



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 016 • 2^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mardi 5 mai 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 5 mai 2009

• (1540)

[Traduction]

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

Bonjour à tous. Bienvenue aux travaux du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Nous entamons la séance numéro 16.

Suivant l'ordre du jour établi conformément à l'ordre de renvoi du lundi 30 mars 2009, nous allons nous pencher sur le 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.

Nous accueillons aujourd'hui M. Christopher Jones, de l'Association de l'industrie touristique du Canada. Il y est vice-président chargé des affaires publiques. Nous avons déjà discuté. Il présentera sa déclaration, puis le comité pourra lui poser des questions.

Allez-y, monsieur Jones, s'il vous plaît.

M. Christopher Jones (vice-président, Affaires publiques, Association de l'industrie touristique du Canada): Merci, monsieur le président. Je suis heureux de représenter ici aujourd'hui l'Association de l'industrie touristique du Canada. Je viens présenter notre point de vue sur les amendements du projet de loi C-7 en rapport avec la Loi sur la responsabilité en matière maritime.

Permettez-moi de parler un peu d'abord du secteur du tourisme d'aventure en milieu marin.

En ce moment, il est un peu difficile de déterminer le nombre exact d'exploitants d'entreprises de tourisme d'aventure en milieu aquatique. C'est un secteur saisonnier où les exploitants ne comptent pas d'association nationale; nous ne disposons pas d'une source fiable de données statistiques globales à son sujet. Diverses associations ont pu naître et périr dans les provinces, mais, en ce moment, il n'y a pas d'association nationale. Cependant, l'industrie est en croissance et connaît une activité particulièrement vigoureuse en Colombie-Britannique, en Ontario, au Québec et dans certaines parties des Territoires du Nord-Ouest.

En tant que créneau du marché touristique dans son ensemble, le tourisme d'aventure en milieu marin est à la hausse en Amérique du Nord; permettez-moi de formuler quelques observations sur la Loi de 2001 sur la responsabilité en matière maritime et sur son impact du point de vue des exploitants d'entreprises de tourisme en milieu marin.

D'abord, la loi a soumis au même régime d'assurance tous les exploitants d'embarcation. Elle a limité la responsabilité à 350 000 \$ par personne. Le législateur y a promis l'introduction d'une assurance obligatoire et a assujéti tous les exploitants d'entreprise touristique à une présomption de faute en cas de décès ou de blessure d'un passager. Il appartenait donc à l'exploitant de prouver qu'il n'était pas

en cause. La loi a aussi frappé d'invalidité les exonérations de responsabilité.

Pour parler de la réaction à la LRMM de 2001, disons qu'un grand nombre d'entreprises du secteur de tourisme d'aventure en milieu marin et leur compagnie d'assurance présumaient que cette loi particulière ne s'appliquait pas à eux. La Loi sur la responsabilité en matière maritime n'établissait pas clairement à quelles activités de tourisme en milieu marin elle s'appliquait. Telle qu'elle était conçue, elle s'appliquait tout à fait aux embarcations commerciales — essentiellement, les traversiers et navires de croisière —, mais pas du tout aux embarcations utilisées à des fins de plaisance.

La confusion est née du fait que les entreprises de tourisme d'aventure en milieu marin s'adonnaient à une activité commerciale, mais que le secteur du tourisme en milieu marin propose une palette d'activités, toutes à des fins de plaisance. J'ajouterais qu'il y a des cas où le participant ou passager participe à la propulsion de l'embarcation et que, dans certains cas, il aide à manoeuvrer l'embarcation, distinction qu'il importe de faire.

Si le régime d'assurance établi dans la LRMM était appliqué au tourisme d'aventure en milieu marin, cela aurait plusieurs conséquences. Un même et unique régime de responsabilité s'appliquerait tout autant aux exploitants d'entreprises du secteur de tourisme d'aventure en milieu marin qu'aux navires commerciaux de passagers comme les traversiers et les navires de croisière. L'assurance deviendrait hors de prix ou inaccessible pour un nombre accru d'exploitants d'entreprise touristique.

Pour mettre en perspective l'assurance obligatoire de 350 000 \$ par personne, disons qu'un grand nombre d'entreprises de descente en eaux vives possèdent des canots pneumatiques à 12 places. À 350 000 \$ la place, cela donnerait 4,2 millions de dollars pour un seul canot. Contraindre les exploitants à contracter une couverture particulière, c'est ajouter au fardeau réglementaire des PME. Le régime d'assurance envisagé dans la LRMM n'a pas été conçu pour les participants des excursions de tourisme d'aventure.

Quant aux exonérations de responsabilité et au tourisme d'aventure en milieu marin, les premiers existent pour que les participants aux excursions reconnaissent et assument les risques inhérents à l'activité en question. Sans exonération de responsabilité, l'exploitant de l'entreprise de tourisme d'aventure ne peut obtenir d'assurance. Les compagnies d'assurance ne sont pas prêtes à couvrir un tel risque. Les exploitants seraient nombreux à fermer boutique. Or, la responsabilité civile s'applique toujours à la situation des passagers, qui peuvent poursuivre l'exploitant pour négligence; à ce moment-là, le tribunal peut invalider l'exonération si la situation le commande.

Je tiens à préciser pour le compte rendu que l'Association de l'industrie touristique du Canada appuie le projet de loi C-7 dans la mesure où il vise à modifier la Loi sur la responsabilité en matière maritime de manière à exclure le secteur du tourisme d'aventure en milieu marin de la partie 4 de la loi, c'est-à-dire les articles portant sur le régime d'assurance et les restrictions concernant le recours aux exonérations de responsabilité. L'association appuie le projet de loi pour plusieurs raisons. Premièrement, les exploitants du secteur du tourisme d'aventure en milieu marin ont éprouvé des difficultés à obtenir une assurance responsabilité convenable. Deuxièmement, le projet de loi rétablit et légitime la pratique du consentement éclairé. Troisièmement, il existe déjà des normes de sécurité qui s'appliquent au tourisme d'aventure en milieu marin, en dehors de celles qu'impose la Loi sur la responsabilité en matière maritime aux navires commerciaux de passagers.

J'aimerais expliquer sommairement certaines des normes de sécurité qui s'appliquent au tourisme d'aventure en milieu marin aujourd'hui.

La Loi sur la marine marchande du Canada encadre le secteur du tourisme d'aventure en milieu marin par l'entremise du Règlement sur les bâtiments à usage spécial. Le règlement en question comporte des dispositions obligatoires pour les entreprises qui organisent des descentes en eaux vives à des fins commerciales. Les dispositions en question intègrent les pratiques exemplaires de l'industrie et portent sur divers points comme les exigences en matière d'équipement de sécurité et de navigation, les casques, les gilets de sauvetage et les circonstances dans lesquelles ils doivent être portés. Deuxièmement, elles établissent des exigences opérationnelles, notamment que les guides et pourvoyeurs doivent posséder une formation en premiers soins et en RCR et qu'ils doivent exposer les mesures de sécurité aux participants. De même, les guides doivent avoir déjà pris part à un nombre minimal d'excursions avant d'être considérés comme compétents pour en mener une.

De même, l'industrie est maintenant assujettie à un nouveau règlement baptisé Règlement sur les petits bâtiments, qui vise à régir l'état de navigabilité d'une embarcation. Les nouvelles règles d'inspection et d'immatriculation entrent en vigueur en 2009. De fait, elles figurent actuellement dans la *Gazette du Canada*. Elles déterminent essentiellement les conditions nécessaires qu'il faut réunir pour prendre la mer. C'est une forme d'autoréglementation. Évidemment, Transports Canada ne va pas inspecter tous les bâtiments de plaisance qui existent au pays, mais il y a un ensemble de règles qui comportent un élément d'auto-inspection.

En outre, l'industrie elle-même impose certaines exigences aux exploitants. Un courtier de l'est du Canada qui assure souvent des exploitants de la rivière des Outaouais me dit qu'on applique un système de gestion des risques et que l'on procède à une inspection sur les lieux tous les deux ans. Si l'exploitant ne s'y prête pas, il ne peut obtenir une assurance.

Au Canada, l'industrie s'est engagée non seulement à se conformer à la réglementation, mais aussi à dépasser le simple respect des normes et exigences dans de nombreux cas. Souvent, les entreprises exigent de leurs chefs d'excursion qu'ils aient reçu une formation en sauvetage en milieu aquatique ou possèdent une expérience considérable de travail en eaux vives. Concrètement, les entreprises reconnues de descente en eaux vives au Canada placent la sécurité au premier rang de leurs préoccupations, si bien que la fréquence des blessures dans le tourisme d'aventure en milieu aquatique est nettement inférieure à ce qu'elle est en ski alpin.

Voilà qui conclut mon court exposé. C'est avec plaisir que j'essaierai de répondre aux questions que vous poserez sur le sujet.

• (1545)

Le président: Merci beaucoup, monsieur Jones.

Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe (Eglinton—Lawrence, Lib.): Merci d'être venu faire part de certaines de vos idées, monsieur Jones.

Vous êtes probablement déjà au courant de certains des résultats dans cette histoire pour en avoir entendu parler ou les avoir lus dans le *hansard*. D'autres membres du comité voudront peut-être poser d'autres questions, mais je suis heureux de constater que vous soulevez la question de l'assurance et de l'assurabilité de certains des exploitants d'embarcations utilisées pour le tourisme d'aventure.

À moins que je ne sois dans l'erreur, la loi vise essentiellement à éliminer le statu quo. La situation des exploitants du secteur du tourisme d'aventure, comme l'un d'entre eux a pu nous l'expliquer, c'est qu'ils doivent verser au-delà de un million de dollars en primes d'assurance et que les compagnies d'assurance ont déboursé l'équivalent de quelque 70 000 \$ en indemnités. Par conséquent, ces exploitants n'ont pas à être obligés de contracter une assurance.

Pouvez-vous me dire si, d'après votre expérience, l'exploitant de ce genre constitue l'exception à la règle ou si, à l'inverse, c'est plutôt la norme?

M. Christopher Jones: Je passerai aux aveux: c'est une question que je ne creuse que depuis une semaine, sinon 10 jours. Pour avoir parlé aux gens du secteur, je crois comprendre que la plupart des entreprises reconnues ont une assurance et qu'elles ont adopté les pratiques exemplaires du domaine.

C'est un domaine saisonnier où il arrive que certains des petits exploitants dans diverses régions du pays — on m'a parlé du cas particulier du Québec — n'aient pas d'assurances. La plupart des personnes auxquelles j'ai parlé m'ont tout de même dit très clairement: pour que les participants reviennent et pour qu'ils demeurent eux-mêmes en affaires, il leur faut une assurance.

Je m'excuse, je n'ai pas entendu tout le début de votre question.

L'hon. Joseph Volpe: S'ils éprouvent de la difficulté à obtenir une assurance et qu'ils exercent quand même leurs activités, j'imagine qu'on pourrait dire qu'ils s'adonnent à... Je ne veux pas en parler de manière négative, mais c'est une vieille idée en politique: si vous n'êtes pas d'accord avec la loi, organisez-vous pour qu'elle soit modifiée. Ces gens-là exercent donc leurs activités illégalement et ils veulent modifier la loi pour que leur façon de faire ne soit plus illégale. D'après votre expérience, est-ce la norme ou l'exception?

• (1550)

M. Christopher Jones: Je crois comprendre que, selon les exploitants du secteur, les embarcations doivent répondre à certaines exigences afin de pouvoir prendre la mer, et il est dans leur intérêt, à eux, de se conformer à cela. Par contre, ils exploitent aussi une entreprise reposant sur une activité qui, d'une certaine façon, comporte un risque intrinsèque. Les rivières où ils organisent des excursions font l'objet d'une classification. Par contre, les participants n'en sont pas conscients. On prend des mesures que l'on juge raisonnables.

S'il fallait que nous leur imposions des exigences extrêmement lourdes et rigoureuses en matière d'assurance responsabilité, essentiellement, ils ne seraient pas en activité. S'ils avaient suivi à la lettre les modifications apportées en 2001, la plupart d'entre eux auraient été contraints de fermer leurs portes. Bon nombre d'entre eux ont donc continué, je crois, à demander aux participants d'accepter une exonération de responsabilité, à fonctionner comme cela.

C'est le problème des petites entreprises du genre, dont les recettes ne sont pas extravagantes, mais qui veulent encore servir un groupe de gens prêts à vivre ces expériences-là.

L'hon. Joseph Volpe: Monsieur Jones, j'apprécie vraiment le travail que vous faites au nom de vos membres et de votre association.

Je me débats encore avec la position que vous faites valoir. Elle me laisse perplexe. Si certaines personnes éprouvent de la difficulté à respecter la loi, elles fonctionnent illégalement et s'adressent au Parlement pour modifier la loi, pour que leur activité devienne légale. Mais la sécurité des participants, raison première de la loi, est écartée pour que ce soient les intérêts commerciaux des exploitants qui fonctionnent illégalement qui l'emportent.

M. Christopher Jones: Je crois que vous passez à côté du point que je souhaite faire valoir. Les exploitants en question sont assujettis à plusieurs règlements et lois, sous le régime de la Loi sur la marine marchande du Canada. Leurs compagnies d'assurance leur imposent de même plusieurs protocoles de sécurité relativement rigoureux, condition du renouvellement de leur assurance. Ils ont tout à fait intérêt à ce qu'il n'y ait pas d'accidents.

En témoignant devant votre comité la semaine dernière, un des exploitants vous a peut-être affirmé qu'il sortait 30 000 personnes en excursion sur la rivière où il organise les descentes et que, en moyenne, il s'attend à avoir peut-être une jambe fracturée tous les deux ans. Il est aussi propriétaire d'un centre de ski où, habituellement, il y a une fracture quelconque une fois par semaine ou presque.

Ce que nous voulons faire valoir, c'est que descendre en eaux vives est une activité qui comporte un risque en elle-même. Par contre, si on regarde le nombre de demandes d'indemnisation et la fréquence des blessures, on s'aperçoit que c'est inférieur au cas du ski alpin. Il faut concilier cela et la viabilité des entreprises en question, de même que le fait qu'il n'y ait pas un nombre de demandes d'indemnisation qui porterait à croire que c'est là une activité extraordinairement risquée.

L'hon. Joseph Volpe: J'imagine que j'essaie de m'en convaincre, pour le bien de ceux qui attendent de nous que nous portions tout au moins un regard critique sur ce texte de loi.

L'exploitant auquel vous faites allusion ne nous a pas donné de comparaison des primes d'assurance qu'il aurait à assumer pour les deux activités. Ensuite, il ne nous a rien dit des indemnités versées par les compagnies d'assurance pour les deux activités en question. Fait encore plus important, de mon point de vue à moi — et je ne suis pas instruit dans ce domaine, mais je dirais quand même que c'est probablement valable —, le fait de se lancer à toute allure dans des rapides ou de s'engager dans quelque aventure très risquée, où il est question non pas seulement de la possibilité d'une blessure, mais encore d'un décès, et le fait de dévaler une pente en ski me paraît être une comparaison un peu excessive. C'est un cas où on dirait que les gens comparent des pommes et des oranges, pour ce qui est du risque lié à ces activités-là.

Bien entendu, il y a des gens qui sont morts en faisant du ski: ils ont frappé un arbre, ils ne portaient pas de casque — nous avons connu des cas — ou ils ont décidé de sauter dans un ravin plutôt que de rester sur la piste.

Je prends tout cela en considération. Personne, par contre, ne m'a expliqué la méthode employée pour calculer les risques et assumer la responsabilité. Quelle part repose sur le participant et quelle part repose sur l'exploitant?

M. Christopher Jones: En faisant des lectures ici, j'ai remarqué qu'il y a environ 250 décès par année qui sont attribués aux activités de plaisance dans les petits bâtiments. J'imagine que, dans la majorité des cas, il s'agit de particuliers qui possèdent et exploitent une embarcation, et non pas des gens accrédités qui organisent des excursions de descente en eaux vives, de canot ou de kayak.

Oui, c'est une activité risquée et, comme vous avez eu raison de le dire, le risque de se noyer ou de se blesser à la tête existe, mais les assureurs à qui j'ai parlé ce matin m'ont dit que le nombre de demandes d'indemnités qu'ils reçoivent à ce sujet est relativement inférieur. Comme il y a un consentement éclairé qui permet de vérifier que les gens sont conscients du risque couru et que les guides et exploitants sont dûment formés, qu'ils mènent des excursions sur un parcours qu'ils connaissent raisonnablement bien et qu'ils évitent les conditions dont il est établi qu'elles sont dangereuses, j'en déduisais qu'il y a un équilibre des risques.

Nous vivons dans une société où les gens veulent s'adonner à ce genre d'activités. Nous pouvons les éliminer du décor au moyen d'une loi qui leur impose des primes d'assurance extrêmement élevées si on veut, mais cela veut dire que nous perdons en même temps une activité que bien des gens trouvent agréable.

• (1555)

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Je pense que nous saisissons bien la différence entre le tourisme d'aventure et le tourisme. On a entre autres parlé, dans le cadre de ce comité, des excursions destinées à l'observation des baleines, mais aussi de l'industrie qui permet à des gens de s'approcher davantage, au moyen de radeaux. Certains sont prêts à payer le prix pour vivre une situation qui comporte un peu plus de défi. Au Bloc québécois, on croit qu'en étant trop exigeant envers l'industrie du tourisme d'aventure, surtout en termes d'assurances — et nous savons comment ça fonctionne —, on risque de la détruire. Cette industrie existe, mais il s'agit souvent de petites entreprises, parfois de moyennes. Vous connaissez bien ce domaine, et j'aimerais que vous nous expliquiez la différence entre le tourisme et le tourisme d'aventure.

[Traduction]

M. Christopher Jones: Selon la définition classique du terme, qui dit tourisme évoque habituellement une activité sans risque qui consiste à apprécier passivement une activité, un lieu, un site ou une destination, alors que le tourisme d'aventure, lui, suppose un degré de risque plus grand pour le participant. Ce qui est en train de devenir assez courant, ce sont les sites écotouristiques où les gens grimpent jusqu'à la cime des arbres ou s'activent en milieu aquatique, font du vélo de montagne, les trucs de ce genre.

C'est peut-être un phénomène générationnel. Les gens souhaitent s'adonner à ce genre d'activités maintenant, et nous constatons que ce sont ces créneaux-là du marché du tourisme qui, de fait, sont en croissance. Les gens ne se contentent pas d'admirer un site; ils viennent y pratiquer un sport et faire du tourisme d'aventure, un tourisme culinaire et vinicole, un tourisme santé et mieux-être, un tourisme médical.

Je veux souligner que ce sont des phénomènes nouveaux qui gagnent en importance, et qui intéressent d'abord et avant tout les jeunes. Si vous vous attachez à l'âge des gens, vous verrez que ce sont souvent des gens dans la vingtaine ou la trentaine ou la quarantaine qui s'adonnent à ce genre d'activités, et le Canada essaie de servir ce marché-là.

[Français]

M. Mario Laframboise: Depuis 2001, à cause de la façon dont on fonctionnait, le coût des assurances était si élevé que certains ne s'assuraient même pas. C'est en quelque sorte ce que vous disiez plus tôt. Est-ce exact?

M. Christopher Jones: Pourriez-vous répéter votre question, s'il vous plaît?

M. Mario Laframboise: Vous avez dit plus tôt que certains exploitants n'étaient pas couverts par une assurance, probablement parce que la loi en vigueur depuis 2001 faisait en sorte que les coûts étaient trop élevés.

[Traduction]

M. Christopher Jones: Dans la foulée des attentats du 11 septembre 2001, les primes d'assurance ont monté en flèche pour bon nombre d'exploitants et bon nombre d'entreprises, pas seulement dans le tourisme d'aventure, mais notre secteur à nous a particulièrement ressenti le coup. J'ai entendu dire que, pendant plusieurs années après les attentats, l'augmentation était de l'ordre de 27 ou de 28 p. 100. Depuis, les primes ont baissé, mais les assureurs prêts à couvrir ce domaine d'activité particulier se trouvent en nombre limité. J'ai entendu dire qu'ils seraient moins de 10 au pays à assurer les entreprises contre le risque de ce genre d'activités.

Les assureurs soupèsent le risque. Ils ne se lancent que si c'est rentable pour eux. Autrement dit, à partir des données actuarielles, ils posent en hypothèse, je le suppose, que les indemnités qu'ils ont à verser représentent une somme inférieure aux primes qu'ils peuvent toucher dans le secteur. Autrement dit, comme j'ai essayé de le dire plus tôt, le nombre de demandes d'indemnités n'est pas encore si élevé.

Un agent d'assurance m'a refile une donnée ce matin. Le cas usuel, en ce moment, c'est celui où l'exploitant est appelé à verser 3 500 \$ par année en assurances; cela a donc beaucoup baissé.

•(1600)

Le président: Merci.

Monsieur Bevington.

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

Monsieur Jones, merci d'être là et de nous faire part d'informations sur cette question.

Il semble que cette partie du projet de loi fasse l'objet d'assez bons appuis, mais, dans une certaine mesure, c'est un problème de définition qui semble nous embêter. Qu'est-ce qu'une activité de tourisme d'aventure? Qu'est-ce que le risque? Qu'est-ce qu'un plus grand risque? Ce sont des choses qui semblent difficiles à définir dans le projet de loi, étant donné les exemptions.

Vaudrait-il mieux avoir des catégories d'activité bien définies? Si nous décidons d'évaluer le risque lié à toutes les activités en milieu aquatique du point de vue des passagers, en dehors du cas usuel du transport, qu'est-ce qui correspondrait à un « risque nettement plus grand »?

M. Christopher Jones: Eh bien, il est clair que le canotage, le kayak et la descente en eaux vives sont des activités qui comportent un élément de risque, mais pour revenir à la prémisse de votre question, la loi initiale, ainsi que j'ai pu la comprendre, s'adressait aux navires commerciaux. Le passager à bord d'un traversier ou d'un navire de croisière ne s'attend pas à se mouiller pendant le voyage. Essentiellement, il s'attend à voyager dans des conditions assez uniformes. Les gens du secteur — et c'est pourquoi, à mon avis, ils ne devraient pas être visés par cet amendement, sous le régime de la loi initiale — s'inscrivent de plein gré à l'activité en sachant qu'ils vont participer, qu'ils vont courir un certain risque, et qu'ils seront peut-être appelés à participer à la propulsion de l'embarcation en pagayant ou en manoeuvrant.

Notre position, c'est simplement que ce n'est pas sous le régime de cette disposition-là qu'il faut traiter de leurs activités.

M. Dennis Bevington: Vous n'êtes donc pas d'avis que les gens qui participent, disons, à des expéditions de pêche ou de chasse sur l'eau courent un risque important, qui en ferait une forme de tourisme d'aventure ou que quelqu'un pourrait demander l'exemption prévue dans la loi en prétextant qu'il s'adonne à une activité qui comporte un risque important? Sinon, peut-être, la personne qui propose des expéditions de plongée ou de nage? Est-ce que cela répondrait à la définition du tourisme d'aventure où on se sert d'un bateau et où il y a un risque important qui est couru?

M. Christopher Jones: Eh bien, je ne suis pas avocat, mais je crois que vous avez soulevé un bon point, monsieur Bevington. Il se pourrait bien qu'on doive définir plus clairement ce qu'est le tourisme d'aventure. Il y a une distinction à faire entre la personne qui se sert de sa propre embarcation pour aller à la pêche... Je ne suis pas sûr qu'on ait à se servir d'une arme à feu dans un tel cas.

Ce sont des expéditions qui sont menées, guidées ou organisées par des gens dont c'est le travail et dont la formation les a préparés à amener les touristes s'adonner à ce genre d'activités. Je crois que c'est une distinction importante qu'il faut faire.

M. Dennis Bevington: Eh bien, je...

Le président: Vous avez nettement dépassé le temps qui vous est alloué. Merci.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean (Fort McMurray—Athabasca, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je n'ai pas de questions particulières à poser à ce témoin. Je lui suis reconnaissant d'être venu témoigner aujourd'hui.

Je ne sais pas si des membres du comité du côté du gouvernement ont des questions à lui poser au stade où nous en sommes. Non, monsieur, ils n'en ont pas; si l'opposition a donc d'autres questions à poser, nous sommes tout à fait heureux de leur donner le temps.

•(1605)

Le président: Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: J'aurais juste une observation à faire rapidement, monsieur Jones. Cela nous ramène à la question de la responsabilité et des demandes d'indemnisation et de tout le reste. Encore une fois, je n'ai aucune intention malicieuse, mais je me demande si l'existence des exonérations n'explique pas le nombre relativement inférieur de demandes d'indemnisation présentées ou si, en fait, les activités en question sont aussi dangereuses que nous le disons ou l'imaginons.

Et si l'exonération avait pour effet de refroidir les ardeurs de l'auteur éventuel d'une poursuite? Et si quelqu'un consulte son avocat et lui demande quelles sont les probabilités qu'il gagne une poursuite contre l'exploitant et que l'avocat répond: je ne sais pas, mais comme il y a l'exonération, ça va coûter un peu plus cher? Le client estime ce que cela va lui coûter de demander d'être indemnisé et il se demandera s'il vaut la peine de s'engager dans cette voie-là; si c'est un montant minimal dans la mesure où sa démarche porte fruit, mais l'exploitant a probablement prévu cela dans son assurance et dans les arguments qu'il va présenter au tribunal; ça ne lui coûte donc rien.

Je me demande si, en l'absence d'une telle analyse, les données qui nous sont présentées pour justifier une position ou une autre sont vraiment valables.

M. Christopher Jones: Voilà une bonne question.

En examinant la question des exonérations, j'en suis venu à comprendre que cela est vrai: là où il y a l'exonération, il y a moins d'actions en justice contre les compagnies d'assurance pour les blessures en tout genre. Par contre, un juge peut invalider une exonération, comme je l'ai dit plus tôt. Cela veut dire que le participant a encore le droit d'intenter une action s'il estime que la conduite de l'exploitant ou un acte malicieux ou de la négligence ou encore une omission de sa part sont à l'origine de sa blessure. Cela vaut aussi pour le décès de la personne, du point de vue d'un proche.

Lorsque vous faites du ski, il y a au verso du billet de remontée une exonération implicite. De même, il existe d'autres activités où on peut être appelé à signer un tel document. Voilà où se situe le compromis; selon moi, les gens savent qu'ils s'engagent dans des activités où il y a un élément de risque et ils déchargent le propriétaire ou l'exploitant d'une partie de la responsabilité à cet égard. Tout de même, comme vous l'avez fait remarquer, le participant a encore un recours en responsabilité civile si, selon lui, la blessure qu'il a subie est attribuable à une forme quelconque de négligence de la part de l'autre partie.

Le président: Je crois qu'il importe aussi de noter que la partie 3 invalide essentiellement l'exonération signée dans la mesure où la personne souhaite intenter une action en justice. C'est bien cela?

M. Christopher Jones: Oui, c'est cela, je crois que c'est dans la partie 3, et les montants peuvent atteindre un sommet qui est nettement supérieur à 350 000 \$. C'est quelque chose comme quatre millions de dollars.

Le président: Monsieur Kania.

M. Andrew Kania (Brampton-Ouest, Lib.): J'aimerais traiter de cette partie-là du texte.

Je suis avocat plaidant. S'il est vrai que n'importe qui peut intenter une action contre une partie donnée à n'importe quel moment, dans la mesure où une exonération est reconnue comme étant valable, l'histoire se termine-là. Vous avez perdu votre cause. À mon avis, ce que M. Volpe disait était parfaitement exact, étant donné que les ardeurs de gens sont bel et bien refroidies et dans ce sens-là; on peut aller voir un avocat et lui demander: « Est-ce valable? » Dans la mesure où il est responsable, l'avocat dira: « Je ne sais pas; pour le

savoir, vous allez devoir assumer certains frais, mais, vraisemblablement, d'après la formulation... » Pour la valeur de toutes ces exonérations, évidemment — il n'y a pas qu'une formule type —, il faut savoir qui en a rédigé le texte. Souvent — j'en ai rédigé moi-même —, on se contente d'examiner l'affaire la plus récente pour voir qu'est-ce qui est permis, puis on révisé le texte pour s'assurer que le fait nouveau est pris en considération.

Je peux vous dire d'expérience, les exonérations en question refroidissent sérieusement les ardeurs de qui envisage une poursuite.

M. Christopher Jones: Ça fait effectivement peur.

Cela nous ramène tout de même à un fait qui pose problème, soit que, dans la mesure où on élimine l'exonération pour que les gens ne craignent pas de poursuivre l'exploitant, on expose l'exploitant à une poursuite, en rapport avec une activité qui est relativement risquée, poursuite qui peut le mettre en faillite. Est-ce que nous voulons donc de ces entreprises qui proposent une activité à des participants qui s'y engagent sciemment et de plein gré, en sachant qu'il y a un élément de risque — bon, à condition, bien entendu, que l'exploitant s'assure du fait que son embarcation est en état de naviguer, qu'il dispose de guides et de pourvoyeurs dûment formés, si bien que les conditions minimales sont respectées. Vous avez soulevé le dilemme que cela pose, et il est difficile de savoir quoi en penser.

• (1610)

M. Andrew Kania: Mais dire qu'ils vont être mis en faillite est inexact: ils ont de l'assurance, et la compagnie d'assurance sera obligée de s'acquitter de son obligation d'indemniser et de défendre, conformément à toute politique d'assurance en matière de responsabilité. Il s'agit donc seulement de savoir s'il y a des limites suffisantes...

M. Christopher Jones: Mais si vous éliminez l'exonération, les primes exigées par les compagnies d'assurance deviendront prohibitives, et l'exploitant sera effectivement... Il s'agit de petites entreprises qui n'ont pas les moyens de se payer une assurance de 60 000 ou 80 000 \$. Certaines des plus grandes y arriveraient peut-être, par exemple certains des témoins que vous avez entendus la semaine dernière, mais bon nombre des plus petits ne peuvent assumer 60 000 à 80 000 \$ en primes par année; leur entreprise cesserait donc d'exister.

Le président: Merci.

Y a-t-il d'autres questions? Monsieur Jean.

M. Brian Jean: J'aimerais parler de cette question-là.

Volenti non fit injuria — voyez comment je manie le latin — signifie assumer le risque de plein gré, principe qui est inscrit dans la jurisprudence au Canada. Il n'y a probablement pas en Alberta un autre avocat qui ait distribué tant de cartes de visite aux écopés, accidentés de la route et autres estropiés.

C'était une blague, soit dit en passant. Je suis heureux de constater que vous l'avez pris comme ça.

Personne ne saurait consentir de plein gré à ce qui représente une faute lourde; le noeud de l'affaire est là. Aucun consentement n'y donne droit. Le client peut décharger l'exploitant de la responsabilité d'une conduite qui serait considérée autrement comme une mesure de prudence raisonnable, mais s'il est déterminé que l'exploitant de l'embarcation est à l'origine d'une faute lourde, le juge invalidera l'exonération et dira que personne ne saurait consentir de plein gré à une telle chose. C'est bien cela?

M. Christopher Jones: Oui, selon moi. Je crois que les exploitants le voient comme cela aussi.

Le président: Monsieur Dhaliwal.

M. Sukh Dhaliwal (Newton—Delta-Nord, Lib.): Merci, monsieur le président.

Merci, monsieur Jones.

Je voudrais vous poser la question suivante: comment l'industrie du tourisme d'aventure changera-t-elle du fait des modifications apportées à cette loi sur la responsabilité et du projet de loi C-7?

M. Christopher Jones: À mon avis, si les amendements sont adoptés, les exploitants d'entreprise touristique en milieu marin vont pousser un soupir de soulagement, car ils pourront revenir à la situation qui existait avant 2001. À ce moment-là, ils pouvaient employer des exonérations, contracter une assurance abordable et exercer leurs activités. Je suis donc d'avis que, de façon générale, ils en seraient très heureux. Ce serait pour eux un bon dénouement.

M. Sukh Dhaliwal: Le projet de loi C-7 exclurait le tourisme d'aventure de la portée de la partie 4 de la loi, mais le secteur serait toujours visé par la partie 3 de la loi. Avez-vous quelque chose à dire sur ce point-là?

M. Christopher Jones: Je crois comprendre qu'il s'agit là d'activités de plaisance, ce qui me ramène à mon point initial. Il y a aussi les participants à l'activité particulière en question. Si j'ai bien compris, la partie 3 traite d'abord et avant tout des entreprises commerciales que sont les grands traversiers et les navires de croisière.

Je crois comprendre qu'il y aura encore la possibilité d'intenter des actions en justice sous le régime de la partie 3, mais je crains de ne pas... Je crois comprendre que l'industrie serait heureuse du fait de ne plus être visée par la partie 4. Je m'excuse, je ne suis pas avocat en droit maritime et je ne saisis pas parfaitement les subtilités du reste du projet de loi.

Le président: Merci.

Nous allons maintenant écouter M. Bevington, pour terminer.

M. Dennis Bevington: Cela m'apparaît comme étant de plus en plus clair: l'article 37.1 qui est proposé n'est vraiment pas bien défini. De fait, je ne vois pas en quoi les amendements proposés pour modifier l'article 37.1 vont vraiment régler la question. Ça ne dit pas clairement de quelles activités il s'agit.

Le tourisme d'aventure réunit quelques conditions. « L'activité met les participants en contact avec le milieu aquatique; » combien de catégories différentes correspondent à une telle définition?

« L'activité exige normalement des procédures et de l'équipement de sécurité qui vont au-delà de ce qui est normalement prévu dans le cadre d'activités de transport de passagers. » C'est un gilet de sauvetage, à ce niveau-là.

Puis, « les participants sont exposés à de plus grands risques que ceux auxquels les passagers sont normalement exposés dans le cadre d'activités de transport de passagers. » Comment quantifier cela, concrètement? Il y a tant de choses qui s'ajoutent au danger que vivent les passagers à bord d'un bateau. La température de l'eau serait, selon moi, une considération importante du point de vue du risque qui vient s'ajouter.

On n'a pas vraiment défini le risque. On n'a pas vraiment défini l'une quelconque des choses qui figurent dans ce passage et qui nous donneraient une idée plus nette de celui qui bénéficiera de l'exemption. Tout ce passage me pose des difficultés. Certes, j'aimerais que les entreprises puissent utiliser les exonérations, mais je crois que nous devons déterminer quelle est la place des exonérations dans le système.

●(1615)

M. Christopher Jones: Je comprends votre argument. Je ne peux pas faire de commentaires à propos de l'imprécision des définitions contenues dans l'amendement. Comme je l'ai dit précédemment, nous sommes d'avis qu'il s'agit là d'une activité assez répandue, aux États-Unis et dans de nombreux autres pays, et les personnes qui la pratiquent le font en toute connaissance de cause et en étant conscients du fait qu'un certain niveau de risque y est associé. Ces personnes signent des exonérations de responsabilité. Mais les exploitants eux-mêmes sont conscients du fait qu'ils ont certaines obligations minimales à respecter en ce qui concerne le bon état de navigabilité de l'embarcation, la formation de son personnel et les conditions dans lesquelles celui-ci est appelé à travailler. Ce qui me préoccupe, c'est que l'établissement d'un trop grand nombre de normes pourrait rendre le travail des exploitants plus difficiles. Ils devraient respecter un ensemble très restreint de conditions ou peut-être verser des primes d'assurance extrêmement élevées, et cela pourrait les obliger à fermer leurs portes.

Le président: Très bien. Merci.

Quelqu'un d'autre veut-il prendre la parole? Un tour de table?

Merci, monsieur Jones, de vous être présenté ici et de nous avoir fourni des conseils et des renseignements.

Nous allons passer à l'étude article par article. Nous pourrions peut-être prendre deux minutes pour nous délier les jambes et pour permettre à nos invités de quitter la salle, et nous entreprenons ensuite l'étude article par article du projet de loi.

● _____ (Pause) _____

●

●(1620)

Le président: Merci. Je vous souhaite de nouveau la bienvenue.

Donald Roussel, directeur général, Sécurité maritime, ministère des Transports, et Mark Gauthier, avocat général, Services juridiques, se joignent à nous, en personne, pour l'étude article par article. Jerry Rysanek se joint également à nous par téléconférence depuis la belle ville de Vancouver.

Jerry, êtes-vous là?

M. Jerry Rysanek (directeur exécutif, Politique et responsabilité maritime internationale, ministère des Transports): Oui, je suis là. Merci beaucoup, monsieur le président, de me permettre de participer à la réunion de cette manière.

Le président: J'espère que la pluie qui tombe chez vous nous vous embête pas trop.

Passons à l'étude article par article.

(Article 1)

Le président: Nous avons tout d'abord l'amendement libéral L-1.

Pour la gouverne des membres du comité, l'amendement libéral propose la suppression des lignes 14 à 16. L'amendement du gouvernement, le G-1, propose la modification des lignes 15 et 16.

Si l'amendement L-1 est adopté, le G-1 est retiré.

Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: Monsieur le président, cet amendement concerne les discussions que nous avons eues à propos de la manière de régler les problèmes entourant la question des participants à une activité visée par l'article 37.1 proposé. Par souci de logique, tout ce qui concerne cette activité doit être défini. La première chose à faire consiste à définir ce qu'on entend par « participant ».

Selon l'alinéa 24c) proposé — aux lignes 13 et 14 de la version anglaise et aux lignes 14, 15 et 16 de la version française —, « passager » s'entend de

c) la personne transportée à bord d'un bâtiment propulsé manuellement à l'aide de pagaies ou d'avirons;

Si nous supprimons cet alinéa, il n'y a plus de passagers pour l'application de la présente loi en ce qui a trait à l'activité énoncée à l'article 37.1 proposé.

• (1625)

Le président: Y a-t-il des commentaires?

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Sur cette question précise, j'aimerais entendre les représentants du ministère de la Justice. Quelles seraient les conséquences de l'adoption de cet amendement? Il me semble qu'elles seraient assez graves. Je me demandais si les représentants du ministère pouvaient s'exprimer à ce sujet.

De toute évidence, de notre point de vue, l'amendement G-1 est préférable.

Le président: Monsieur Gauthier.

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

Oui, j'estime que l'adoption de cette motion particulière et, par conséquent, le rejet de l'amendement G-1 aurait une conséquence sur le plan juridique. J'ai peut-être effleuré cette question au cours de mon témoignage précédent.

Si nous sommes tenus, ou à tout le moins devrions être tenus d'adopter une motion pour modifier cette disposition particulière, c'est que l'article 34.1 proposé, qui se trouve à la partie 4 de la loi, a pour effet d'exclure, si je peux m'exprimer ainsi, de la partie 4 la personne transportée à bord d'un bâtiment propulsé manuellement à l'aide de pagaies ou d'avirons, de sorte qu'elle n'est plus visée par cette disposition.

Par conséquent, si nous n'amendons pas également et logiquement l'article 24 proposé de la manière suggérée dans l'amendement G-1 — c'est-à-dire en supprimant tout simplement l'alinéa en entier —, le doute plane quant à la question de savoir exactement quelle disposition de la partie 3 de la LRMM s'appliquerait à ces personnes.

L'amendement G-1 a été libellé de cette manière pour régler ce problème, c'est-à-dire pour faire en sorte qu'un passager d'un bâtiment commercial soit considéré de la même manière qu'une personne transportée à bord d'un bâtiment propulsé manuellement à l'aide de pagaies ou d'avirons. Bien sûr, le passager qui n'est pas à bord d'un bâtiment commercial se trouve à bord d'une embarcation de plaisance, et il devient facile de déterminer quel article de la partie 3 est applicable.

Par son libellé, l'amendement G-1 précise qu'une personne transportée à bord de ce type de bâtiment, à savoir un bâtiment commercial, est considérée comme un passager et qu'elle est donc assujettie à l'un des régimes de responsabilité énoncés au paragraphe 28(1) proposé, tandis que la personne qui est transportée non pas sur un bâtiment commercial, mais sur une embarcation de plaisance, est visée par l'article 29 proposé de la partie 3.

Voilà, selon moi, les précisions apportées par l'amendement G-1. À mon avis, l'amendement L-1 créerait une incertitude à ce chapitre.

Merci.

M. Brian Jean: En fait, si vous me le permettez, monsieur Gauthier, cet amendement s'inscrit dans la suite logique

de l'amendement proposé par l'Association canadienne de droit maritime, n'est-ce pas?

M. Mark Gauthier: Je pense que oui, monsieur.

Le président: Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: Eh bien, puisque vous mentionnez les personnes qui appuient votre position, je signale que les avocats de l'Association du Barreau canadien qui se sont présentés devant nous ont affirmé, je crois, que le libellé actuel du projet de loi créait une anomalie dans la mesure où une personne qui s'est blessée en conduisant un petit bateau à moteur ne répond pas à la définition de passager et tombe sous le coup d'autres créances aux termes de l'article 29 proposé de la loi modifiée. Ainsi, selon moi, leur propos contredit la position que vous avez adoptée dans votre déclaration préliminaire, monsieur Gauthier. Par souci de cohérence, il serait important de supprimer cette définition en particulier.

Vous avez probablement déjà lu quelques-uns des autres amendements que nous avons proposés. Ces amendements visent à apporter une certaine cohérence dans l'interprétation présentée en cas de litige. Ils n'ont pas nécessairement pour effet d'invalider l'amendement G-1, mais assurément tous les amendements qui en découlent sont par conséquent superflus.

• (1630)

M. Mark Gauthier: Monsieur le président, je ne souhaite certainement pas m'engager dans une guerre de mots. Les représentants de l'ACDM ont tenu les propos que vous venez d'évoquer, mais s'ils ont laissé entendre que le même régime de responsabilité devrait s'appliquer à tous les passagers de ce type d'embarcation, qu'il s'agisse d'un bâtiment commercial ou d'une embarcation de plaisance, c'est une question de politique.

Lorsque le proposant, le ministère des Transports, a rédigé cet amendement — qui a été adopté puis présenté au Parlement —, la politique consistait à affirmer qu'il fallait établir une distinction entre le régime de responsabilité auquel étaient assujetties les personnes à bord d'une embarcation de plaisance et celui auquel étaient assujetties les personnes se trouvant à bord d'une embarcation utilisée à des fins commerciales. Il s'agit purement d'une question de politique. L'ACDM est peut-être favorable à cette politique. Toutefois, ce que je constate, je le répète, c'est que l'amendement L-1, dans sa forme actuelle, ne donne pas vraiment de précisions quant à la question de savoir lequel des deux régimes s'appliquerait effectivement. Il se contente de supprimer une catégorie de personnes — les passagers. Il n'est pas, selon moi à tout le moins, aussi précis que l'amendement G-1.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Monsieur Gauthier, on prévoit dans ce projet de loi deux régimes publics. L'ajout que vous faites, donc la modification du gouvernement, va clarifier la situation, quant à moi. Je suis d'accord avec vous.

[Traduction]

Le président: Monsieur Volpe.

[Français]

L'hon. Joseph Volpe: J'ai une observation à faire.

[Traduction]

Monsieur Gauthier, je suis content que vous ayez dit, en réponse à mon observation, qu'il s'agissait possiblement d'une question de politique et que vous ne vouliez pas vous engager dans une guerre de mots. Bien sûr, nous sommes ici pour discuter de mesures législatives qui reflètent la politique du gouvernement. Nous avons fait référence à ce que d'autres avocats ont dit. Selon les apparences, ces avocats ont été chargés par l'Association du Barreau d'examiner cette loi en particulier, et ils vous ont dit — et à nous également — ce qu'ils en pensaient. Ce qu'ont dit ces avocats qui pratiquent le droit dans le secteur de la responsabilité en matière maritime — et j'espère ne pas mal interpréter ou énoncer de façon inexacte leur position —, c'est que la loi vise à placer certaines catégories de personnes sous le coup de la partie 4, et de ce côté-ci, nous ne sommes peut-être pas convaincus que cela doit être le cas.

Par conséquent, vous avez raison, c'est une question de politique. Il est donc inutile d'entreprendre une guerre de mots.

Du point de vue de la politique, cette position est aussi valable qu'une autre. Il s'agit de savoir si c'est celle que le groupe admettra. Je pense que vous avez raison sur ce point également. Permettez-moi de vous féliciter d'avoir fait deux excellentes observations. Comme je ne possède pas de qualifications en droit, je ne peux mettre à l'épreuve les vôtres.

Le président: Y a-t-il d'autres commentaires?

(L'amendement est rejeté.)

Nous allons passer à l'amendement G-1. Monsieur Jean, s'il vous plaît.

M. Brian Jean: Merci, monsieur le président.

L'amendement G-1 est nécessaire pour qu'il soit clairement énoncé que les bâtiments propulsés manuellement à l'aide de pagaies ou d'avirons qui sont utilisés à des fins privées ou récréatives continueront d'être assujettis à la limite de un million de dollars par incident, alors que les bâtiments du même genre utilisés à des fins commerciales au public seront assujettis à une limite minimale de 3,5 millions de dollars, pour rendre compte de la politique qui consiste à offrir une plus vaste protection aux bâtiments utilisés à des fins commerciales ou publiques.

Le président: Y a-t-il des commentaires?

(L'amendement est adopté. [Voir le *Procès-verbal*])

(L'article 1 modifié est adopté avec dissidence.)

(L'article 2 est adopté.)

(Article 3)

• (1635)

Le président: Nous avons l'amendement G-2, du gouvernement. Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Merci, monsieur le président.

L'ajout d'un nouveau sous-alinéa permettrait d'assurer la clarté de la loi et d'éviter toute interprétation erronée. Dans les faits, l'amendement consisterait en l'ajout d'un sous-alinéa c)(i) à l'alinéa 28(3)c) proposé, de manière à tirer au clair le traitement accordé aux personnes qui ne doivent pas être considérées comme des passagers aux termes de la loi. Il s'agit des personnes qui sont à bord d'un navire de façon involontaire, par exemple des naufragés ou des personnes en détresse.

C'est l'interprétation que je fais de cet amendement. J'aimerais savoir si M. Gauthier comprend effectivement cet amendement de la même façon que moi.

Le président: Monsieur Gauthier.

M. Mark Gauthier: Monsieur le président, je crois comprendre que, sans le présent amendement, il pourrait être déduit ou conclu, d'une façon ou d'une autre, à un moment donné, que ces personnes — les intrus, les passagers clandestins, et ainsi de suite — possèdent, en raison de l'existence du paragraphe 3 proposé, le statut de passager. D'après ce que je crois comprendre, c'est ce que le présent amendement cherche à prévenir.

Merci.

Le président: Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: Ce que j'ai du mal à comprendre — et je vais m'en remettre à tous les estimés experts en droit qui se trouvent autour de la table —, c'est que je puisse être tenu responsable des blessures que subit une personne qui se trouve dans mon bâtiment, qu'elle ait été invitée ou non à le faire. Ce que l'article dont nous parlons semble indiquer, c'est que l'exception accordée au propriétaire d'un bâtiment de mer à bord duquel monte une personne devrait également s'appliquer, selon toute logique juridique, au propriétaire d'un bâtiment autre qu'un bâtiment de mer.

Je ne suis pas certain que cela résisterait à quelque analyse que ce soit. Pourquoi présenter un tel amendement?

Le président: Y a-t-il des commentaires?

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Je ne suis pas certain que M. Volpe fasse appel à mon expertise juridique sur cette question précise, mais si quelqu'un pénètre indûment sur votre propriété, vous n'êtes pas nécessairement responsable de cette personne pendant qu'elle s'y trouve. C'est effectivement le cas dans certaines administrations, par exemple dans certains États des États-Unis, d'après ce que j'ai compris. Toutefois, vous ne pouvez certainement pas laisser entendre que le propriétaire d'un bateau devra assumer la responsabilité d'un passager clandestin qui se trouve sur son bateau ou d'une personne qui y mène une activité illégale. Selon moi, cela ne relèverait plus du domaine de la politique publique et, à coup sûr, cela outrepasserait la compétence du gouvernement.

L'hon. Joseph Volpe: Par conséquent, un policier qui monte incognito à bord d'un bateau, ou un agent des douanes ou un responsable de port qui monte à bord d'un navire sans le consentement ou à l'insu du capitaine ou du propriétaire tombe tous sur le coup de cette disposition. Ils ne sont pas protégés, car cette disposition particulière exempte le propriétaire de toute responsabilité à l'égard de l'un ou l'autre de ces agents publics ayant pu monter à bord du navire sans préavis.

M. Brian Jean: Si vous me le permettez, monsieur le président, je ne suis pas de cet avis. Si vous examinez le sous-alinéa 28(3)c)(i) proposé, vous constaterez qu'il concerne spécifiquement les passagers clandestins et les intrus. C'est ce que je crois comprendre, et effectivement, les personnes légitimement...

L'hon. Joseph Volpe: Mais le sous-alinéa indique également « ou toute autre personne ».

M. Brian Jean: M. Gauthier peut-il formuler des commentaires à ce propos? Ce n'est pas l'interprétation que je fais de cette disposition.

M. Mark Gauthier: Eh bien, monsieur, si j'ai bien compris, si vous n'êtes pas exempté par cette disposition, à tout le moins, le régime de responsabilité visant les passagers s'appliquerait. Une fois de plus, j'attire l'attention sur le fait que la politique du gouvernement semble consister à affirmer qu'il faut établir une distinction entre les diverses catégories de personnes pouvant subir une blessure à bord d'un bâtiment. Toutefois, pour ce qui est de cette exemption, le régime applicable serait celui visant les passagers, en d'autres termes, le régime supérieur. À mon avis, c'est ce qui explique la distinction que l'on veut établir.

Le paragraphe 28(2) proposé dit: « La limite de responsabilité [...] à des personnes [...] autrement que sous le régime d'un contrat de transport des passagers [...]. De toute évidence, les personnes qui seraient montées subrepticement à bord du bâtiment, qui ont été découvertes dans un conteneur, ou quoi que ce soit de ce genre, appartiendraient à la catégorie des personnes transportées autrement que sous le régime d'un contrat de transport. La distinction proposée vise à faire en sorte que cette disposition précise ne s'applique pas à ces personnes.

C'est la principale raison pour laquelle cet amendement doit être adopté. Il est analogue à un autre amendement de la partie 4, qui a le même sens et qui va dans la même direction. Il s'agit là, je le répète, d'un bon exemple de l'approche du gouvernement à l'égard des différents régimes de responsabilité, qui consistent à établir des distinctions entre les divers types de bâtiments et les divers types de personnes qui peuvent se trouver à bord de ces bâtiments.

• (1640)

Le président: Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: Toujours est-il que, lorsque vous dressez la liste des passagers qui sont montés à bord du navire sans la permission du propriétaire ou du capitaine ou à son insu, par exemple les passagers clandestins, les intrus ou toute autre personne, vous devez également y faire figurer les représentants du port local, les agents des douanes, les agents de l'accise, et ainsi de suite. En conséquence, par souci de clarté, soit on ne recense aucun de ces passagers, soit on les recense tous.

M. Brian Jean: Si vous le permettez, monsieur le président, s'il n'y a pas d'autres commentaires, j'aimerais dire que, si j'ai bien compris, ces agents dont nous parlons ont l'autorisation légitime de monter à bord d'un bateau et d'y exécuter les tâches nécessaires, car autrement, ils ne s'y trouveraient pas. Dans un tel cas, ils seraient considérés comme des intrus, et leur présence à bord serait donc contraire à la loi.

Je ne crois pas non plus, monsieur Gauthier — et j'aimerais que vous me le confirmiez — que cela exclurait toute autre responsabilité civile délictuelle qui pourrait incomber au propriétaire du navire à la suite d'une négligence, comme ce serait manifestement le cas si le bateau coulait. Cela sert simplement à établir une fois pour toute la responsabilité. Est-ce exact?

M. Mark Gauthier: Oui, c'est tout à fait exact, monsieur Jean. Cela ne vise d'aucune façon à empêcher, d'une façon ou d'une autre, l'application de la loi générale. Les principes sont toujours en vigueur.

Quant à la question que vous avez soulevée à propos des personnes qui se trouvent légitimement à bord du navire, j'imagine que, de fait, c'est effectivement le cas. Par exemple, en ce qui concerne les inspecteurs de navire et les autres personnes qui peuvent avoir une raison de se trouver à bord, il est à tout le moins sous-entendu qu'ils sont autorisés à se trouver sur le navire. Sans aucun doute, les choses sont un peu différentes pour ce qui est des

personnes montées subrepticement à bord du navire. Il s'agit là d'un passager clandestin, et c'est un autre type de problème.

Le président: Y a-t-il d'autres commentaires?

L'hon. Joseph Volpe: Oui. J'aurais seulement un dernier commentaire à formuler.

Compte tenu de ce que vous êtes en train d'essayer de faire avec ces mesures législatives, à savoir mettre fin au statu quo et faire en sorte que certaines personnes n'aient pas à courir le risque d'avoir à souscrire une assurance et faire en sorte qu'elles ne soient visées par aucune des définitions, dans ce cas, pourquoi ne pas maintenir tout simplement le statu quo? Si vous n'êtes pas allé aussi loin, alors dites-moi pourquoi, monsieur Jean, supprimer les mots « ou toute autre personne »?

Le président: Monsieur Jean.

L'hon. Joseph Volpe: Un instant, excusez-moi. À plusieurs reprises, M. Gauthier nous a dit, et cela a été répété par M. Roussel et par leur autre collègue, dont j'oublie le nom, que tout ce qui n'était pas visé par les présentes mesures législatives tombait sous le coup du droit de la responsabilité civile délictuelle, des autres dispositions du droit civil ou des autres dispositions du droit maritime. Eh bien, tant qu'à y être, retirons tous les amendements et disons oui à tout.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: J'aimerais dire que, selon moi, lorsqu'une personne conclut une entente contractuelle avec un transporteur, celui-ci a un autre type d'obligation envers la personne avec laquelle il a conclu l'entente. Sous réserve de ce que dira M. Gauthier, du ministère de la Justice, je serais assurément favorable à l'idée d'ajouter « sans autorisation légitime » après « toute autre personne », si cela peut donner satisfaction à M. Volpe et, bien entendu, si cela satisfait aux exigences du ministère de la Justice. À mon avis, cela permettrait effectivement de régler le problème. L'expression « toute autre personne sans autorisation légitime » se trouve dans de nombreux autres textes législatifs que j'ai pu consulter dans le passé.

L'hon. Joseph Volpe: C'est par souci de cohérence, car l'amendement que j'ai proposé a déjà été rejeté en faveur de celui du gouvernement. Il est absurde de ne pas faire preuve de cohérence sur ce point. Si vous proposez de modifier votre propre amendement par adjonction, après « toute autre personne », des trois mots « sans autorisation légitime »...

Le président: En fait, il faut que quelqu'un d'autre propose cette modification si...

M. Brian Jean: Avant de consentir à cet amendement, j'aimerais entendre le représentant du ministère de la Justice, qui est en train de gribouiller comme un fou.

M. Mark Gauthier: Eh bien, de mon point de vue, monsieur, il est certain qu'un tel sous-amendement pourrait être fait. Toutefois, le cas échéant, je pense que nous devrions également nous rappeler d'apporter le même sous-amendement lorsqu'il sera question de la disposition semblable de la partie 4. Bien sûr, je ne me suis pas penché longuement sur la question, mais ce sous-amendement ne semble pas risquer d'avoir des répercussions non intentionnelles, du moins à première vue.

• (1645)

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Je trouve que l'amendement déposé est assez complet. Lorsqu'on parle de « [...] toute autre personne ayant monté à bord d'un navire sans le consentement [...] », il ne me vient pas en tête les officiers qui sont des représentants du port ou du gouvernement, car de toute façon, le capitaine donnera à l'individu son consentement pour qu'il embarque sur le bateau.

La définition de « passagers clandestins » peut être très restrictive. Pour ce qui est de la définition d'un intrus, c'est la même chose. Ça pourrait être un ami d'un passager ou quelqu'un qui dirait qu'il n'est pas un passager clandestin, qu'il n'est pas un intrus, bien qu'il n'ait pas payé et que personne n'ait su qu'il était là.

Voilà pourquoi que je trouve que « [...] toute autre personne ayant monté à bord d'un navire sans le consentement ou à l'insu [...] » est une définition plus complète. J'espère donc que le gouvernement ne la modifiera pas. Je l'appuierais telle qu'elle est présentement, compte tenu de l'objectif que vous voulez viser. S'il y en a un autre, il faudrait peut-être revoir le paragraphe au complet.

Voyons si je saisis bien l'objectif visé lorsqu'on parle des passagers clandestins et des intrus. Il y a parfois des personnes qui pourraient être des amis de l'équipage et qui diraient qu'elles ne sont pas des passagers clandestins, qu'elle ne sont pas des intrus, alors que le capitaine ou les autorités ne savaient pas qu'elles étaient là.

Je pense que votre définition est plus complète; je l'aime comme elle est.

[Traduction]

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Je viens juste de remarquer que M. Kennedy était arrivé, et je me demandais s'il avait quelque commentaire que ce soit à formuler sur cet article en particulier.

M. Gerard Kennedy (Parkdale—High Park, Lib.): [Note de la rédaction: *Inaudible*]... le comité, je sais donc qu'ils font un travail remarquable, et je me reprendrai lorsqu'il sera question d'un autre article. Merci quand même.

Le président: Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: Je me demande si le moment est bien choisi pour parler de la théorie de l'attrait. M. Jean sait de quoi il s'agit.

Monsieur Gauthier, pour que la théorie de l'attrait soit maintenue, il faut élaborer des définitions appropriées. Puisque nous sommes en train de nous démener à bien définir les choses, ne croyez-vous pas que la loi devrait contenir une définition de « passager clandestin » ou de « intrus »?

M. Mark Gauthier: Ces termes n'ont pas à être définis. Cette tâche serait laissée aux tribunaux, de toute évidence, et au moment de s'atteler à cette tâche, ceux-ci devraient s'appuyer, sans aucun doute, sur l'ensemble des lois et de la jurisprudence touchant à ces notions. À coup sûr, cela n'a pas à être défini dans cette loi, de la même façon que de nombreux autres termes n'ont pas à être définis. Je n'en vois pas la nécessité.

L'hon. Joseph Volpe: Vous n'en voyez pas la nécessité parce que les mesures législatives présentées à la Chambre et à notre comité ne contenaient pas cet amendement et que les termes n'y étaient pas définis initialement. À ce moment-là, il n'y avait aucune nécessité de le faire, mais à présent, cela pourrait être nécessaire, car vous allez compliquer davantage la loi si vous ne veillez pas à être aussi précis qu'elle entend l'être.

M. Mark Gauthier: Je n'ai aucun autre commentaire à faire là-dessus, monsieur Volpe. Il reviendra à d'autres personnes de décider si quelques amendements supplémentaires doivent être apportés à la loi pour y faire figurer ces définitions. Tout ce que nous pouvons dire, c'est que les responsables de la politique et les responsables de notre ministère se sont rencontrés, qu'ils ont décelé ce problème et que, pour le corriger, ils ont élaboré cet amendement, qui a été jugé satisfaisant. Pour ce qui est d'un passager clandestin ou d'un intrus, il existe sans aucun doute ici et là des définitions sur lesquelles il serait possible de s'appuyer pour pallier, le cas échéant, à l'absence, dans la loi en question, d'une définition spécifique.

Le président: Avez-vous d'autres commentaires?

L'hon. Joseph Volpe: Je n'ai pas d'autres commentaires à propos de cet amendement.

Le président: S'il n'y a pas d'autres commentaires, je vais mettre la question aux voix.

(L'amendement est adopté. [Voir le *Procès-verbal*])

(L'article 3 modifié est adopté.)

(Les articles 4 et 6 inclusivement sont adaptés.)

(Article 7)

Le président: Nous avons un amendement libéral 1.2.

Monsieur Volpe.

• (1650)

L'hon. Joseph Volpe: Si cet amendement est proposé, c'est notamment parce que l'article 9 contiendra une définition de « navire » ou de « bâtiment » qui sera, selon moi, très exhaustive et facilitera grandement l'interprétation de la loi.

Je propose donc que le projet de loi soit modifié par adjonction, à la ligne 26, après le mot « avirons » et avant le mot « et », de ce qui suit:

pagaies ou d'avirons — sauf s'ils sont utilisés dans le cadre d'une activité visée au paragraphe 37.1(1) — et des aéroglisseurs

Cette modification vise donc à restreindre la définition de l'activité aux termes de l'article 37.1.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Sauf votre respect, monsieur le président, je suis d'avis que cet amendement aurait pour effet de ramener les activités maritimes de tourisme d'aventure dans la partie 4, ce qui irait à l'encontre de l'objectif du paragraphe 37.1. Cela causerait un énorme préjudice aux entreprises du secteur des activités de tourisme d'aventure faisant intervenir des pagaies ou des avirons puisque ces activités tomberaient sous le coup de la partie 4, ce qui ferait en sorte que les entreprises de ce secteur ne pourraient plus utiliser d'exonérations de responsabilité.

C'est ce que j'ai cru comprendre. Monsieur Gauthier, est-ce bel et bien le cas?

M. Mark Gauthier: Eh bien, oui, monsieur, je crois que c'est bel et bien le cas. Fondamentalement, cet amendement ferait de l'article 37.1 une exception à l'exception. D'un point de vue juridique, pour l'essentiel, ce secteur d'activité ne serait plus visé par la partie 3, mais tomberait sous le coup de la partie 4. Ce serait la conséquence sur le plan juridique.

Pour ce qui est de la conséquence sur le plan de la politique, et ainsi de suite, je pense que vous vous êtes exprimé là-dessus, et je ne souhaite pas faire d'autres commentaires à ce sujet.

M. Brian Jean: Sauf votre respect, des témoins nous ont dit que, si leurs activités retombaient sous le coup de la partie 4, l'ensemble des entreprises de l'industrie du tourisme d'aventure fermeraient leurs portes. C'est ce que les témoins nous ont dit, et c'est ce qui se passerait si l'amendement était adopté sous la forme proposée par le membre libéral.

Le président: Puis-je vous poser une question, monsieur Gauthier? La partie 4 entraîne la nullité des exonérations de responsabilité. Mais sont-elles valides en vertu de la partie 3?

M. Mark Gauthier: Oui. Dans un certain sens, monsieur, elles ne sont pas invalides. Des témoins nous ont déjà expliqué en long et en large que ces exonérations pourraient, au cas par cas, être jugées valables par un tribunal. En vertu de la partie 3, elles ne sont pas strictement interdites, tandis qu'en vertu de la partie 4, elles le sont.

Le président: Je pense que cela clarifie les choses. Croyez-le ou non, cela m'aide à mieux comprendre.

M. Mark Gauthier: J'estime que cela rejoint l'argument présenté par M. Jean.

Le président: D'accord. Y a-t-il d'autres commentaires?

(L'amendement est rejeté.)

(L'article 7 est adopté.)

(Article 8)

Le président: Passons à l'amendement G-3, du gouvernement.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: En fait, il s'agit d'un amendement recommandé par l'Association canadienne de droit maritime. Il est semblable à l'amendement présenté pour le paragraphe 28(3) proposé. Il s'ajouterait au paragraphe dont nous avons discuté et tirerait au clair le traitement réservé aux personnes que la loi n'a pas pour objet de viser.

Est-ce bien le cas, monsieur Gauthier, à votre avis?

M. Mark Gauthier: Oui, monsieur Jean, il s'agit selon moi d'une motion connexe à celle qui a été précédemment adoptée, et qui s'appliquerait cette fois-ci à la partie 4.

• (1655)

M. Brian Jean: Cela permettra également d'assurer la cohérence de l'ensemble de la loi.

M. Mark Gauthier: Oui, c'est exact.

M. Brian Jean: Merci.

(L'amendement est adopté avec dissidence. [Voir le *Procès-verbal*])

(L'article 8 modifié est adopté.)

(Article 9)

Le président: Nous avons deux amendements.

Monsieur Volpe, à propos de l'amendement libéral L-2.

L'hon. Joseph Volpe: Monsieur le président, nous avons eu une longue discussion avec les juristes qui se sont présentés devant le comité sur la question de savoir ce qu'il fallait faire à propos de cette composante de la loi. Ils ont laissé entendre que nous devons veiller à ajouter le mot « sensiblement » pour garantir que les participants ne soient pas exposés à des risques auxquels ils ne s'attendraient pas à être exposés en temps normal, indépendamment du fait qu'ils prennent part à une activité d'aventure à laquelle des risques sont associés. En d'autres termes, l'ajout du mot « sensiblement » a pour effet d'imposer une responsabilité à l'exploitant, qui doit s'assurer de

mettre en place un processus bien défini et une suite de protocoles de diligence raisonnable permettant d'indiquer aux participants qu'ils s'exposent à des risques plus élevés que la normale. Du moment où les risques sont plus élevés que ceux auxquels ils sont normalement exposés, il pourrait leur être permis d'avoir accès aux tribunaux pour obtenir une indemnisation.

Ainsi, nous donnons suite à la recommandation qui a été présentée, et nous avons cru que l'amendement devait être modifié pour en rendre compte.

Mme Lois Brown (Newmarket—Aurora, PCC): Monsieur le président, j'aimerais faire valoir que l'ajout du mot « sensiblement » rend cette disposition très subjective. J'aimerais savoir qui sera appelé à trancher une telle question. Ce qui constitue un risque sensiblement plus grand pour une personne ne sera pas nécessairement considéré comme un risque sensiblement plus grand pour une autre. Je ne suis pas à l'aise avec l'idée de laisser aux tribunaux le soin de trancher cette question.

Le président: Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: Toute la question ne consiste-t-elle pas justement à faire en sorte que les tribunaux disposent de la marge de manoeuvre appropriée? De cette manière, la définition du mot « sensiblement » — sur le plan juridique, dans le cadre d'une affaire juridique —, sera déterminée par les tribunaux, et non pas nécessairement par les exploitants, de manière unilatérale.

Le président: Monsieur Bevington.

M. Dennis Bevington: Comme je l'ai dit plus tôt, je pense que cet article de la loi n'a pas été bien défini. L'amendement en question ne fait que remplacer un mot subjectif par un autre. La définition du tourisme d'aventure qui est proposée relève toujours du domaine subjectif.

Si j'examine la définition de « passager » qui est donnée, je lis: « le participant à une activité de tourisme d'aventure ». Pourtant, dans la partie qui concerne le tourisme d'aventure, on lit que ce type d'activité « met les participants en contact avec le milieu aquatique ». Qu'est-ce que cela signifie? Est-ce que cela veut dire que les activités de plongée sous-marine entrent dans cette catégorie? Un passager est un participant à une activité de tourisme d'aventure. Ainsi, nous avons clairement établi que les personnes visées n'étaient pas seulement les passagers, mais pourraient être simplement les personnes participant à une activité en milieu aquatique.

Selon moi, cela soulève quelques questions vraiment épineuses. La question que je me pose est la suivante: quelles limites seront imposées en ce qui a trait à l'autorisation des exonérations de responsabilité? Pour quelles activités seront-elles considérées comme appropriées, et à partir de quel point seront-elles considérées comme inappropriées? D'après ce que je peux voir, cet amendement ne contient aucune disposition claire à cet égard. Je croyais que le gouvernement allait proposer un amendement pour clarifier quelque peu cet article de la loi. À mon avis, ce n'est pas le cas.

Par conséquent, à ce moment-ci, je ne peux appuyer cet amendement.

Le président: Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Au contraire, j'ai l'impression qu'un des moments forts de ce projet de loi — mais je pourrais me tromper, monsieur Gauthier — est justement la section sur le tourisme d'aventure. Vous nous aviez avisés dès le départ, au ministère, qu'il y avait des divergences entre l'aspect juridique et l'industrie, mais que ces dispositions ralliaient les positions de l'industrie. Ça fait quelques années qu'on discute de ce dossier avec les gens de l'industrie. Je pense que vous avez pesé chacun des mots qui se trouvent dans ce projet de loi. Vous avez pesé le pour et le contre. Vous m'avez convaincu.

Je ne sais pas si vous pouvez ajouter quelque chose, monsieur Roussel. J'aimerais que vous me rassuriez.

• (1700)

[Traduction]

M. Donald Roussel (directeur général, Sécurité maritime, ministère des Transports): M. Rysanek, qui se trouve sous le soleil de Vancouver, peut peut-être nous fournir de plus amples renseignements.

Jerry, êtes-vous encore là?

M. Jerry Rysanek: Oui. Merci beaucoup, monsieur le président, de votre invitation.

Le président: Je suis désolé, nous vous avons oublié.

M. Jerry Rysanek: Il n'a pas été facile d'en arriver à une définition du tourisme d'aventure. Cela a exigé du temps. Pour élaborer l'article 9, nous avons fait appel à de nombreux spécialistes en matière de tourisme d'aventure, tant du domaine juridique que de celui des assurances. Je crois qu'il est juste de dire que chaque mot a été pesé et soupesé minutieusement. Tout compte fait, nous estimons avoir présenté la meilleure définition que nous pouvions élaborer.

Comme vous pouvez l'imaginer, plusieurs options ont été envisagées. Par exemple, nous avons tenté d'établir des distinctions entre les différents types ou les différentes tailles de bâtiment, et nous avons utilisé toutes sortes d'autres techniques. La définition de tourisme d'aventure que nous présentons, dont l'effet s'étend de l'alinéa a) à l'alinéa c), est la meilleure définition que nous pouvions élaborer, et elle bénéficie d'un appui important de la part des intervenants concernés.

Merci.

Le président: Y a-t-il d'autres commentaires?

(L'amendement est rejeté. [Voir le Procès-verbal])

Le président: Monsieur Volpe, sur l'amendement libéral 2.1.

L'hon. Joseph Volpe: Encore une fois, pour que les choses soient plus claires, j'aurais besoin de mon dictionnaire, mais surtout d'un dictionnaire de droit, je suppose.

Comme vous pouvez le constater, à l'article 9, qui concerne le paragraphe 37.1(1) proposé, nous ajoutons un élément supplémentaire de manière à ce que la disposition soit compatible avec la notion de diligence raisonnable dont doit faire preuve un exploitant en mettant en place une procédure qui donnerait à l'utilisateur ou au client l'assurance que le bâtiment qui lui est fourni est sécuritaire. Certains protocoles doivent être en place, et l'ajout de ce paragraphe, à savoir « le navire est en état de navigabilité et adapté à l'activité à laquelle il est destiné et est doté d'un équipage, d'un équipement et d'un ravitaillement adéquats », qui exige que l'embarcation doit être conduite par les personnes compétentes... Je sais que d'aucuns croient que les activités de tourisme d'aventure se déroulent uniquement dans les rivières au courant rapide de l'intérieur du

Canada, mais cette disposition tient également compte des activités qui se déroulent en mer.

Le président: Monsieur Watson.

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

Si je ne m'abuse, le témoin qui s'est présenté devant nous aujourd'hui a indiqué que la question du bon état de navigabilité des bâtiments, de même que la question du matériel nécessaire pour la formation des équipages, était déjà visée par le règlement sur les bâtiments à usage spécial — je pense que c'est le terme qu'il a utilisé — et, par conséquent, j'estime que cette question est déjà suffisamment prise en compte.

M. Gauthier voudra peut-être faire des commentaires à ce sujet. L'ajout de cette disposition entraînerait-elle des problèmes supplémentaires en ce qui concerne la responsabilité? Cette disposition est-elle nécessaire?

M. Mark Gauthier: Merci, monsieur Watson.

Je vais probablement devoir, en quelque sorte, faire équipe avec mon collègue, M. Roussel, qui est directeur général de la sécurité maritime du ministère des Transports, puisqu'il a plus de connaissances que moi sur le contenu de ce règlement à usage spécial. Avec votre permission, monsieur, je vais demander à mon collègue de répondre.

• (1705)

M. Jeff Watson: Très bien. Tout membre de votre groupe conviendra.

M. Donald Roussel: Merci, monsieur le président.

Cela dépend du type d'embarcation. Nous avons mentionné devant votre comité les dispositions du Règlement sur les bâtiments à usage spécial qui visent précisément les entreprises du domaine de la descente de rivières. Si vous exploitez un autre type d'embarcation, vous pouvez consulter notre *Guide de sécurité des petits bâtiments commerciaux*. Cet ouvrage contient toutes sortes de détails supplémentaires et oriente le lecteur parmi les différentes dispositions réglementaires qui s'appliquent à des activités précises.

Nous avons tout un éventail de règlements et, bien sûr, notre principale loi, la Loi sur la marine marchande du Canada. De plus, nos inspecteurs s'efforcent de confirmer que les embarcations commerciales sont conformes à la loi.

Le président: Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: Nous nous sommes déjà attaqués à cette question, et je continue à exprimer ma frustration: pourquoi les intervenants de l'industrie ne veulent-ils pas que l'on adopte une loi qui prévoit que, si vous voulez vous lancer dans ce secteur, vous devez exploiter des embarcations en bon état de navigabilité, mettre à bord des gens qui ont suivi une formation adéquate et veiller à ce que les installations soient correctement équipées pour que vous n'exposiez personne à des risques indus ou sensiblement plus grands? Et je dis « sensiblement plus grands » à titre de clin d'oeil à ceux qui me croient amer parce que nous n'avons pas pu faire inscrire cette expression dans le projet de loi.

Mais pourquoi créer un environnement où l'exploitant est n'a pour ainsi dire aucun compte à rendre à sa clientèle, seulement parce que cette dernière a la possibilité de retenir les services d'un avocat et d'intenter des poursuites? S'il vous plaît, dites-moi pourquoi on ferait cela? C'est vous qui avez suggéré au gouvernement de le faire. Ce n'est pas seulement une question de politique; nous créons la marge de manoeuvre juridique qui permettra aux gens de se soustraire à leurs responsabilités.

Je sais que mes amis — ici à ma gauche — seront de mon avis.

M. Donald Roussel: Monsieur le président, je crois que nous confondons deux choses ici. La première concerne l'exigence prévue par la loi du pays lorsqu'il est question de la sécurité des embarcations, c'est-à-dire la Loi sur la marine marchande du Canada et l'ensemble de ses règlements d'application.

Toutefois, nous avons affaire ici à un régime de responsabilité, qui est une autre chose. Alors, je vous prie de comprendre que la sécurité des Canadiens n'est certainement pas en péril. Le nombre de personnes qui ont perdu la vie dans des exploitations commerciales au Canada est d'environ 15; dans l'industrie des embarcations de plaisance, ce nombre se situe autour de 150. Alors, la situation est assez sécuritaire dans le domaine des exploitations commerciales.

Nous parlons ici de la responsabilité; le volet de la sécurité est réglé.

Le président: M. Jean, puis ce sera à M. Volpe.

M. Brian Jean: En fait, monsieur Roussel, cet amendement ne créerait-il pas dans cette industrie un situation où il y a deux poids, deux mesures? Nous aurions deux lois différentes qui régiraient la sécurité, alors que la loi sur la responsabilité devrait régir la responsabilité, et la Loi sur la marine marchande du Canada, surtout à la lumière du fait qu'elle réglemente les bâtiments à usage spécial... Cela ne créerait-il pas une situation où on risquerait qu'il y ait deux poids, deux mesures?

M. Donald Roussel: Je crois que M. Gauthier pourrait vous répondre; il est notre expert juridique.

M. Mark Gauthier: Eh bien, oui, monsieur Jean, en quelque sorte, ce serait le résultat. Pour le meilleur ou pour le pire, au Canada, il y a ces deux grandes lois: une régit la sécurité et tous les aspects de l'exploitation, et l'autre régit la responsabilité. C'est une bonne division, à mon avis, car les personnes visées par la réglementation peuvent consulter une loi ou l'autre, et elles peuvent se renseigner sur la nature des normes. Le bon état de navigabilité est, certes, de mon point de vue, un concept technique de sécurité, et il est abordé par la Loi sur la marine marchande du Canada de même que les différents règlements qui s'appliquent ici.

Il y a deux règlements. Nous avons déjà entendu parler du Règlement sur les bâtiments à usage spécial, qui porte un drôle de nom. Mais, simplement pour éclairer le comité, ce terme a été choisi dans le but de faire une sorte de rappel à l'ancienne Loi sur la marine marchande du Canada, qui catégorisait tout — votre type d'embarcation était celui-ci ou celui-là, une autre chose; et, à défaut de correspondre à une catégorie énumérée, l'embarcation était considérée comme un navire de charge. Cela ne fonctionnait pas très bien. Dans la nouvelle loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, ces catégories ont essentiellement été mises de côté, à l'exception des embarcations de plaisance. Par conséquent, le gouvernement est habilité à proposer au gouverneur en conseil un règlement pour n'importe quel type d'embarcation. On pourrait même faire adopter un règlement applicable aux bateaux d'aviron d'une longueur de 10 pieds — ou n'importe quoi d'autre.

Ici, sous la rubrique des bâtiments à usage spécial, désigne on a adopté un ensemble de dispositions réglementaires spécialement pour le secteur maritime de l'industrie du tourisme d'aventure. À mon avis, c'est là qu'il doit être. Il y a aussi eu le Règlement sur les petits bâtiments — je vais encore demander une confirmation à M. Roussel —, et je crois que la principale modification apportée n'est pas encore entrée en vigueur. Je crois qu'elle est publiée dans la *Gazette*. Lorsque ce règlement entrera en vigueur, il régira toutes les normes de construction et toutes ces choses liées aux petites

embarcations, catégorie qui comprend les embarcations de cette industrie.

Alors, à mon avis — et ce n'est que mon point de vue personnel — la séparation de la responsabilité et de la sécurité semble raisonnable.

● (1710)

M. Brian Jean: Si vous permettez... De fait, monsieur Gauthier, à la lumière du concept d'incompatibilité des lois — et n'importe quel étudiant de deuxième année en droit vous le dira —, si le règlement a été modifié et que sa loi habilitante ne reflète pas cette modification, nous sommes tenus, selon la procédure courante, d'étudier les deux simultanément et, en fait, peut-être aussi la Loi sur la marine marchande du Canada, et d'uniformiser tout cela, sans quoi les lois seraient peut-être incompatibles et les juges seraient susceptibles de les interpréter différemment ou, en effet, d'appliquer une norme différente selon le règlement.

Alors, j'avancerais respectueusement que c'est la raison à l'origine de la séparation. Il y a un contexte pour une partie de la loi, et un contexte différent pour l'autre. N'est-ce pas effectivement le cas?

M. Mark Gauthier: Oui, je suis d'accord avec vous.

Le président: Y a-t-il d'autres commentaires?

Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: Mais vous conviendrez aussi que l'Association canadienne du droit maritime et l'Association du Barreau canadien ont toutes deux recommandé, dans leur mémoire, que les exploitants du secteur du tourisme d'aventure soient tenus de faire preuve de diligence raisonnable et d'assurer le bon état de navigabilité de leurs embarcations et la compétence de leurs capitaines et de leurs équipages au début du voyage et qu'on leur interdise de déléguer ces responsabilités à des sous-traitants?

Je dis cela parce que, à mesure que ces discussions évoluent, pour passer de l'adoption de lois à l'interprétation de lois, et aboutiront devant les tribunaux, je suis persuadé que des avocats habiles vont se pencher sur l'intention du législateur, et ils consulteront probablement le compte rendu de la présente réunion pour déterminer ce que le législateur avait en tête. Le législateur a aussi consulté des experts du domaine, et ces experts ont répondu que les personnes qui s'adonnent à toutes ces activités sont probablement conscientes des risques inhérents à de telles activités et les acceptent, mais elles ne devraient pas être obligées d'accepter le risque imposé par un exploitant dont l'équipement n'est pas conforme aux normes ou dont l'équipage n'a pas suivi une formation adéquate. Ce ne sont pas mes mots; ce sont les conseils des experts du droit et des tribunaux qui ont dû se pencher sur le genre de différences dont parle M. Jean.

Ainsi, j'invoque encore la raison pour laquelle nous avons fait cet ajout au projet de loi, la justification de notre décision, et, avec tout le respect que je dois aux avocats consultés par le ministère des Transports sur cette question, et je crois que c'est une bonne idée d'insister sur ce principe, soit de protéger la sécurité des participants le mieux possible.

Le président: Nous donnons la parole à M. Bevington, puis à M. Kennedy.

M. Dennis Bevington: Oui, j'ai quelques questions.

Concernant l'article 37.1 proposé, pourriez-vous m'expliquer quelle serait l'incidence de la modification de l'alinéa 39c) proposé, ou s'il y aurait une incidence sur les définitions énoncées à l'article 37.1 proposé? Est-il possible de prendre un règlement pour éclaircir les définitions?

M. Mark Gauthier: Oui, monsieur Bevington, c'est en effet le cas. C'est en quelque sorte une porte de sortie, si vous voulez, qui permet au gouverneur en conseil de prendre un règlement qui régira tout aspect prévu aux alinéas a) à d), et la compétence pour prendre ce règlement est précisément prévue à l'alinéa 39c).

• (1715)

M. Dennis Bevington: Alors, il est possible de catégoriser les activités qui seraient des activités de tourisme d'aventure sous le régime de ce règlement?

M. Mark Gauthier: Je peux seulement insister sur les mots qui sont là, évidemment. Lorsqu'on prépare un projet de réglementation, bien sûr, la politique est rédigée par le ministère, et cette activité est dirigée par une direction générale spéciale du ministère de la Justice qui détermine si le règlement est conforme à la loi habilitante. Les politiques ne doivent pas déborder la portée de la loi — tous ces critères sont définis dans la Loi sur les textes réglementaires.

Alors, bien sûr, en principe, vous avez tout à fait raison: cette disposition est inscrite au règlement afin qu'il soit possible de définir les sujets susmentionnés. Mais, au meilleur de ma connaissance, on n'a pas encore proposé de règlement, et je ne peux pas me prononcer sur des détails. Mais, en principe, c'est la raison, oui.

M. Dennis Bevington: D'accord, alors, cela procure une certaine protection à l'égard de l'article 37.1 proposé, et je crois que cela m'aide à dissiper mes préoccupations, car je vois que nous pouvons resserrer la réglementation si nous constatons qu'un trop grand nombre d'exploitants ont recours aux renonciations. Je crois que c'est la préoccupation que nombre de personnes ont soulevé devant nous, soit que cette disposition permettrait à nombre de personnes d'utiliser les formulaires de renonciation plutôt que de souscrire à l'égard de l'activité une assurance adéquate qui pourrait ne pas...

Alors vous dites que cela est bien possible et très probable.

Le président: Monsieur Kennedy.

M. Gerard Kennedy: Un peu comme l'a dit M. Bevington, la motion de M. Volpe vise les embarcations qui sont en bon état de navigabilité et qui conviennent à l'activité. Ce n'est pas une activité normative, presque par définition. Autrement dit, ces activités n'avaient pas été anticipées au moment de l'adoption de la Loi sur la marine marchande, ce sont des activités spécialisées et elles présentent certains risques.

En d'autres mots, la loi prévoit peut-être la capacité de prendre un règlement, mais certaines de ces activités pourraient ne pas même se rattacher à l'utilisation de l'embarcation. Il peut s'agir de choses qui ont lieu sur l'embarcation. Il peut s'agir de cas où l'embarcation sert uniquement de lieu d'exploitation ou de navette. Cela ajoute cette dimension supplémentaire. Cette mesure suppose que l'on envisage l'activité comme une généralité, et je crois que c'est la protection supplémentaire que cherchaient les témoins du comité concernant les activités spécialisées, au-delà de la sécurité de l'embarcation. Cela concerne les activités d'aventure elles-mêmes. C'est ainsi que je l'interprète.

Je me demande, alors, quelle autre mesure pourrait offrir cette protection, car je crois que les conseils qu'on nous donne vont dans cette direction, et je crois que M. Bevington a vu cela et s'est assuré que cet aspect pouvait être réglementé. À quel autre endroit, si ce n'est là, pourrions-nous constater une intention de reconnaître que la chose diffère de la simple exploitation d'un type ou un autre de bateau ou d'embarcation? Cela régit en fait les autres activités, qui comprennent l'utilisation d'une embarcation comme lieu d'exploitation.

Le président: Monsieur Volpe, s'il vous plaît.

L'hon. Joseph Volpe: Monsieur le président, je comprends bien que les membres du comité veulent apporter leur contribution et être ouverts. J'interprète les réflexions de M. Bevington sur l'assurance que nous pouvons tirer du règlement comme un très bon effort à ce chapitre. Toutefois, seule une loi exprimant une intention particulière peut nous habiliter à prendre un règlement. Alors, un règlement ne pourrait apparaître — comme par enchantement — pour régler une question particulière, même si celle-ci a été soulevée par un comité, à moins que la loi ne permette l'élaboration d'un tel règlement.

Je vois d'un bon oeil la réflexion de M. Bevington selon laquelle on pourrait circonscrire davantage certains aspects — ou sa demande pour voir si cela serait possible — à l'aide d'un règlement, mais je ne crois pas que le comité ait besoin de compter sur un éventuel règlement si le projet de loi ne le mène pas directement dans cette voie.

Alors, je tiens à cet amendement particulier.

(L'amendement est rejeté. [Voir le *Procès-verbal*])

(L'article 9 est adopté.)

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: J'invoque le Règlement, monsieur le président.

Je sais que M. Kennedy est arrivé il y a environ 30 minutes, mais je l'ai vu voter, et j'ai vu M. Valeriotte voter plus tôt. Le comité compte trois libéraux, et il y en a un qui est arrivé et a commencé à voter alors qu'un autre membre du parti libéral votait déjà.

Je voudrais seulement m'assurer que M. Kennedy a donné tous les formulaires nécessaires au greffier pour qu'il puisse voter en bonne et due forme, et, sinon, que M. Valeriotte est parti maintenant.

Je voudrais seulement suivre les allées et venues des membres du parti libéral.

• (1720)

Le président: Je vous dirais que, lorsque M. Kennedy est présent, le vote de M. Kania ne compte pas. C'est un substitut, et il a voté, mais selon les règles, il n'a pas le droit de voter.

L'hon. Joseph Volpe: Tout devrait s'arranger maintenant, car nous allons nous pencher sur les amendements de M. Kania.

Le président: Je sais que la discussion doit continuer. Je vais demander à M. Volpe de prendre place au fauteuil. J'ai pris un autre engagement et je dois partir, mais j'espère que nous pourrions revenir et reprendre les travaux relatifs à l'article 10 jeudi, et je sais que M. Kennedy aimerait discuter d'un point particulier.

Monsieur Volpe, comme vous êtes vice-président, voulez-vous assumer la présidence?

L'hon. Joseph Volpe: Je n'y vois pas d'objection. Est-ce que je pourrai quand même voter?

[Français]

M. Roger Gaudet (Montcalm, BQ): J'aimerais vous faire une suggestion. Il vaudrait peut-être mieux arrêter les travaux du comité aujourd'hui et les reprendre jeudi après-midi. Il reste exactement huit minutes. On ne va pas pouvoir faire grand-chose, d'ici la fin de la réunion. Nous n'allons peut-être même pas pouvoir couvrir un point.

[Traduction]

Le vice-président (L'hon. Joseph Volpe): Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Merci.

Pour ce qui est du projet de loi proprement dit, je crois que c'est une excellente suggestion, mais je pense que M. Kennedy aimerait présenter une motion au comité. Nous pouvons certainement nous en occuper maintenant et étudier le reste du projet de loi jeudi.

Le vice-président (L'hon. Joseph Volpe): Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Monsieur le président, vous dites que M. Kennedy veut présenter une motion, mais en avons-nous été avisés dans l'ordre du jour? Si ce n'est pas à l'ordre du jour, mieux vaudrait continuer l'étude article par article jusqu'à 17 h 30. Ce n'est pas la première fois que M. Kennedy dépose des motions. Il peut en déposer une par jour, s'il le veut, ça ne me cause aucun problème, sauf que celle-ci n'est pas à l'ordre du jour.

Le vice-président (L'hon. Joseph Volpe): Monsieur Laframboise, M. le greffier est d'avis que si une motion a été déposée il y a 48 heures, le député peut la promouvoir n'importe quand. Donc, si on est prêt, la motion peut être présentée. Cependant, il faut qu'elle ait été déposée au moins 48 heures avant la séance. Or, M. Kennedy l'a fait. Tout est en règle.

[Traduction]

M. Kania est ici aujourd'hui, et il aimerait présenter trois amendements. J'aimerais que nous les regardions, et j'aimerais aussi traiter de la motion de M. Kennedy.

J'ai une question précise à poser au greffier. Quelle est la procédure que doit suivre le président pour ce qui est des mises aux voix? Peu importe l'objet de la mise aux voix.

[Français]

Monsieur le greffier, pourriez-vous me donner une réponse?

Le greffier du comité (M. Maxime Ricard): Le président ou le président suppléant ne vote pas et ne propose pas de motion.

Le vice-président (L'hon. Joseph Volpe): Monsieur Gaudet.

M. Roger Gaudet: Votre suggestion est peut-être la bonne, monsieur le président. Revenons jeudi après-midi.

• (1725)

[Traduction]

Le vice-président (L'hon. Joseph Volpe): Monsieur Kennedy.

[Français]

M. Gerard Kennedy: J'ai demandé au président quel était le moment approprié pour la présenter. C'est sa décision. Je pense que M. Kania sera présent lors de la prochaine séance.

[Traduction]

Le vice-président (L'hon. Joseph Volpe): Souhaitez-vous repousser votre motion à une date ultérieure?

M. Gerard Kennedy: Je serais heureux de faciliter le déroulement des travaux. Le greffier m'a informé du fait que je dois présenter cela aujourd'hui. Je lui ai demandé de la présenter au moment opportun durant la séance, et il a choisi ce moment-ci.

Le vice-président (L'hon. Joseph Volpe): Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Le gouvernement et moi-même sommes très heureux de nous occuper de la motion maintenant, et je crois qu'il est opportun de le faire.

Le vice-président (L'hon. Joseph Volpe): On me dit qu'elle n'a pas encore été proposée. On a donné un avis et le moment est opportun, alors tout dépend de la volonté du député.

M. Gerard Kennedy: J'aimerais présenter la motion. Elle est urgente, et j'aimerais obtenir l'opinion du comité sur cette question. Toutes les choses que nous devons considérer sont probablement, dans une certaine mesure, urgentes, alors je suis prêt à présenter la motion maintenant, si cela convient au président.

J'en fais la proposition.

Le vice-président (L'hon. Joseph Volpe): On me précise qu'elle doit être adoptée mot pour mot afin qu'on ne puisse pas modifier la motion une fois qu'elle a été présentée.

M. Gerard Kennedy: Je propose que, étant donné l'urgence d'assurer que les 12 milliards de dollars en nouveaux fonds d'infrastructure sont distribués rapidement, de manière juste et efficace et étant donné le peu de temps qu'il y a pour influencer ces mesures vu les objectifs du gouvernement, que le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités convoque comme témoin le directeur parlementaire du budget lors de la semaine du 4 au 8 mai afin de répondre à des questions sur le suivi des dépenses d'infrastructure et de stimulation contenues dans le budget 2009, incluant mais ne se limitant pas au nombre d'emplois créés et la distribution régionale des dépenses de stimulation.

Je peux répéter en français, si vous voulez.

Le vice-président (L'hon. Joseph Volpe): Débat?

Monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Monsieur Kennedy, ce n'est pas la première fois que vous proposez de débattre ici le dossier des infrastructures. Or, le programme a été négocié avec le gouvernement du Québec il y a à peine un mois. Les conditions ne sont pas encore connues. Ce n'est pas seulement la responsabilité du gouvernement fédéral, c'est aussi celle du gouvernement du Québec. Pour moi, il n'est pas question de débattre cette question dans le cadre de ce comité en excluant le Québec. Je ne pourrais parler d'aucun dossier vu qu'au Québec, on n'est pas encore prêt.

Pour ce qui est des autres provinces canadiennes, je peux comprendre que vous vouliez discuter tout de suite du dossier des infrastructures. Ça pourrait être possible dans un mois et demi, quand toutes les conditions seront connues, mais celles-ci ne sont pas toutes connues, au Québec. Or, une partie de la responsabilité revient au gouvernement du Québec. Je ne peux pas appuyer votre motion, non pas parce que je ne veux pas, mais parce que je ne peux pas en discuter pour le Québec, présentement. Cela dit, je comprends que vous soyez impatient. Vous devriez vérifier auprès de vos députés du Québec et du gouvernement du Québec. Les municipalités québécoises ne connaissent même pas le programme ou le connaissent à peine. Je suis donc obligé de voter contre cette motion, tout simplement. C'est trop tôt pour nous.

[Traduction]

Le vice-président (L'hon. Joseph Volpe): Monsieur Bevington

M. Dennis Bevington: Je crois que c'est une excellente motion, et je conviens de la nécessité de mettre en marche ce processus dès que possible. Nous avons la responsabilité de nous assurer que les programmes d'infrastructure sont menés de façon judicieuse, et je crois qu'il s'agit d'une excellente occasion d'établir les règles de base. Je demande depuis deux mois que des ministères viennent, premièrement, nous exposer en détail les programmes d'infrastructure et, deuxièmement, répondre à nos questions sur la façon dont ces fonds seront répartis. On n'a pas acquiescé à ma demande, alors je me range à l'avis de M. Kennedy et j'espère que le reste du comité reconnaîtra l'importance pour nous de comprendre ces programmes.

• (1730)

Le vice-président (L'hon. Joseph Volpe): Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Tout d'abord, je crois comprendre que cela déborde le mandat du directeur parlementaire du budget. Il est tenu de comparaître devant trois comités, et notre comité n'est pas de ce nombre.

Mon autre objection tient au fait que la date est fixée pour cette semaine. Je crois que M. Kennedy est un membre à part entière du comité. C'est la deuxième fois qu'il se présente à la fin de la réunion pour proposer une motion. Ce qui me pose problème, c'est que ce n'est pas seulement le comité directeur qui a récemment fixé le calendrier du comité; c'est plutôt l'ensemble du comité qui l'a fait. Je ne suis pas certain que M. Kennedy ait effectivement assisté à cette

réunion. L'Alberta n'est pas prête à aborder la question de l'infrastructure, et il en va de même pour bien d'autres régions du Canada.

Alors, le fait pour le directeur parlementaire du budget de paraître devant le comité irait au-delà de son mandat — je ne crois même pas qu'il a le droit de venir ici. De plus, cette demande prématurée va à l'encontre de l'esprit de coopération du comité, qui a fixé son calendrier il y a seulement trois ou quatre séances.

Je ne comprends pas pourquoi M. Kennedy arrive au début de la parade et tente d'imposer une motion. J'estime qu'il sera difficile pour le comité d'avancer si vous vous présentez ici seulement pour proposer une motion plutôt que de vous pencher sur l'ensemble des travaux du comité, soit le projet de loi.

Le vice-président (L'hon. Joseph Volpe): Pardon, monsieur Kennedy. Je dois respecter le Règlement, qui prévoit qu'une fois que les cloches sonnent pour que nous nous rendions en Chambre, nous devons immédiatement suspendre l'audience, à moins d'obtenir le consentement unanime des membres du comité.

Est-ce que j'ai le consentement unanime pour poursuivre la séance?

Des voix: Non.

Le vice-président (L'hon. Joseph Volpe): 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.