nous permettra de traiter de toute cette question. Je ne veux pas manquer de respect en disant que nous allons avoir besoin davantage du précieux temps du ministre en raison de ces circonstances; il ne s'agit pas d'un examen en diagonale de ces questions, mais nous avons du temps.

Je suis heureux d'entendre le secrétaire parlementaire dire qu'il n'y a pas de limite au temps que le ministre peut accorder, qu'il est prêt à rendre des comptes, comme le désire le comité, ou même les membres individuels du comité. Je comprends l'esprit dans lequel ces commentaires ont été formulés. Lorsque le ministre se sentira mieux, je crois comprendre que nous allons tenir une discussion de deux heures. Si des questions ne sont toujours pas résolues à ce moment-là, nous pourrions peut-être examiner la possibilité de demander une collaboration accrue de la part du gouvernement. Je comprends ce que le secrétaire parlementaire disait à cet égard. C'est certainement ce que nous voulons.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Je veux tendre la main parce que j'ai connu des ministres libéraux beaucoup moins disponibles que l'actuel ministre des Transports. Il faut le reconnaître, il est très disponible. J'aimerais qu'on l'approche et qu'on demande de le rencontrer pendant deux heures, si cela lui convient. Je le répète, certains ministres libéraux étaient beaucoup moins disponibles que lui. Si on a la chance de le recevoir pendant deux heures, tant mieux. J'aimerais qu'on lui dise d'avance pourquoi on veut l'inviter, c'est-à-dire pendant une heure et demie pour discuter des prévisions des dépenses et pendant une demi-heure pour discuter du projet de loi C-7. Si ça le satisfait, tant mieux, mais je ne voudrais pas qu'on le brusque, parce qu'il pourrait devenir comme les anciens libéraux. Ce serait un peu difficile.

[Traduction]

Le président: Merci.

Monsieur Galipeau.

M. Royal Galipeau (Ottawa—Orléans, PCC): Monsieur le président, dans l'esprit de tout ce que j'ai entendu jusqu'à maintenant, je me demande si M. Kennedy appuierait une motion du comité visant à souhaiter au ministre un prompt rétablissement.

M. Gerard Kennedy: Monsieur, je serais heureux de présenter cette motion.

Le président: Ça me paraît positif.

M. Royal Galipeau: Monsieur le président, puisque la motion a dûment été proposée et appuyée — en fait proposée et proposée — peut-être qu'on pourrait la déclarer adoptée.

Le président: Sommes-nous tous d'accord?

Des voix: D'accord.

M. Gerard Kennedy: La même chose pour la motion?

Le président: Je vais mettre la motion aux voix.

Est-ce que vous voulez la mettre aux voix ou...?

Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: Vous avez déjà le consensus et nous avons accepté que le ministre se présente au comité pendant deux heures. Je vois que nos collègues du Bloc sont d'accord. Les députés du parti ministériel nous ont donné l'assurance que le ministre viendrait.

Comme je l'ai dit plus tôt, mission accomplie. Nous souhaitons simplement au ministre un prompt rétablissement, nous nous verrons tous mardi.

• (1725)

Le président: Nous allons donc souhaiter nos meilleurs vœux de rétablissement au ministre. Nous allons également faire une demande de la part du comité pour que le ministre compare pendant deux heures et qu'il soit prêt à aborder les sujets que nous avons soulevés.

Nous avons besoin d'un ordre du jour pour jeudi. Je m'en remets au comité. J'ai un autre point à aborder, mais je voudrais régler cette question d'abord.

L'hon. Joseph Volpe: Pouvons-nous simplement reporter à jeudi ce qui était prévu mardi? Pourquoi ne pas devancer nos travaux, si possible.

Le président: Il est difficile de faire comparaître des témoins en ne les avisant qu'un jour et demi à l'avance. Voilà notre problème.

Vous savez quoi? Si le comité le désire, nous pourrions prévoir une réunion d'une heure du sous-comité et travailler un peu à nos travaux futurs. Nous avons des témoins à ajouter à notre liste de toute façon...

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Je me demandais, monsieur le président, si le greffier pouvait demander aux témoins s'ils étaient prêts à venir jeudi au lieu de mardi. Si ce n'est pas possible, eh bien nous pourrions tenir une séance du sous-comité. Ce sera donc à sa discrétion.

Le président: Cette proposition est valable. Très bien. Eh bien passons à l'avis...

Il y a un autre point à l'ordre du jour.

Monsieur Dhaliwal.

M. Sukh Dhaliwal: Merci, monsieur le président.

J'aimerais vous mettre à jour vous et les membres du comité quant à une réunion qui a eu lieu il y a environ deux semaines à Surrey. Y ont participé des citoyens et des députés préoccupés de Fleetwood—Port Kells; Surrey Nord; Surrey Sud—White Rock—Cloverdale; moi-même, de Newton—Delta Nord; et le représentant de Delta—Richmond Est, John Cummins.

Les préoccupations découlent du fait qu'en 2007 peut-être, la trajectoire de vol de l'aéroport de Vancouver a changé. Ce changement a donné lieu à beaucoup de bruit dans ces circonscriptions, surtout dans celles de Dona Cadman et de Nina Grewal.

Il y a beaucoup de ressentiment. Je reçois des centaines d'appels et des milliers de courriels des résidents de ces circonscriptions. Je leur ai dit qu'au lieu de simplement nous parler à nous, ils devraient peut-être parler au comité. Ils étaient prêts à venir en délégation. Je voulais vous en informer, afin que vous soyez prêts si jamais ils vous écrivent.

Cette question me préoccupe personnellement; ces inquiétudes sont très répandues dans la population. Tous les politiciens locaux, y compris les maires et tous les groupes communautaires et organismes étaient là. Ils étaient tous d'accord: il faut faire quelque chose. Évidemment, je comprends que Nav Canada est un organisme indépendant du ministère des Transports.

C'est tout. Merci.

Le président: M. Volpe, puis M. Laframboise.

L'hon. Joseph Volpe: Monsieur le président, je suis tenté de dire que bien que nous acceptons toutes ces préoccupations, nous les trouvons légitimes et estimons qu'elles doivent recevoir l'attention du comité, les membres que mon collègue a nommés sont tous des députés du parti ministériel. Je crois qu'il serait préférable d'aborder cette question dans nos travaux futurs — j'imagine que c'est ce que mon collègue a fait de toute façon — et qu'on en discuterait à ce moment-là, lorsque nous parlerons des travaux futurs.

Si nous tenons une séance du comité de direction jeudi, peut-être que nous pourrions en discuter à ce moment-là. M. Dhaliwal et certains des députés du parti ministériel auraient peut-être des propositions à faire sur la façon dont nous devrions procéder.

Le président: Monsieur Dhaliwal.

M. Sukh Dhaliwal: Je m'assurerai que l'information vous soit transmise afin que vous puissiez la traiter comme bon vous semble à votre niveau.

Le président: Merci.

Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: La question du bruit dans les aéroports est d'abord la responsabilité des administrations aéroportuaires. À Montréal, c'est la même chose. En fait, sur l'île de Montréal, on retrouve la même situation face à l'aéroport Montréal-Trudeau. Si on demande aux citoyens de se présenter devant le comité pour venir régler le dossier, on a un grave problème.

Je n'ai pas d'objection à ce qu'on en discute, mais les administrations aéroportuaires sont vraiment les seules que nous pouvons faire comparaître concernant la question du bruit, afin qu'elles viennent nous dire pourquoi elles ont changé les aires de vol, etc. En ce qui concerne l'aéroport Montréal-Trudeau, il y a des pétitions portant des milliers de noms. Si on dit aux gens de se présenter devant le comité, ils vont tous le faire et venir nous dire qu'il faut absolument changer la situation et fermer l'aéroport. Alors, oublions cela. Il faudrait qu'on puisse s'organiser autrement. Ce n'est pas nous, au comité, qui pourrions régler cela, surtout que ces administrations aéroportuaires indépendantes ont été mises en place par vous, les libéraux.

Alors, on devrait peut-être étudier cela ensemble et voir comment on pourrait régler le problème.

• (1730)

[Traduction]

Le président: Merci.

Monsieur Volpe, j'allais résumer la discussion, mais je vais vous accorder 20 secondes.

[Français]

L'hon. Joseph Volpe: Il est impossible de laisser partir mon collègue du Bloc sans faire un commentaire. Il a complètement raison de dire que cela relève de la compétence des autorités aéroportuaires. Par contre, cela ne nous empêche pas d'en parler comme thème possible et potentiel. Alors, si un député du Parti libéral exprime des inquiétudes à ce sujet, à mon avis, c'est très légitime. On pourrait en discuter avant de le présenter comme thème à aborder à la prochaine séance du comité.

[Traduction]

Le président: Je vous remercie de ces commentaires chaleureux. Nous allons parler à certains de nos collègues de cette question et la soulèverons à la séance du sous-comité.

Comme il n'y a pas d'autres commentaires, la séance est levée.

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

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

Aussi disponible sur le site Web du Parlement du Canada à l'adresse suivante :

Also available on the Parliament of Canada Web Site at the following address:

<http://www.parl.gc.ca>

Le Président de la Chambre des communes accorde, par la présente, l'autorisation de reproduire la totalité ou une partie de ce document à des fins éducatives et à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé de journal. Toute reproduction de ce document à des fins commerciales ou autres nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite du Président.

The Speaker of the House hereby grants permission to reproduce this document, in whole or in part, for use in schools and for other purposes such as private study, research, criticism, review or newspaper summary. Any commercial or other use or reproduction of this publication requires the express prior written authorization of the Speaker of the House of Commons.