



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 013 • 2^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 23 avril 2009

—
Président

M. Merv Tweed

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

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

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

Le jeudi 23 avril 2009

• (1530)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Bon après-midi à tous. Bienvenue au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Conformément à l'ordre de renvoi du lundi 30 mars 2009, nous étudions aujourd'hui 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 recevons aujourd'hui M. Bruce Bowie, le président de l'Association des armateurs canadiens. Nous recevons également les représentants de l'Association du Barreau canadien, M. Simon Barker, président, Section nationale de droit maritime et Mme Karri Froc, avocate, Législation et réforme du droit. Bienvenue parmi nous.

Je crois que Maxime, notre greffier, vous a indiqué combien de temps vous avez à votre disposition.

Monsieur Bowie, allez-y, s'il vous plaît. Nous passerons ensuite à la deuxième déclaration préliminaire, après quoi les membres du comité vous poseront des questions. Commencez, s'il vous plaît.

M. Bruce Bowie (président, Association des armateurs canadiens): Merci beaucoup, monsieur le président et membres du comité de m'avoir invité à présenter le point de vue de l'Association des armateurs canadiens au sujet du projet de loi C-7.

L'Association des armateurs canadiens représente les intérêts des entreprises canadiennes qui possèdent et opèrent des navires battant pavillon canadien sur les Grands Lacs et la voie navigable du Saint-Laurent. Nous sommes également présents dans les eaux arctiques et le littoral est des États-Unis et du Canada. Nous sommes donc l'un des principaux groupes de parties prenantes qui sont touchés par ce projet de loi.

En 2008, la flotte de 67 navires de l'AAC a transporté 62 millions de tonnes de marchandises en vrac constituées surtout de charbon, céréales, minerai de fer, agrégats, sel, produits pétroliers et marchandises générales. Nous fournissons aux industries primaires et aux collectivités canadiennes des services de transport fiables, économiques et durables sur le plan environnemental.

La flotte de l'AAC se consacre aux opérations en eaux canadiennes, offrant un service ininterrompu à ses clients grâce à un engagement à long terme envers les expéditeurs des industries de l'acier, de l'agriculture, de l'exploitation minière, de la construction, de l'énergie et du pétrole.

L'actuelle Loi sur la responsabilité en matière maritime, en vigueur depuis août 2001, est le principal texte de loi qui traite de la responsabilité des armateurs et exploitants de navires envers les passagers, les marchandises, la pollution et les dommages matériels. Le but visé par cette loi est de fixer des limites à la responsabilité et

d'établir une certaine uniformité en équilibrant les intérêts des armateurs et ceux des autres parties.

Les modifications à la Loi sur la responsabilité en matière maritime que propose le projet de loi C-7 résultent, pour la plupart, du Document de travail sur la réforme du droit maritime publié par Transports Canada en mai 2005 et des consultations qui ont eu lieu par la suite. L'AAC a participé pleinement à ce processus de consultation. Le projet de loi C-7 est, pour l'essentiel, la réponse législative aux discussions et débats qui ont entouré le document de Transports Canada.

L'AAC a travaillé étroitement avec les fonctionnaires du gouvernement et d'autres intervenants de l'industrie maritime canadienne. Comme je l'ai dit, nous avons rencontré à quelques reprises des représentants de Transports Canada pour discuter du projet de loi C-7. Je voudrais d'ailleurs féliciter le gouvernement du Canada, et plus particulièrement Transports Canada, pour l'excellent travail d'élaboration de cette importante politique et pour le travail législatif qui a conduit aux modifications proposées à la Loi sur la responsabilité en matière maritime. L'AAC avale la plus grande partie des dispositions du projet de loi C-7. Même si le projet de loi impose des obligations importantes aux transporteurs maritimes nationaux, en tant que transporteurs visés par le régime national, qui sommes conscients de nos responsabilités, nous sommes prêts à nous y conformer en tous points.

La Convention sur les hydrocarbures de soute est une des conventions internationales auxquelles le Canada adhère par l'entremise de ce projet de loi. Elle traite de la pollution par le carburant provenant des soutes de tout navire sauf les pétroliers. Les représentants du ministère ont déclaré plus tôt cette semaine que la ratification de cette convention permettra au Canada de s'en remettre aux dispositions de l'assurance obligatoire qui y sont stipulées et qui garantissent que l'armateur dispose bien des protections nécessaires en cas de déversement d'hydrocarbures de soute. L'AAC ne voit aucune objection à l'introduction de cette nouvelle disposition et ses membres se plieront volontiers à la nouvelle exigence.

Le projet de loi C-7 accorde aussi aux approvisionneurs de navires canadiens un privilège maritime sur tout bâtiment étranger, en garantie d'obligations impayées. L'AAC appuie cette disposition, mais tient à dire publiquement qu'elle ne soutiendrait aucune modification au projet de loi C-7 qui étendrait ce privilège maritime aux bâtiments canadiens. Ce privilège a pour but de protéger les approvisionneurs canadiens contre les bâtiments battant pavillon étranger qui ne respectent pas leurs obligations.

Ces bâtiments sont source de problèmes, car n'ayant aucune attache au Canada, il leur arrive de ne pas tenir compte de leurs obligations envers leurs fournisseurs. Il n'en est pas de même des navires battant pavillon canadien. Les armateurs canadiens ayant des bureaux au Canada, leurs approvisionneurs n'ont aucune difficulté à se faire payer. Il n'existe aucune preuve de défaillance de la part d'armateurs canadiens à l'endroit de leurs approvisionneurs qui puisse justifier la création d'un privilège en leur faveur sur les armateurs et exploitants de navires. Dans les cas où des réclamations ont été faites contre un armateur canadien par un approvisionneur, le simple fait que le navire puisse être en arrêt forcé ou qu'une action *in rem* puisse être intentée a généralement suffi pour obtenir un prompt règlement.

• (1535)

La décision d'étendre le privilège maritime aux bâtiments canadiens aurait des effets profondément négatifs sur le financement de notre flotte. Il ne fait aucun doute que les coûts de financement augmenteraient si les prêteurs étaient subordonnés à un privilège en faveur des approvisionneurs. L'AAC ne pourrait pas appuyer une proposition qui aurait pour effet d'accroître les coûts sans avantage perceptible pour les contribuables, surtout dans le climat économique actuel.

À propos du climat économique actuel, j'ajouterais que la flotte de l'AAC, qui est formée principalement de vraquiers et de navires auto-déchargeurs qui circulent sur le Saint-Laurent et dans les Grands Lacs, est âgée de 35 à 40 ans et doit être remplacée. Il est urgent de remplacer cette flotte avec des navires modernes, efficaces, des navires verts ayant une meilleure performance environnementale. Toutefois, lorsque de nouveaux navires sont importés au Canada pour être affectés au cabotage, c'est-à-dire au transport dans les eaux intérieures, ils sont assujettis à des droits de douanes de 25 %, ce qui représente une somme de 10 millions de dollars ou plus par navire. Il s'agit là d'une taxe qui touche non seulement les armateurs canadiens, mais aussi les utilisateurs du transport maritime.

Ce droit de douane doit être éliminé immédiatement pour le bien des secteurs primaire et secondaire qui dépendent du transport maritime et pour favoriser le remplacement de la flotte canadienne. L'ajout d'un privilège maritime sur les bâtiments canadiens aggraverait encore le problème de financement que nous avons déjà au Canada pour remplacer notre flotte.

Voilà ce que nous avons à dire. Merci beaucoup de votre attention.

Le président: Merci.

Madame Froc.

Mme Kerri Froc (avocate, Législation et réforme du droit, Association du Barreau canadien): Merci, monsieur le président. L'Association du Barreau canadien se réjouit de comparaître aujourd'hui devant le comité au sujet du projet de loi C-7.

L'Association du Barreau canadien est une association nationale qui représente plus de 38 000 juristes de l'ensemble du Canada. Les principaux objectifs de l'association étant l'amélioration du droit et de l'administration de la justice, c'est dans cet esprit que nous avons rédigé notre mémoire, qui vous a été distribué à l'avance, et que nous vous faisons part, aujourd'hui, de notre point de vue.

L'ABC a participé à des consultations avec le gouvernement au sujet des modifications à la Loi sur la responsabilité en matière maritime depuis au moins 2005 et nous nous réjouissons de voir que des progrès ont été réalisés sur ce plan. Je vais demander à M. Simon

Barker, qui est le président de la Section de droit maritime, de formuler des observations au sujet du projet de loi.

M. Simon Barker (président, Section nationale de droit maritime, Association du Barreau canadien): Merci, Kerri.

Monsieur le président et membres du comité, bon après-midi et merci de nous accorder le temps de vous parler.

L'année dernière, au lieu de regarder les résultats d'*American Idol*, j'ai passé deux heures devant mon écran d'ordinateur pour regarder vos délibérations de jeudi diffusées sur le web. Je dois dire que le témoignage de Transports Canada m'a paru excellent. Je n'ai pas vu la présentation graphique, mais comme j'en avais vu une partie avant, j'ai pu suivre la discussion.

Ce que j'ai trouvé plus intéressant, c'est la séance de questions qui a suivi en table ronde. J'ai divisé vos questions et certaines des réponses du ministère en trois catégories. La première se rapporte à la pollution par les hydrocarbures, dont on a dit qu'elle était au coeur du projet de loi. Lorsqu'on lit le projet de loi, il est évident que l'article 11 est certainement l'article le plus substantiel et il concerne entièrement la pollution. Les deux autres catégories étaient le tourisme d'aventure et les privilèges maritimes. C'est de ces deux derniers éléments que je vais parler cet après-midi.

Je sais que le temps est une denrée précieuse. Nous vous avons fait distribuer un mémoire de trois pages. Je vais partir du principe que vous en avez tous un exemplaire.

La Section nationale de droit maritime de l'Association du Barreau canadien appuie, de façon générale, le projet de loi C-7. Les dispositions sur la pollution par les hydrocarbures ne nous semblent pas de nature à susciter la controverse. Le protocole portant création d'un fonds complémentaire augmentera les limites de la responsabilité et nous croyons que cela permettra au Canada d'être mieux préparé en cas de déversement d'hydrocarbures.

Nous ne pensons pas que la Convention sur les hydrocarbures de soute aura d'importantes répercussions au Canada. Nous avons un régime à l'égard des hydrocarbures de soute depuis un certain nombre d'années. J'ai le plaisir de pouvoir dire que le Canada a toujours été à l'avant-garde de la législation contre la pollution pétrolière dans le monde. Depuis 1970, nous avons adopté des dispositions législatives très énergiques à cet égard, en commençant par la Loi sur la marine marchande du Canada. Puis, en 2000-2001, ces dispositions ont été refondues dans la Loi sur la responsabilité en matière maritime. Il n'y aura donc pas de changement sur ce plan-là. Comme je l'ai dit, je ne crois pas que cela suscitera la controverse. L'harmonisation des lois internationales est toujours souhaitable et c'est donc une bonne chose que le Canada ratifie des conventions.

Nous avons deux sujets de préoccupation, comme c'était le cas au comité mardi, soit le tourisme d'aventure et les privilèges maritimes. Je vous demande de bien vouloir vous reporter à la page 2 de notre mémoire. Ces deux questions se rapportent à deux articles de votre projet de loi: l'article 1, qui donne la définition du mot « passager » et l'article 12 où il est fait mention du privilège maritime, ainsi que d'une prescription générale dont je parlerai également.

Au lieu d'entrer dans les détails de l'article 1 et de parler du problème que pose la définition du mot « passager », je dirais que la saison estivale commence bientôt au Canada et que la plupart d'entre nous irons au chalet, soit le nôtre, soit celui d'un ami. Lorsque vous marcherez sur le quai en direction des bateaux, supposons qu'à votre gauche vous ayez un bateau à moteur et à droite un canoë. Si vous adoptez le projet de loi tel qu'il est actuellement libellé, vous feriez mieux d'aller dans le canoë, car si vous êtes blessé en tant que passager d'un canoë, vous toucherez, si vous y avez droit, une indemnisation beaucoup plus importante que si vous montez dans le bateau à moteur.

Je pense que c'est une anomalie qui apparaît dans le libellé. Je ne crois pas que c'était intentionnel de la part du ministère et c'est une chose qu'il faut supprimer.

Pour le moment, en vertu de la Loi sur la responsabilité en matière maritime, si vous êtes blessé dans un bateau, quel que soit son moyen de propulsion, la limite est de 1 million de dollars pour un navire de moins de 300 tonnes et la plupart des petits navires du Canada entrent dans cette catégorie. À l'article 1, vous avez une définition du mot « passager » et le paragraphe c) qui est proposé aura pour effet d'augmenter la limite pour le passager d'un canoë. Comme je l'ai dit, s'il est possible de choisir entre les deux, c'est peut-être juste pour la personne en canoë, mais ce sera très injuste pour la personne en bateau à moteur. Par souci d'harmonisation, il faudrait que la limite soit de 1 million de dollars pour tout le monde, comme c'est le cas aujourd'hui et il faudrait donc supprimer le paragraphe c) de l'article 1 dans la définition de « passager ».

Une autre chose que je trouve intéressante a été signalée par M. Volpe, mardi après-midi, à propos de l'article 37.1 proposé où se trouve la définition d'une activité de tourisme d'aventure.

• (1540)

Si nous nous reportons au document de discussion du ministère des Transports datant de 2005, on voulait, au départ, trouver un moyen de soustraire le tourisme d'aventure à l'application de la partie 4. Comme vous avez pu le voir dans votre documentation de mardi, la partie 4 porte principalement sur la Convention d'Athènes qui se rapporte aux gros navires de passagers qui sillonnent les mers. Nous n'avons pas beaucoup de navires maritimes de passagers au Canada.

Si nous avons des bateaux de passagers, monsieur Volpe, dans le port de Toronto, ce sont des bateaux de croisière, mais ils ne vont pas en mer. Ils vont dans les lacs, mais la réalité reste la même.

Nous essayons de trouver un moyen de donner suite à l'idée que l'honorable député de Pembroke a émise mardi et qui est d'exclure les bons exploitants de la partie 4 et de veiller à ce que les mauvais y soient assujettis. Il faut, pour cela, faire la distinction entre les deux.

Au départ, nous avons commencé par définir le mot « navire ». Cela n'a pas marché et c'est alors que l'idée d'une activité a surgi au cours des consultations entre Transports Canada et les parties prenantes. Si vous pouviez définir les paramètres de cette activité, cela allait permettre de faire sortir les bons et de garder les mauvais.

L'observation que vous avez faite, monsieur Volpe, mardi, portait sur les normes de sécurité des navires. Il a été question de la Loi sur la marine marchande du Canada et les normes de sécurité des navires qu'elle contient et que Transports Canada est chargé d'appliquer.

La Section nationale de droit maritime de l'Association du Barreau canadien désire formuler une observation à l'égard d'un des critères qui figurent dans l'article 37.1 proposé. Si vous incluez un autre critère exigeant que le secteur du tourisme d'aventure ait, au

commencement du voyage, un navire en bon état de navigabilité avec l'équipage requis, vous ferez en sorte que les bons exploitants soient visés par la partie 3 plutôt que la partie 4. Les mauvais exploitants resteront assujettis à la partie 4, car si le navire n'est pas en bon état de navigabilité au début du voyage, ils ne pourront pas invalider les exonérations de responsabilité, ils ne pourront pas sortir du cadre de la partie 4 et les règles de la partie 4 continueront de s'appliquer.

Notre deuxième sujet de préoccupation est le privilège maritime dont il est question à l'article 12. Un privilège maritime est une créance garantie. Il y a eu une discussion à ce sujet mardi après-midi. Il ne faut pas oublier qu'un privilège maritime a généralement priorité sur les autres créances qui grèvent un bien maritime, que ce soit celles des prêteurs hypothécaires ou celles des créanciers non garantis et la question est toujours soulevée dans le contexte d'une faillite ou de la saisie d'un navire lorsqu'on se dispute un montant limité.

À l'heure actuelle, les approvisionneurs de navires ont un privilège. Mardi, les représentants du ministère l'ont qualifié de privilège légal. Il se situe à un niveau en dessous du privilège maritime. En fait, les approvisionneurs de navires demandent la parité avec les approvisionneurs des États-Unis.

En tant que Canadien, malgré mon curieux accent, je suis assez d'accord pour dire que c'est une bonne chose. Toutefois, si vous accordez un privilège à quelqu'un, vous devez prévoir les garanties habituelles. Je pense que certaines des garanties qui figurent dans la Maritime Lien Act des États-Unis manquent dans nos dispositions concernant les privilèges maritimes.

Il a été question, mardi, d'une solution « nord-américaine ». Il semble qu'on ait été assez sélectif et que certains des bons éléments de la loi américaine ont été repris tandis que d'autres ne l'ont pas été.

La meilleure analogie que je puisse faire est que vous avez entendu, mardi après-midi, le point de vue de l'armateur, du capitaine et du représentant de la compagnie maritime. Quand j'ai écouté la diffusion web, je n'ai pas entendu le point de vue de l'affrèteur. Si je fais une analogie avec la relation propriétaire-locataire, l'armateur est comme le propriétaire et l'affrèteur du navire est comme le locataire. La question à se poser est la suivante: est-il juste qu'un propriétaire soit lié par une créance sur son immeuble que le locataire a contractée à son insu? Le projet de loi contient actuellement une disposition qui est souhaitable, mais qui doit inclure certaines garanties.

Enfin, une prescription générale a été proposée. C'est une bonne chose. Cela harmonise la législation fédérale dans l'ensemble du pays, ce qui est souhaitable.

•(1545)

Ce qui manque, c'est ce que nous appelons une « entente de prolongation ». Une entente de prolongation est un mécanisme qui permet aux parties de s'entendre pour prolonger le délai de prescription si elles le désirent. À l'heure actuelle, les ententes de prolongation sont autorisées en Colombie-Britannique, par exemple. Elles ne le sont pas en Ontario. Si vous voulez uniformiser le droit maritime d'un bout à l'autre du pays, les dispositions qui sont logiques et efficaces comme les ententes de prolongation en Colombie-Britannique devraient être appliquées dans l'ensemble du Canada et incluses dans une disposition maritime d'application générale.

Voilà ce que j'avais à dire. Je suis prêt à répondre aux questions du comité. Vous pouvez m'en poser autant que vous voudrez. Si je ne peux pas y répondre, M. Bowie pourra peut-être le faire.

Merci de m'avoir permis de prendre la parole devant vos cet après-midi.

•(1550)

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Volpe, vous disposez de sept minutes.

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

Et je remercie M. Bowie, M. Barker et Mme Froc de s'être joints à nous aujourd'hui.

J'ai quelques questions, bien que vous ayez eu la gentillesse, monsieur Barker, d'explorer certaines de celles que le comité a soulevées ou qui ont été abordées mardi dernier. Je vais donc simplement vous demander d'approfondir certains aspects. Vous avez déjà soulevé trois questions qui nous préoccupent. J'espère que M. Bowie sera d'accord pour que nous en parlions. Je voudrais formuler une brève observation.

Le plus important je suppose, monsieur Barker, c'est que si nous définissons la responsabilité... Vous avez souligné que la définition de « passager » doit être améliorée pour ceux qui choisissent de naviguer dans une embarcation motorisée ou une embarcation à rames. Les choses sont-elles claires dans votre esprit quant à savoir qui paiera pour l'assurance qui devra être souscrite?

M. Simon Barker: Oui, c'est clair dans mon esprit, car j'ai déjà été courtier d'assurances. Néanmoins, l'assurance des navires, qu'ils soient gros ou petits... Je crois qu'un des témoins qui comparaitront devant vous la semaine prochaine est le Canadian Board of Marine Underwriters. Cet organisme sera peut-être mieux placé pour en parler.

Le principe de la Convention d'Athènes était que l'assurance devait être obligatoire pour les gros navires et que cela s'appuierait sur un régime de responsabilité stricte. À part l'association de M. Bowie et la flotte des Grands Lacs, nous n'avons pas vraiment une flotte hauturière au Canada. Nous sommes une nation d'importateurs et nous recevons donc un grand nombre de navires battant pavillon étranger dans nos ports de Vancouver, Halifax et Montréal. Tous ces navires qui entrent dans nos ports sont assurés par des mutuelles d'armateurs appelées associations de protection et d'indemnisation. Ils sont donc tous assurés. Tous les navires de passagers font partie de mutuelles de protection et d'indemnisation. Il y a une association internationale de mutuelles de ce genre. Ces navires sont donc tous assurés.

Pour ce qui est des petits navires, au Canada, ils peuvent s'assurer par l'entremise de compagnies d'assurances qui ont leur siège social à Toronto ou à Montréal. Ils peuvent donc obtenir de l'assurance.

Le problème est que si vous soustrayez une activité comme le tourisme d'aventure de la partie 4 et à l'obligation de souscrire une assurance pour rétablir les anciennes dispositions, les bons exploitants souscriront une assurance parce qu'ils sont de bons exploitants, tandis que les mauvais exploitants n'en souscriront pas parce qu'ils sont mauvais. Ils vont essayer de limiter leurs coûts.

L'hon. Joseph Volpe: Et cela ne les dérangera pas.

M. Simon Barker: Cela ne les dérangera pas.

Voici donc ce qu'il faut faire. Vous établissez un seuil dans le projet de loi — et l'article 37.1 proposé est une sorte de seuil — en disant que si vous répondez à ces quatre ou cinq critères, vous serez considéré comme une activité de tourisme d'aventure maritime et la partie 4 ne s'appliquera pas à vous.

L'analyse sera faite après coup, après un accident, après une blessure, car l'avocat de la victime cherchera un moyen de contester un de ces cinq critères. Il pourra faire valoir que le bateau et l'activité en question sont assujettis à la partie 4 et au régime de responsabilité stricte, car toutes les dispositions habituelles concernant la négligence dont il a été question mardi s'appliqueront.

•(1555)

L'hon. Joseph Volpe: Ne faut-il pas alors en conclure que le fait que les gens signent une exonération de responsabilité, ce qui est naturel quand vous faites du tourisme d'aventure étant donné que, par définition, le tourisme d'aventure comporte la prise de risques, est une bonne raison de ne pas adopter votre suggestion?

M. Simon Barker: Non, l'exonération de responsabilité est quelque chose d'assez illusoire. Je vais vous donner un exemple personnel.

L'été dernier, j'ai eu le plaisir d'aller à Québec et après avoir participé à une réunion, j'ai pu me rendre au Saguenay pour aller voir les baleines. Il y a là-bas des entreprises qui ont des gros bateaux, des petits bateaux ou des Zodiac. Comme mon fils n'aime pas beaucoup l'eau, nous avons choisi un gros bateau pour qu'il se sente plus en sécurité. On ne nous a pas demandé de signer d'exonération. C'était un bateau doté de tout l'équipement de sécurité nécessaire et nous étions des passagers dans tous les sens du terme. Si je descendais le Hells Canyon, sur la rivière Fraser en radeau pneumatique ou si j'allais à Pembroke, dans la vallée de l'Outaouais, pour faire la descente des rapides, on me demanderait de signer une exonération, car je me lancerais dans une aventure. Je ne serais pas considéré comme un passager.

Je vais me poser des questions si l'activité ne correspond pas tout à fait aux activités normales d'un passager, et si on me demande de signer une exonération et on me donne des instructions de sécurité alors que je suis sur un bateau en bon état de navigabilité qui a l'équipage requis. Dans ce cas, je ne suis pas visé par la partie 4. Je sais que je ne suis pas visé par la partie 4, j'y consens, mais même si je le reconnais, les règles habituelles s'appliquent. Si je suis blessé, je peux poursuivre quelqu'un et si je trouve un moyen de le faire malgré l'exonération de responsabilité, je vais le faire. Cela ne change rien.

Voici ce que nous essayons de vous faire comprendre aujourd'hui. Je ne crois pas que lorsque le tourisme d'aventure a été inclus dans la partie 4 en 2000, cela s'adressait aux petits bateaux et aux gros bateaux de la Convention d'Athènes qui naviguent en mer. Nous avons reconnu, au cours des sept ou huit dernières années, que les activités de tourisme d'aventure à petite échelle ne devraient pas être visées par la partie 4. Elles peuvent être incluses dans la partie 3. Nous essayons de trouver un moyen pour que les bons exploitants se retrouvent en dehors de la partie 4 tandis que les mauvais pourront rester en dedans.

L'hon. Joseph Volpe: Mais vous ne l'avez pas trouvé.

M. Simon Barker: Je ne dirais pas que nous ne l'avons pas trouvé. Je pense que l'article 37.1 que vous propose Transports Canada est excellent. Je dis seulement que si vous y ajoutez une condition au sujet de l'état de navigabilité, cet article sera encore meilleur.

[Français]

Le président: Monsieur Laframboise.

M. Mario Laframboise (Argenteuil—Papineau—Mirabel, BQ): Monsieur Bowie, mes premières questions s'adressent à vous.

Dans votre exposé, vous dites vous opposer au fait que les armateurs canadiens fassent l'objet d'un privilège. Étant notaire de formation, je sais que même s'il y a une loi, quand on paie un privilège, on n'a pas à s'inquiéter, normalement. En ce qui concerne les privilèges, il n'y a en effet pas de problème tant qu'on est bon payeur. Si des compétiteurs canadiens ne paient pas du fait qu'ils traversent une mauvaise période sur le plan financier, il serait peut-être avantageux pour ceux qui paient bien que ces gens soient assujettis à des privilèges. Essayez de me convaincre que les armateurs canadiens ne devraient pas faire l'objet de privilèges.

[Traduction]

M. Bruce Bowie: Je dirais d'abord que l'octroi d'un privilège maritime spécial aux approvisionneurs n'est pas une pratique courante dans le monde. Elle existe aux États-Unis et, pour cette raison, les approvisionneurs de navires canadiens sont désavantagés quand il arrive quelque chose à un navire qui fait du commerce à la fois au Canada et aux États-Unis, car les approvisionneurs américains ont un privilège tandis que les approvisionneurs canadiens n'en ont pas et se situent plus bas dans l'ordre de priorité. Cela pose un problème, car il est alors très difficile de poursuivre l'armateur étant donné que le navire a quitté le pays et que vous ne pouvez pas trouver le propriétaire ou le navire pour exercer votre droit d'être payé en vertu du droit maritime normal.

Ce n'est pas le cas pour les navires canadiens. Nous opérons toujours dans le cadre du régime canadien. Les approvisionneurs ont à leur disposition tous les recours du système judiciaire canadien pour se faire payer, en saisissant le navire, *in rem*, etc. Une disposition supplémentaire n'est pas nécessaire.

• (1600)

[Français]

M. Mario Laframboise: Si je comprends bien, vous me dites que sur le plan international, ce n'est pas la norme. En tant qu'armateur canadien, vous ne voulez pas avoir des obligations que d'autres n'ont pas à l'échelle internationale. Est-ce exact?

[Traduction]

M. Bruce Bowie: Oui, c'est exact.

[Français]

M. Mario Laframboise: Vous terminez en disant que vous voudriez voir abolir la surtaxe de 25 p. 100 relative aux importations de navires. Vous savez que cette taxe sert à protéger l'industrie de la construction navale au Canada. Ne vous sentez-vous pas un peu mal à l'aise de nous demander d'abolir cette protection?

[Traduction]

M. Bruce Bowie: Pas vraiment, car en fait, la politique n'est pas efficace.

Pas un seul de nos membres n'a fait construire de navire au Canada depuis 1985. Cette politique nous a seulement empêchés de renouveler notre flotte. Les chantiers maritimes canadiens n'ont pas vraiment la capacité de construire le genre de bateaux dont nous avons besoin. Nous devons aller à l'étranger, mais nous devons pour cela payer des droits de 25 p. 100. C'est vraiment un impôt punitif pour les entreprises canadiennes. Nous perdons sur tous les tableaux. Les chantiers maritimes canadiens ne peuvent pas construire le navire et si nous voulons remplacer notre flotte, nous devons aller à l'étranger et payer une taxe de 25 p. 100. Ensuite, nous sommes plus concurrentiels avec les compagnies ferroviaires et de camionnage qui ne paient pas ce genre de taxe sur leurs immobilisations. Nous ne sommes pas en mesure de les concurrencer pour le commerce intérieur.

[Français]

M. Mario Laframboise: Si je comprends bien, vous dites que les armateurs canadiens n'ont pas la capacité de construire pour vous. C'est exact?

[Traduction]

M. Bruce Bowie: Oui, c'est exact. Les chantiers maritimes n'ont pas construit de navire pour nous depuis 1985 et ceux qui existaient ont fermé leurs portes.

[Français]

M. Mario Laframboise: Ma prochaine question s'adresse à M. Barker.

En matière de tourisme d'aventure, vous voudriez qu'on ajoute un critère relatif à la qualité, et je vous comprends bien. Selon vous, il faudrait exiger que les navires destinés au tourisme d'aventure soient en bon état, en termes de navigabilité, et que l'équipage soit adéquat. Si on ajoutait ce critère, de qui cette responsabilité relèverait-elle: de Transports Canada ou de la Garde côtière? Êtes-vous allé jusqu'à déterminer qui devrait être chargé de surveiller les gens offrant des services de tourisme d'aventure?

[Traduction]

M. Simon Barker: L'organisme de réglementation de la marine marchande et de la sécurité maritime au Canada est Transports Canada. Le ministère se sert pour cela de la Loi sur la marine marchande du Canada et de son règlement d'application.

Ce que je suggère, et ce que suggère la Section nationale de droit maritime de l'Association du Barreau canadien, n'est pas de supprimer les règles de sécurité maritime pour la marine marchande. Elles continueraient de s'appliquer, Transports Canada continuerait de veiller à leur application et les navires qui ne s'y conformeraient pas seraient mis à l'amende. Ce que nous suggérons, c'est un double critère. Si vous voulez mettre en place des garanties minimums pour le tourisme d'aventure, vous pouvez le faire de deux façons. Vous pouvez le faire quand le bateau est construit, vous pouvez le faire quand Transports Canada fait appliquer la loi et vous pouvez aussi dire que l'armateur a l'obligation de s'assurer, au commencement du voyage, que le navire est en bon état de navigabilité et qu'il a l'équipage requis. Si l'armateur le fait, il peut se soustraire à la partie 4 de la Loi sur la responsabilité en matière maritime. S'il n'a pas un bateau en bon état de navigabilité et ayant l'équipage requis, s'il se fait prendre par les équipes d'application de la loi, une amende lui sera imposée et si un accident se produit pendant le voyage et que quelqu'un est blessé, les exonérations sur lesquelles il compte seront annulées et la partie 4 s'appliquera. Les dispositions concernant la responsabilité stricte s'appliqueront. Il y aura un double effet.

Je pense que l'autre jour, M. Volpe a laissé entendre qu'il manquait quelque chose, une norme, dans l'article 37.1 proposé. J'ai entendu le ministre dire qu'elle ne se trouvait pas à l'article 37.1 parce qu'elle était ailleurs dans la loi et qu'un autre élément de Transports Canada la ferait appliquer. Nous disons qu'il faut avoir les deux. Si vous avez les deux, vous êtes entièrement couvert. Vous protégez les intérêts des bons exploitants et vous veillez à ce que les mauvais soient pénalisés.

• (1605)

[Français]

M. Mario Laframboise: Par contre, ça les obligerait à s'assurer en conséquence.

[Traduction]

M. Simon Barker: C'est le fait d'être un bon exploitant qui les force à s'assurer. L'assurance est une forme de gestion des risques. J'ai l'impression qu'une entreprise de la taille de Sears Canada, par exemple, n'a probablement pas d'assurance parce qu'elle est suffisamment grande pour s'en charger elle-même.

Ceux d'entre nous qui ont une assurance pour notre automobile, notre maison et notre bateau ont souscrit cette assurance parce qu'en cas d'accident nous ne pouvons pas envoyer des chèques à gauche et à droite. Par conséquent, nous demandons à une compagnie d'assurances de le faire pour nous. Les bons exploitants qui ont un compte en banque inépuisable n'ont pas besoin d'assurance. Ils peuvent se charger eux-mêmes de payer les demandes de règlement. Ils peuvent s'auto-assurer. Toutefois, la plupart des exploitants ont un problème de trésorerie et n'ont pas des moyens financiers inépuisables. Pour gérer les risques, ils répartissent leurs risques en disant que si tel incident se produit, telle compagnie d'assurances s'en chargera tandis que si tel autre incident survient, ce sera telle autre compagnie d'assurances qui s'en occupera.

À mon avis, l'important n'est pas tant d'avoir une assurance obligatoire ou non obligatoire que d'avoir une norme de sécurité minimum et de veiller à ce que le bon exploitant gère une bonne entreprise de tourisme.

Le président: M. Bevington.

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

Je remercie les témoins de s'être joints à nous aujourd'hui pour l'étude d'un projet de loi sur lequel nous avons eu beaucoup de difficulté à obtenir des renseignements, en tout cas dans mon bureau. Je vous remercie d'être venus nous les fournir aujourd'hui.

Monsieur Bowie, j'aimerais savoir une chose. Vous avez cette flotte de navires qui arrivent à la fin de leur vie utile. Quelle est, en moyenne, la valeur de ce genre de navires?

M. Bruce Bowie: Cela varie, mais la valeur de remplacement est d'environ 50 à 60 millions de dollars par navire.

M. Dennis Bevington: Le problème vient-il de ce que les chantiers maritimes canadiens ne construisent pas des navires de cette taille ou de ce type, ou de ce qu'ils ont cessé de les construire?

M. Bruce Bowie: Dans bien des cas, c'est à cause de la taille du chantier maritime et de la capacité de la cale sèche. Dans d'autres cas, des chantiers comme celui de Davie, par exemple, ne sont pas intéressés à construire ce genre de navires. Ils construisent plutôt des gros bateaux hauturiers à valeur ajoutée. Nos navires sont construits avec une grande quantité d'acier et servent surtout au transport des marchandises en vrac. Par conséquent, les chantiers maritimes qui ont la capacité voulue ne s'intéressent pas à ce genre de navires.

M. Dennis Bevington: Les chantiers maritimes construisent-ils des navires hauturiers qui ne sont pas assujettis à ces droits de douane? Les droits ne s'appliqueraient pas à eux en dehors des eaux canadiennes?

M. Bruce Bowie: Désolé, mais je n'ai pas très bien compris votre question.

M. Dennis Bevington: Les chantiers maritimes construisent des navires.

M. Bruce Bowie: Oui.

M. Dennis Bevington: Combien des navires qu'ils construisent sont avantagés par les droits de douane en vigueur? La majorité d'entre eux profitent-ils d'un avantage économique à cause de ce droit de 25 p. 100?

M. Bruce Bowie: Une bonne partie du travail des chantiers maritimes consiste à entretenir et réparer notre flotte et les chantiers canadiens jouent donc un rôle crucial. Certains d'entre eux ont profité d'une politique d'Industrie Canada qui accorde des facilités de financement aux armateurs étrangers qui font construire des navires au Canada. Toutefois, il s'agit surtout de petits bateaux comme des remorqueurs, par exemple, pour lesquels ils peuvent bénéficier du programme d'Industrie Canada et fournir ces bateaux ici ou à l'étranger.

M. Dennis Bevington: Les droits de douane s'appliquent-ils aux remorqueurs et aux autres bateaux?

M. Bruce Bowie: Ils ne s'appliquent pas aux armateurs étrangers qui les font construire au Canada. Ils peuvent bénéficier de ce programme et donc améliorer... Comme les chantiers maritimes canadiens sont très peu nombreux, ils doivent se concentrer sur certains marchés spécialisés.

L'autre rôle important des chantiers maritimes canadiens est de répondre aux besoins de notre pays sur le plan de la sécurité maritime. Par conséquent, ils cherchent surtout à répondre aux besoins de la Garde côtière canadienne et de la marine canadienne en construisant le genre de bateaux qui permettent d'assurer la sécurité de notre pays.

• (1610)

M. Dennis Bevington: Très bien.

Monsieur Barker, je vous remercie pour votre exposé. Je ne pense pas avoir d'autres questions à vous adresser. Les subtilités juridiques des ententes sont parfois assez complexes, mais vous dites assez clairement que ces renoncements resteront assujettis à la loi selon la façon dont elles sont conçues et rédigées, dont elles sont signées et dont elles sont mises en place pour les activités de tourisme d'aventure. Elles peuvent s'appliquer ou ne pas s'appliquer.

M. Simon Barker: C'est exact, monsieur Bevington. Je dis que si vous soustrayez le tourisme d'aventure à l'application de la partie 4, vous rétablissez la situation qui existait avant. La partie 4 dit seulement que les renoncements n'ont aucune validité. Par conséquent, si vous êtes dans le secteur du tourisme d'aventure qui n'est plus visé par la partie 4, vous demandez qu'on vous signe une renonciation. Si la renonciation est bien rédigée, elle sera valide. Dans le cas contraire, elle ne le sera pas.

M. Dennis Bevington: Il y a une jurisprudence...

M. Simon Barker: Il y a une jurisprudence; les choses ne changeront pas pour le secteur du tourisme d'aventure.

M. Dennis Bevington: Et cela semble le satisfaire?

M. Simon Barker: Je crois que oui. D'après ce que j'ai compris, le secteur était satisfait avant 2000 et il le sera encore si vous adoptez le projet de loi tel qu'il est aujourd'hui.

M. Dennis Bevington: Merci.

Le président: Madame Hoepfner.

Mme Candice Hoepfner (Portage—Lisgar, PCC): Merci beaucoup, monsieur le président.

Je remercie les témoins qui sont présents ici aujourd'hui. J'apprécie de pouvoir parler avec vous.

Je crois devoir préciser que je n'ai malheureusement pas pu venir ici mardi. Une de mes collègues, la députée de Pembroke, Cheryl Gallant, m'a donc remplacée. Je sais qu'elle a pu poser plusieurs questions concernant sa circonscription.

Je voudrais changer un peu de sujet.

Monsieur Bowie, vous avez mentionné que ces amendements ont été proposés suite à un document qui a été publié en 2005 et aux consultations qui ont été menées auprès de tous les membres du secteur maritime. Pouvez-vous nous en dire un peu plus? J'aimerais savoir quel genre de consultations ont eu lieu. Était-ce seulement avec les armateurs ou avec toutes les parties prenantes du secteur maritime?

M. Bruce Bowie: Les témoins du gouvernement seraient certainement mieux placés pour répondre à cette question. Je crois que le ministre pourrait en parler. Ce serait une question à lui poser.

Pour ce qui est du processus de consultation, je crois que Transports Canada a estimé nécessaire de réviser la Loi sur la responsabilité en matière maritime. Tous les intéressés avaient constaté un certain nombre de problèmes dans la législation en vigueur. Le ministère a préparé un document sur tous les problèmes qu'il a lui-même constatés et qui ont été mis en lumière par les intervenants tels que le secteur du tourisme d'aventure, les armateurs et les approvisionneurs de navires. Il a ensuite soumis ce document à un vaste échantillon de parties prenantes en leur demandant leur avis à la suite de quoi il a présenté des recommandations au comité dans le projet de loi C-7. Par conséquent, même s'il y a eu des discussions portant spécialement sur les questions qui intéressaient les armateurs nationaux, il y a eu de vastes consultations, comme je l'ai dit, avec les approvisionneurs de navires, le secteur touristique et les autres intéressés de tout le pays.

Mme Candice Hoepfner: Je vous remercie pour ces renseignements. Les chantiers maritimes ont-ils été consultés?

M. Bruce Bowie: Je crois que oui.

Mme Candice Hoepfner: Dans l'ensemble, quelle a été la réaction des chantiers maritimes? D'après votre mémoire, ils en sont généralement satisfaits. Quelles répercussions cela aura-t-il sur ce secteur, même en ce qui concerne les hydrocarbures, le nettoyage et le problème de la pollution?

M. Bruce Bowie: C'est un projet de loi qui porte principalement sur le transport maritime et je ne suis donc pas sûr qu'il soit très relié aux chantiers maritimes, sauf en ce qui concerne les relations avec les armateurs. Pour ce qui est des armateurs et du genre de questions abordées dans le projet de loi, on estime généralement, je crois, qu'il est très complet et couvre les divers besoins de l'industrie sur le plan de la responsabilité, tant en ce qui concerne la pollution maritime que les accidents, la sécurité et les autres considérations.

• (1615)

Mme Candice Hoepfner: Je vois. Vos observations se rapportent donc aux chantiers maritimes dans la mesure où cela concerne les armateurs...

M. Bruce Bowie: C'est exact.

Mme Candice Hoepfner: ... et l'aide que cette mesure leur apportera.

M. Bruce Bowie: Oui. Nous nous plaçons du point de vue des armateurs et non pas des chantiers maritimes.

Mme Candice Hoepfner: Bien. Merci beaucoup.

Monsieur Barker, pourriez-vous nous dire si cet amendement aura des répercussions au niveau international et si c'est le cas, quelles seront-elles?

M. Simon Barker: Voulez-vous parler des amendements concernant la responsabilité maritime en général? Ces mesures sont souhaitables et auront pour effet de favoriser l'harmonisation.

La marine marchande est une industrie très internationale et les dispositions du projet de loi concernant la pollution... Le fonds complémentaire est un fonds international qui apportera plus d'argent au Canada au cas où un navire ou un pétrolier visé par la Convention produirait un déversement. Étant donné que les navires internationaux visitent nos rivages régulièrement, c'est une bonne chose. Heureusement, depuis 30 ou 40 ans que nous avons une loi sur la protection environnementale au Canada nous n'avons pas eu de gros déversements. La Loi sur la marine marchande du Canada parle d'une capacité d'intervention de 10 000 tonnes. Nous n'avons jamais eu de déversement de 10 000 tonnes dans notre pays. Le déversement du *Nestucca* sur la côte ouest, à la fin des années 1980, a été de 800 tonnes. Le plus gros déversement a atteint, je pense, 7 000 tonnes lorsque le *Kurdistan* a brisé sa coque dans le détroit de Cabot, dans le golfe, à la fin des années 1970. Nous n'avons donc jamais eu de déversements catastrophiques ici, et je touche du bois pour que nous n'en ayons jamais.

Toutefois, pour être partie à la Convention sur le fonds complémentaire... Nous sommes déjà partie à la Convention sur la responsabilité civile, la Convention sur le fonds international, la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, la Convention d'Athènes, toutes les conventions que couvre ce projet de loi. Le fait que nous harmonisons notre loi avec celles des autres pays qui font du transport maritime est une bonne chose.

Comme nous l'avons entendu dire mardi, les privilèges maritimes sont une solution nord-américaine. Ils ne correspondent pas tout à fait aux privilèges maritimes de la communauté internationale et il s'agit de placer les approvisionneurs de navires canadiens sur le même pied que les Américains dans les situations où les priorités deviennent importantes. Je pense que c'est, dans une certaine mesure, un problème nord américain car on sait que des navires ont choisi le Canada pour faire faillite en raison de notre ordre de priorité. Le port de Vancouver a été très fréquenté, pendant un certain temps, par des compagnies en faillite, pour les audiences sur la priorité, et les approvisionneurs canadiens ont toujours été désavantagés si un approvisionneur américain avait également une créance.

J'ai défendu des approvisionneurs américains quand je vivais à Vancouver et c'était toujours beaucoup plus avantageux que de défendre un approvisionneur canadien, car vous étiez sûr d'être payé. À part le fait que j'étais payé, j'ai toujours trouvé que c'était injuste pour les Canadiens, car ils étaient chez eux, mais ce sont les Américains qui étaient avantagés.

Les approvisionneurs canadiens ont donc proposé de créer une certaine parité. Je pense que c'est souhaitable, mais comme je l'ai dit, si vous accordez un privilège à quelqu'un — et je crois que vous le faites en les rehaussant dans l'ordre de priorité — vous devez également mettre en place quelques garanties. Les créances contre les affréteurs ne devraient pas pouvoir lier les propriétaires et les navires. C'est une garantie qui figure dans la loi américaine et qui manque dans la nôtre. Je pense donc que la nôtre doit être resserrée.

Est-il souhaitable de relever l'ordre de priorité des approvisionneurs de navires canadiens? Je crois que oui. Nous devons veiller sur les intérêts des Canadiens.

Mme Candice Hoepfner: Par conséquent, cette mesure arrive au bon moment. Je me demande seulement, mais je ne suis pas sûre que vous puissiez répondre, pourquoi cela a pris autant de temps? Quand je vous entends décrire la situation, j'ai l'impression qu'il aurait fallu agir quand cette loi est entrée en vigueur en 2005. Vous ne pouvez probablement pas répondre à cette question.

M. Simon Barker: Vous avez raison, ce n'est pas une question à laquelle je peux répondre. Les choses prennent de nombreuses années pour toutes sortes de raisons. La saisie des navires jumeaux en est un bon exemple. C'est un instrument que les avocats ont dans leur panoplie. Vous ne l'utilisez pas constamment, mais quand vous le faites, c'est un outil très efficace.

Le désaccord règne depuis de nombreuses années, en pratique privée, quant à la façon de résoudre le problème de la saisie des navires jumeaux. L'harmonisation du texte français et du texte anglais est une chose sur laquelle nous sommes tous d'accord. C'est une évidence. Au cours des années, nous avons eu des discussions au sujet des autres propositions. Pourquoi a-t-il fallu attendre 15 ans pour en arriver là? C'est peut-être simplement à cause de la façon dont le système fonctionne. Les consultations prennent du temps. Le Canada ratifie les conventions à un moment plutôt qu'à un autre pour toutes sortes de raisons différentes.

C'est donc une question à laquelle je ne pense même pas qu'un ministre puisse répondre, dans une certaine mesure.

• (1620)

Le président: Monsieur Volpe.

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

Monsieur Barker et monsieur Bowie, je vous remercie de nouveau pour votre exposé.

Monsieur Barker, vos explications sont allées au-devant d'un grand nombre de questions, mais j'aimerais revenir un instant sur ce que vous dites à la page 2 au sujet du lien contractuel entre l'approvisionneur et le propriétaire du navire, dont vous venez de parler à nouveau. Vous pensez que ce lien doit être renforcé afin d'assurer un traitement plus équitable pour les approvisionneurs canadiens que vous avez décrits comme certains de vos anciens clients et qui semblent désavantagés.

Que suggérez-vous exactement que nous fassions ou que le comité envisage pour améliorer le projet de loi de façon à ce qu'il ait l'effet désiré?

M. Simon Barker: Monsieur Volpe, ce que cet article propose au comité, je crois, c'est que parmi toutes les parties qui participent à l'approvisionnement d'un navire à son arrivée au port, selon l'entente contractuelle conclue entre un armateur et un affréteur — que ce soit dans le cadre d'une charte-partie à temps, d'un affrètement pour un voyage précis ou de ce que nous appelons un affrètement en coque nue qui consiste à utiliser le bateau pendant une certaine période à une fin quelconque — le capitaine peut parler parfois au nom de l'affréteur ou parfois au nom du propriétaire. Pour ce qui est des approvisionneurs, pour employer un terme générique, si je les représentais dans un diagramme de Venn, ils constitueraient un groupe important et non pas secondaire... Les différents approvisionneurs ont des relations contractuelles différentes avec le propriétaire et l'affréteur. Notre section estime que si vous concluez un contrat au nom du propriétaire et que vous parlez en tant que représentant de l'affréteur, il faudrait que vous avisiez l'approvisionneur que vous parlez au nom de l'affréteur. Une disposition concernant l'avis à donner figure dans la Maritime Lien Act des États-Unis et aussi, je crois, dans la convention sur les privilèges maritimes.

Si le comité le désire, notre section peut vous fournir un libellé pour cette garantie. Je sais qu'il vous reste une semaine avant la comparution des prochains témoins. Si cela peut vous être utile, nous pourrions vous proposer un libellé afin que vous puissiez l'examiner.

L'hon. Joseph Volpe: Cela nous serait très utile. Merci.

Monsieur Bowie, j'aimerais revenir à vous pour un instant, car vous avez soulevé une question que nous n'avions pas envisagée en examinant ce projet de loi. C'est celle qui a été soulevée par mon collègue, M. Laframboise, au sujet de l'élimination de la taxe d'accise sur les navires achetés à l'étranger.

Je voudrais examiner d'un peu plus près ce modèle commercial, car mon collègue a mentionné, bien entendu, que la taxe initiale visait à protéger les chantiers maritimes canadiens, mais vous avez dit qu'il n'y avait pas eu beaucoup de construction navale, du moins en ce qui concerne les navires que vous-même et votre association utilisez, depuis 1985. Je me pose des questions au sujet du modèle commercial selon lequel nous pouvons renoncer à des droits de 25 p. 100 sur le prix total d'un navire acheté à l'étranger, car si cet argent sert à l'acquisition de certains équipements ici, au Canada, cela augmentera la capacité de notre industrie.

M. Bruce Bowie: Désolé, je ne voulais pas faire dévier le cours de ces discussions, car la politique à l'égard des droits de douane ne fait pas du tout partie de ce projet de loi. Je voulais simplement souligner que tout ce qui empêche davantage les armateurs canadiens de financer une flotte vieillissante et qui doit être remplacée pour que l'activité économique se poursuive au Canada n'a pas notre appui. C'était dans le contexte de l'application d'un privilège contre les navires canadiens, qui se traduirait par des coûts de financement plus élevés et ce genre de répercussions. Je voulais simplement le mentionner dans le contexte de ce projet de loi.

• (1625)

L'hon. Joseph Volpe: C'est bien. Monsieur Bowie, je vous félicite pour votre capacité de lancer une discussion sur un sujet qui ne fait pas vraiment partie du projet de loi. Je le reconnais et je vous félicite d'avoir réussi à soulever la question, surtout devant les membres du gouvernement.

Maintenant que cette question a été soulevée et que vous avez proposé un modèle commercial pour protéger le commerce canadien, pourriez-vous répondre à ma question qui est que, étant donné tous les millions de dollars auxquels vous demandez aux membres du gouvernement de renoncer si cette taxe d'accise est éliminée, cet argent sera-t-il récupéré si l'on demande aux chantiers maritimes canadiens d'investir dans l'équipement nécessaire pour vous fournir le produit que vous achetez à l'étranger?

M. Bruce Bowie: Pour ce qui est de l'avenir des chantiers maritimes canadiens, je ne pense pas qu'ils soient vraiment dans les marchés commerciaux. Je pense que telle est la question que vous soulevez: pouvons-nous générer un marché commercial pour les chantiers maritimes canadiens en utilisant ces droits et ce genre de chose?

Comme vous le savez sans doute, la capacité des chantiers maritimes canadiens a diminué depuis 20 ans. Cependant, comme je l'ai dit, il est absolument nécessaire d'utiliser cette capacité pour répondre aux besoins importants de sécurité de notre pays en renouvelant la flotte de la Garde côtière et de la marine. Selon moi, c'est sur cela que le gouvernement et le Parlement devraient consacrer leurs efforts en passant régulièrement des marchés avec cette industrie au lieu de le faire de façon ponctuelle et très inégale, afin que les chantiers maritimes canadiens puissent rester rentables.

Si c'était fait, la capacité disponible au Canada pour construire des navires serait entièrement utilisée. En même temps, ce serait certainement une bonne chose pour les armateurs canadiens en ce sens que nous aurions des chantiers habitués à construire avec la technologie moderne. Bien entendu, ce que la Garde côtière et la marine offrent aux chantiers maritimes sur le plan de la technologie de pointe est nettement supérieur à ce que nous pourrions offrir. Les chantiers maritimes seraient donc en mesure de fournir d'excellents services d'entretien dont la marine marchande canadienne a également besoin.

[Français]

Le président: Monsieur Laframboise.

M. Mario Laframboise: Merci, monsieur le président.

Monsieur Barker, je vais revenir à la question que je n'ai pas terminée plus tôt, par rapport aux nouveaux critères que vous voudriez ajouter pour le tourisme d'aventure, soit l'état de navigabilité et l'équipage adéquat. Je ne voudrais pas que toute modification porte à confusion et entraîne des poursuites, ce qui obligerait les exploitants à avoir des assurances beaucoup plus importantes. C'est le problème.

Si on ajoute l'obligation d'état de navigabilité et d'équipage adéquat, il sera possible, pour un de vos 38 000 membres, si jamais il y a un accident, d'accuser l'exploitant de ne pas avoir eu un équipement adéquat et un équipage suffisamment formé. Ne trouvez-vous pas que le fait d'ajouter ce critère pourrait entraîner plus de poursuites et d'obligations d'assurances pour les exploitants?

[Traduction]

M. Simon Barker: Non, monsieur, je ne le crois pas.

Le droit maritime prévoit qu'au début du voyage le navire doit être en bon état de navigabilité et avoir l'équipage requis, depuis l'époque de Lloyd's Coffee House, au 17^e siècle, quand les voiliers quittaient Londres pour se rendre aux confins de l'empire afin de ramener leur butin. Vous ne pouvez jamais garantir qu'un navire sera en bon état de navigabilité pendant le voyage — ou si vous avez vu le film de Johnny Depp, *Pirates of the Caribbean*, à la fin du voyage — mais vous pouvez certainement garantir qu'il sera en bon état de navigabilité au commencement du voyage.

À l'article 9, à l'alinéa 37.1b) qui est proposé, il est question des « procédures et de l'équipement de sécurité ». Cela doit être en place au début du voyage. L'équipement de sécurité assure l'état de navigabilité du navire. Pour ce qui est des procédures, je pense qu'il s'agit des conseils de sécurité qui sont donnés avant le départ comme dans les avions lorsqu'on vous montre où sont les sorties, l'éclairage d'urgence et le reste.

L'ajout d'un nouvel alinéa e) pour préciser que l'activité de tourisme d'aventure doit répondre aux conditions de navigabilité et avoir l'équipage requis au début du voyage ne pose aucun problème aux bons exploitants du tourisme maritime ou ne devrait pas leur en poser. Cela posera un problème pour les mauvais exploitants et il s'agit de ceux contre lesquels vous devez légiférer. Les bons exploitants pourront toujours obtenir une assurance parce qu'ils ont des navires en bon état de navigabilité.

• (1630)

[Français]

M. Mario Laframboise: Oui, mais il me semblait que toute cette partie du projet de loi portait justement sur une question d'assurance. Peut-être que je me trompe, mais il me semblait que l'industrie, surtout celle du tourisme d'aventure, voulait revenir aux anciennes réglementations justement pour une question d'assurance. Est-ce que je me trompe?

[Traduction]

M. Simon Barker: Il est vrai qu'ils veulent un retour aux anciennes dispositions, car je crois qu'ils n'ont pas pu obtenir l'assurance, l'assurance obligatoire, du montant exigé par la Convention d'Athènes et par la partie 4. Cette proposition du projet de loi soustrait le tourisme d'aventure à l'application de la partie 4 et à l'obligation d'avoir une assurance ainsi qu'un régime de responsabilité strict pour rétablir les conditions qui étaient avant celles de ce secteur, c'est-à-dire la possibilité de se faire assurer sur le marché normal sans augmentation de la limite de responsabilité. L'obtention d'une assurance sur le marché se fonde sur un certain nombre de facteurs de risque en fonction desquels les assureurs noteront l'entreprise: la viabilité de l'entreprise, la navigabilité des bateaux et les facteurs de risques. Le secteur de l'assurance examinera toute une série de facteurs pour décider du montant de la prime. Les compagnies d'assurances exigeront que ces exploitants obtiennent des exonérations de responsabilité et donnent des instructions de sécurité.

En fin de compte, les personnes qui se livrent à ces activités recherchent le risque. Quand vous êtes le passager d'un navire, que ce soit sur le Saguenay pour aller voir les baleines avec votre fils, que ce soit dans le port de Toronto dans un des bateaux de croisière qui sortent le soir, que ce soit à Vancouver, vous ne recherchez pas le risque, vous cherchez à vous faire transporter du point A au point B. Je pense que la différence est là: quand vous recherchez le risque, vous voulez qu'il y ait un certain risque. Vous voulez aller vers les rochers, car vous voulez voir le bouillonnement de l'eau des rapides.

Quand vous cherchez une activité de tourisme d'aventure, vous essayez de trouver un bon exploitant dont tout l'équipement est peint de la bonne couleur, qui a de jolies brochures, et des bateaux en bon état de navigabilité, qui va vous faire vivre des moments agréables afin que vous ayez envie de renouveler l'expérience et de la recommander à vos amis. Ces personnes obtiendront une assurance, quelle soit obligatoire ou non.

La Convention d'Athènes prévoit une assurance obligatoire dont la limite a été augmentée, car cela s'accompagne d'un régime de responsabilité strict dont il est très difficile de se sortir. Vous devez prouver certaines choses dans une poursuite normale pour négligence. Il y a un certain nombre de choses que vous n'avez pas à prouver dans un régime de responsabilité strict. C'est l'avantage de la partie 4.

Si j'ai bien compris, le secteur du tourisme d'aventure dit: « Soustrayez-nous à la partie 4, mais nous serons encore visés par les règles de responsabilité normales et nous essaierons encore de nous protéger en faisant signer des exonérations. Nous gérons encore les risques grâce à l'assurance. Comme la limite ne sera pas aussi élevée, nous serons mieux en mesure de payer la prime et nous pourrons mieux gérer notre entreprise ».

Voilà pourquoi je crois, pour en revenir à ce que M. Volpe a dit mardi, qu'une norme est importante. Vous essayez d'établir une norme de sécurité minimum pour cette activité et vous pouvez le faire par l'entremise de la Loi sur la marine marchande du Canada, mais aussi, je crois, par l'entremise de ce projet de loi.

Le président: Merci.

Monsieur Watson.

• (1635)

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

Je remercie les témoins de comparaître devant le comité.

Monsieur le président, si je n'utilise pas tout mon temps, car je ne suis pas certain de l'utiliser, je voudrais le partager avec mon collègue, M. Mayes.

Je voudrais revenir un instant sur la question du privilège maritime. Tout d'abord, quelle est l'importance du problème des factures impayées pour les approvisionneurs de navires canadiens? Pourriez-vous nous décrire un peu la situation?

Je ne sais pas qui désire répondre à cette question.

M. Simon Barker: Je vais laisser M. Bowie répondre, car ce sont ses clients qui ne paient pas leurs factures.

Je plaisante.

M. Bruce Bowie: Oui, vous plaisantez certainement.

M. Jeff Watson: Ce genre de réparties ne me dérange pas.

M. Bruce Bowie: Je ne peux pas vraiment vous donner des chiffres. Il est certain qu'au cours de mes discussions avec les approvisionneurs, ils disent qu'il arrive souvent que le navire disparaisse sans qu'ils aient pu se faire payer. Cela a certainement des

conséquences très négatives sur leur capacité de poursuivre leurs activités s'il s'agit d'un client important. Les navires étrangers leur posent donc certainement un sérieux problème.

M. Simon Barker: Pour vous décrire un peu le contexte, si vous êtes l'approvisionneur canadien, en cas de faillite, le gouvernement prend sa part de l'argent disponible, l'administration portuaire prend ensuite la sienne, c'est alors au tour des banques, après quoi c'est au tour de l'approvisionneur américain. En tant qu'approvisionneur canadien, il ne vous reste pas grand-chose à la fin de la journée. Par conséquent, le fait que cette proposition puisse vous remonter d'un cran dans l'ordre de priorité...

M. Jeff Watson: Je ne me suis peut-être pas bien exprimé à en juger par vos réponses, car je voulais surtout savoir quel est l'ampleur du problème et non pas sa gravité pour les approvisionneurs de navires. Je comprends très bien que cela peut avoir des conséquences très graves pour eux. Je voulais seulement avoir une idée de l'ampleur du problème que nous essayons de résoudre avec le privilège maritime.

M. Simon Barker: Personnellement, pendant les 25 ans où j'ai exercé le droit maritime au Royaume-Uni et ici, j'ai eu un seul cas, à Vancouver, de faillite d'un navire dans laquelle il y avait de l'argent à partager. Dans l'exemple que j'ai donné tout à l'heure, j'étais l'avocat de l'approvisionneur américain et j'étais donc dans les rangs. Mais une seule fois en 25 ans...

M. Jeff Watson: Très bien. J'ai une autre question à ce sujet.

Dans votre mémoire, monsieur Barker, vous nous expliquez que c'est une solution nord-américaine qui nous assure la parité avec les États-Unis. Vous dites que certaines garanties manquent par rapport à la loi américaine, le Maritime Lien Act. Je pense que vous avez décrit certaines d'entre elles dans votre mémoire.

Supposons que l'objectif soit effectivement de nous aligner sur la norme des États-Unis. Ces deux garanties sont-elles les seules qui manquent si vous faites la comparaison avec le Maritime Lien Act des États-Unis? Vous avez parlé de plusieurs différences, ce qui sous-entend qu'il y en a plus que deux. Si c'est le cas, quelles autres garanties manquent selon vous et pensez-vous qu'il faudrait les inclure? Ce sont là deux questions distinctes.

M. Simon Barker: Je pense qu'il faudrait inclure certaines garanties. Telle est la position de notre section. Le risque qu'il y a à reprendre seulement certains éléments de la loi américaine, le Maritime Lien Act, c'est qu'un grand nombre de dispositions qui fonctionnent bien aux États-Unis ne fonctionneront ici au Canada. Les chiffres sont différents. Voilà pourquoi j'ai offert au comité de proposer un libellé, car je crois que nous pouvons vous concocter quelque chose, si je puis m'exprimer ainsi, pour le contexte canadien.

Je pense qu'il faut inclure dans la loi au moins deux garanties.

L'une d'elles est une disposition prévoyant une notification afin d'aviser les gens que les créances des affréteurs ne peuvent pas lier les propriétaires. S'il y a un lien entre l'approvisionneur et le propriétaire, dans ce cas, imposez une amende. Le navire est le seul bien que possèdent un grand nombre d'entreprises. C'est un actif considérable qui se déplace autour du monde. Par conséquent, en tant que propriétaire, vous ne voulez pas que des privilèges grèvent votre actif sans aucune raison. Je pense donc qu'il faudrait au moins une disposition de notification.

D'autre part, il faudrait limiter le privilège. Il ne peut pas subsister éternellement. Il faudrait que ce genre de situation s'arrête à un moment donné. Si les factures ne sont pas payées, on doit tenter des poursuites. Un privilège n'est qu'une étape préalable à une action en justice. Il faut tenter une poursuite, plaider sa cause et si vous avez un argument valide, vous gagnerez, si vous n'en avez pas, vous perdrez. Mais vous ne pouvez pas garder un privilège éternellement. Il faudrait donc une limite de temps. Quant à savoir si le délai devrait être de trois ans comme pour la prescription générale ou plus court, la loi américaine parle d'environ 60 jours. Il y a donc une différence à ce niveau-là.

Je pense que notre section devrait examiner l'ensemble la loi américaine pour vous préparer un libellé qui répondra au contexte canadien et apportera les garanties voulues à l'égard de ce qui est une bonne idée.

•(1640)

M. Jeff Watson: Merci.

Le président: Monsieur Mayes.

M. Colin Mayes (Okanagan—Shuswap, PCC): Merci, monsieur le président.

Je voudrais adresser mes questions à M. Barker afin de bien comprendre les ententes que vous avez suggéré de valider. Ai-je bien compris que celui qui fournit le service et celui qui le reçoit peuvent, par entente mutuelle, prolonger le délai de prescription au-delà de la période de trois ans ou de deux ans?

M. Simon Barker: Oui. Ce que vous trouverez actuellement dans la loi sur la responsabilité en matière maritime aux termes des règles de La Haye-Visby qui constitue le régime de responsabilité de la cargaison prévu dans la loi, c'est un délai de prescription d'un an dans la partie concernant la cargaison. Cette période commence à compter le jour du déchargement. La cargaison est déchargée. Elle va dans l'entrepôt du consignataire. On constate qu'elle est endommagée à l'arrivée. À partir de ce moment-là, les propriétaires de la cargaison ont un an pour présenter une créance contre l'armateur ou le transporteur pour les dommages à la cargaison.

Les avocats spécialisés en loi maritime reçoivent souvent un appel à la toute dernière minute de quelqu'un qui leur dit: « Le déchargement a eu lieu il y a un an. Pouvez-vous protéger nos intérêts? » Vous constatez que si le navire est un navire de ligne allemand ou chinois, le service des réclamations se trouve à Hambourg, Shanghai, New York ou Hong Kong. Chypre, par exemple, a une flotte étrangère. Pas un seul de ses navires ne rentre jamais à Chypre étant donné qu'aucun de ses ports ne peut les accueillir. Chypre a des bureaux satellites dans divers endroits du monde.

Vous trouvez le bureau des réclamations. Vous le contactez pour dire: « On vient de retenir nos services. Pouvons-nous obtenir une prolongation du délai de poursuite pour que nous ayons le temps de réunir quelques papiers et d'examiner le dossier? » L'armateur répond: « Sous réserve de nos défenses habituelles??, nous vous accordons une prolongation de trois mois pour préparer votre dossier ». C'est une entente de prolongation. Que ce soit la Cour fédérale du Canada ou la Cour suprême de la Colombie-Britannique, qui est le tribunal de dernier ressort pour la marine marchande, ou tout autre tribunal qui entend la cause, c'est une forme de règlement des différends.

La plupart des causes concernant une cargaison sont réglées en dehors du tribunal, mais il faut pour cela du temps, surtout si vous n'êtes pas dans le même fuseau horaire que les compagnies

d'assurances, qui se trouvent à Londres, New York ou ailleurs. Le service des réclamations de la compagnie de transport maritime et l'assureur sont toujours dans des pays différents, dans des fuseaux horaires différents. Vous avez besoin d'un peu de temps. Dans le contexte de la navigation au niveau fédéral et international, une entente de prolongation est tout à fait logique.

En Colombie-Britannique, ces ententes sont autorisées par les tribunaux de la province. En Ontario, nous ne les autorisons pas. Quand je reçois une demande de la 11^e heure, je dépose à la Cour de l'Ontario un avis de poursuite qui m'accorde 30 jours pour rassembler mes idées avant de plaider la cause. Je dois tenter la poursuite dans le système provincial et cela ne marche pas toujours. Voilà pourquoi les ententes de prolongation sont utiles dans ce contexte.

Le président: Monsieur Dhaliwal.

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

Je voudrais souhaiter la bienvenue à nos témoins et les remercier pour leur précieuse contribution à ce projet de loi C-7.

Ma question s'adresse à M. Barker.

Monsieur Barker, vous avez dit qu'en envisageant une assurance obligatoire pour le secteur du tourisme d'aventure, nous laissons de côté le véritable problème qui est de savoir si les exploitants de ce secteur se préoccupent ou non de la sécurité. Je voudrais comprendre pourquoi vous jugez nécessaire d'imposer des règles supplémentaires dans la loi pour assurer la sécurité du tourisme d'aventure.

•(1645)

M. Simon Barker: Monsieur, je crois que dans le secteur du tourisme d'aventure, la plupart des exploitants actuels se préoccupent de la sécurité. On nous a dit que s'ils étaient assujettis à la partie 4 de la Loi sur la responsabilité en matière maritime et s'ils étaient soumis au régime d'assurance obligatoire avec responsabilité stricte ils ne pouvaient pas souscrire une assurance au niveau qu'exige la partie 4. Si vous les soustrayez à la partie 4 pour rétablir leur situation telle qu'elle était avant 2000-2001, ils peuvent s'assurer. Ils peuvent continuer leurs activités. Même si ce n'est pas une assurance obligatoire, ils pourront encore souscrire une assurance. Ce sera une assurance facultative. Comme je l'ai dit, s'il s'agit d'organisations suffisamment importantes, elles n'ont même pas besoin de souscrire une assurance; elles peuvent s'assurer elles-mêmes.

L'assurance est un élément de la gestion des risques. La différence entre le fait d'être assujetti à la partie 4 et de ne pas y être assujetti est le caractère obligatoire de l'assurance. Si vous êtes assujetti à la partie 4, vous n'avez pas le choix. Vous devez souscrire une assurance du montant exigé par la loi. Le secteur du tourisme d'aventure a dit à tout le monde qu'il ne pouvait pas s'assurer à ce montant et qu'il devait être exclu de la partie 4, sans quoi il cesserait d'exister. S'il continue d'exister comme ce sera le cas si vous adoptez l'article 37.1 que propose le projet de loi, vous pouvez lui dire que si une activité d'aventure maritime correspond à certains critères, elle peut être exclue de la partie 4.

Si vous imposez une autre condition disant que le navire doit avoir l'équipage requis et être en bon état de navigabilité au début du voyage, dès l'instant où ce critère n'est pas respecté, l'entreprise n'est pas exclue de la partie 4. Les exonérations ne sont plus valides et le public est donc protégé. Comme M. Volpe l'a déclaré aujourd'hui, il manque une norme à l'article 37.1 proposé et cette norme est le fait d'avoir un navire en état de navigabilité au commencement d'un voyage.

M. Sukh Dhaliwal: Merci.

Le président: C'est tout. Nous avons terminé les tours complets. Je pense que je vais commencer un tour supplémentaire pour voir si quelqu'un a autre chose à dire. Je sais que M. Laframboise a une brève question à poser et ce sera ensuite au tour de M. Bevington.

[Français]

M. Mario Laframboise: J'ai simplement une petite question par rapport aux privilèges maritimes. Vous dites, monsieur Barker, que les propriétaires de navire ne sont pas protégés. C'est plutôt technique. On veut forcer les armateurs étrangers à payer leur dette à des fournisseurs au Canada. Vous semblez nous dire qu'il faudrait qu'il y ait un lien avec le propriétaire. Ceux-ci sont-ils facilement accessibles?

M. Bowie pourrait peut-être aussi me répondre. Je ne voudrais pas que, à cause du système de privilèges et parce qu'on doit avoir l'aval du propriétaire avant de négocier avec les affréteurs, les approvisionneurs ou qui que ce soit, on retarde tout le trafic maritime dans un port. Je voudrais seulement qu'on me rassure. Je ne voudrais pas que cette nouvelle façon de faire, ce que vous suggérez, soit l'obligation d'un lien avec le propriétaire et que cela fasse en sorte que, finalement, les gens qui rendent les services ici disent que le navire restera au port tant et aussi longtemps qu'ils n'auront pas... Est-ce que cela retardera le trafic maritime? C'est une question que je me pose.

[Traduction]

M. Simon Barker: Non, monsieur. L'intérêt d'un privilège maritime est que si vous avez un navire dans votre port — peu importe que je sois un avocat américain de Seattle ou un avocat canadien de Vancouver — et que vous menacez de saisir le navire, vous n'arrêtez pas un navire à la légère. Ce n'est pas une chose que vous faites volontiers, car vous déclenchez toute une opération. Vous pouvez saisir un navire comme je l'ai fait, par le passé, en l'espace de deux heures et demie. La Cour fédérale du Canada est très précieuse. Elle a un agent de service. Elle peut ouvrir le tribunal après les heures. Vous déposez un acte de procédure. Vous déposez un affidavit. Vous pouvez saisir le navire.

Les opérations de chargement ne s'arrêtent pas simplement parce qu'un navire a été saisi. Le déchargement ne s'arrête pas non plus. Vous dites à l'armateur que son navire ne peut pas quitter le port tant que le problème ne sera pas réglé et que pour le régler il doit soit verser une caution et payer la lettre d'engagement d'une des mutuelles internationales de protection et d'indemnisation, soit déposer de l'argent au tribunal ou verser une caution. La saisie est une chose qui retient très rapidement l'attention d'un propriétaire et si ce propriétaire se trouve à Vanuatu, au Libéria ou à Chypre ou ailleurs dans le monde, si son bateau est dans le port de Vancouver et qu'il est saisi, le correspondant à Vancouver de la mutuelle qui assure ce navire va téléphoner pour demander ce qu'il doit faire pour lever la saisie.

La moitié du temps, cette conversation a lieu avant même la saisie, car la menace de saisie suffit. Par conséquent, vous n'êtes jamais

obligé de pourchasser un propriétaire autour du monde. Vous avez toute son attention, car son bien se trouve dans votre port. Un privilège maritime est un instrument très efficace et la saisie d'un navire est un moyen très efficace de résoudre les différents.

• (1650)

[Français]

M. Mario Laframboise: J'aimerais aussi entendre M. Bowie à ce sujet. En fait, si les propriétaires sont américains, il n'y a pas de problème. Mais s'ils sont à Chypre ou au Nigéria, il n'y aurait pas de problème non plus à rejoindre les propriétaires. Est-ce exact?

[Traduction]

M. Bruce Bowie: Je représente seulement les armateurs canadiens. Nous sommes basés au Canada et nous sommes faciles à rejoindre. Si vous voulez être payé, vous savez où nous trouver. Voilà pourquoi nous ne croyons pas nécessaire d'avoir un instrument très efficace alors qu'il y a des lois canadiennes qui permettent d'aller devant les tribunaux pour se faire payer.

Le président: Monsieur Bevington.

M. Dennis Bevington: J'ai seulement une brève question. Nous venons d'examiner l'accord de libre-échange européen dans lequel les droits de douane sur les navires venant de Norvège sont supprimés. La Norvège est-elle un fournisseur potentiel de navires pour le Canada?

M. Bruce Bowie: Probablement pas. Nous n'allons probablement pas acheter nos navires en Norvège et ces accords vont éliminer les droits de douane sur une période de 15 ans. D'ici qu'ils soient éliminés, nous ne serons déjà plus là en raison de l'âge de nos navires.

En ce qui concerne la Norvège, le problème se pose surtout dans le contexte de l'extraction pétrolière et gazière en haute mer ainsi que l'approvisionnement et le soutien de ce secteur. L'activité ralentit en mer du Nord et il y a donc beaucoup de navires disponibles pour travailler dans d'autres régions du monde. Voilà la principale préoccupation en ce qui concerne les navires existants et non pas les nouveaux.

M. Dennis Bevington: Merci.

Le président: Sur ce, je remercie nos invités pour leur présence ici aujourd'hui. Cela nous a beaucoup éclairés. Nous vous remercions d'avoir pris le temps et la peine de faire connaître votre point de vue au comité. Merci beaucoup.

Je signale aux membres du comité que mardi, le ministre Baird et le ministre Merrifield comparaitront avec des fonctionnaires de leur ministère. Ils ont réussi à nous accorder 90 minutes et je ne pense donc pas que j'ajouterai les 30 minutes supplémentaires. Nous aurons simplement une réunion de 90 minutes avec les ministres, si vous êtes d'accord.

Je vous souhaite un bon week-end.

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.