



Chambre des communes
CANADA

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

TRAN • NUMÉRO 015 • 2^e SESSION • 40^e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 30 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 30 avril 2009

• (1205)

[Traduction]

Le président (M. Merv Tweed (Brandon—Souris, PCC)): Bonjour à tous. Bienvenue à la 15^e séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités.

Conformément à l'ordre de renvoi du lundi 30 mars 2009, l'étude du projet de loi C-7, Loi modifiant la Loi sur la responsabilité en matière maritime, la Loi sur les Cours fédérales et d'autres lois en conséquence, est inscrite à l'ordre du jour.

Nous accueillons aujourd'hui, de l'Association canadienne de droit maritime, M. Christopher Giaschi, vice-président pour la côte ouest. Il y aura également M. Joe Kowalski, de Wilderness Tours. Il n'est pas encore là, mais il doit être dans l'immeuble ou en route.

Avant de céder la parole à M. Giaschi, je présente des excuses au comité pour la confusion au sujet de l'heure de la séance. Je remercie le comité d'avoir patienté le temps que nous mettions les choses en place.

L'hon. Joseph Volpe (Eglinton—Lawrence, Lib.): Pour ma part, je suis extrêmement satisfait de vos efforts, monsieur le président. Pas la peine de présenter des excuses.

Le président: Merci.

Christopher, si vous voulez bien prendre la parole. Ce sera ensuite le tour de M. Kowalski, s'il est arrivé. Sinon, nous passerons aux questions.

M. Christopher Giaschi (vice-président, Côte ouest, Association canadienne de droit maritime): Merci.

Je suis juriste en droit maritime, et je suis vice-président de l'Association canadienne de droit maritime pour la côte Ouest. Je préside également le comité spécial de l'ACDM qui a été mis sur pied pour étudier le projet de loi C-7.

L'Association canadienne de droit maritime a été fondée en 1951, et elle compte parmi ses membres aussi bien des particuliers que des sociétés. Les membres à titre individuel sont surtout des spécialistes du droit maritime qui exercent leur profession un peu partout au Canada. Les sociétés membres sont des entreprises et organisations diverses du secteur maritime au Canada. L'association accepte des membres de tous les segments du secteur maritime. Elle représente également le Canada au Comité maritime international, organisation internationale établie en 1897 pour élaborer le droit maritime international. L'ACDM n'est pas un groupe de pression qui défend des intérêts particuliers. Son mandat est plutôt de promouvoir des lois maritimes efficaces et modernes.

Nous avons créé un comité pour étudier le projet de loi C-7. Nous avons déjà soumis à votre examen deux mémoires par le passé. Je ne vais pas en reprendre le contenu intégral, faute de temps, mais il y a deux éléments que je voudrais aborder. Le premier est le tourisme d'aventure et plus précisément le nouvel article 37.1 de la Loi sur la

responsabilité en matière maritime, qui vise à soustraire les activités du tourisme d'aventure aux dispositions de la loi.

L'article 37.1. dresse une liste de critères à satisfaire pour être soustrait à l'application de la loi. Nous craignons que les critères de cette liste ne soient pas assez rigoureux. Selon nous, il serait facile à divers exploitants d'y satisfaire et ainsi d'échapper aux dispositions de la Convention d'Athènes et aux dispositions sur le transport de la Loi sur la responsabilité en matière maritime. Il ne faut pas oublier que ces dispositions ont été adoptées pour protéger les passagers canadiens. Elles prévoient un régime de compromis qui rend les transporteurs responsables, mais en leur donnant le droit de limiter leur responsabilité. En contrepartie, il leur est interdit de se dégager par contrat des exigences de la loi en matière de responsabilité. Ce régime est très courant dans tout contexte de transport. La Convention de Varsovie prévoit essentiellement le même type de régime.

En exemptant le tourisme d'aventure, nous revenons en fait à l'époque antérieure à la LRM, où les exploitants pouvaient se servir des billets pour se soustraire à leur responsabilité, quelle que soit la cause des difficultés. Il y a en ce moment un grand nombre d'affaires qui concernent ces billets. Dans certains cas, les conséquences sont énormes. Même en cas de négligence flagrante, si le bâtiment est complètement incapable de tenir la mer, on peut toujours, habituellement, se soustraire à sa responsabilité au moyen d'une clause de désistement sur le billet. Voilà ce que nous tentions d'éviter lorsque la Loi sur la responsabilité en matière maritime a été présentée.

Et voici que, dans le tourisme d'aventure, nous excluons certains éléments. La justification, c'est qu'une certaine clientèle cherche des émotions fortes. Des clients acceptent de participer à une activité risquée et ne méritent pas nécessairement les protections de la Convention d'Athènes. Nous acceptons cette prémisse. L'une de ces activités est la descente de rapides. Or, elle est déjà exempte, puisqu'il s'agit d'embarcations propulsées par des rames ou des pagaies. Inutile de prévoir une exemption pour le tourisme d'aventure.

Nous craignons toutefois que l'application de l'article 37.1 ne soit étendue à bien d'autres types d'activité où on ne cherche pas forcément des émotions fortes. Il y a par exemple le *Maid of the Mist*, que beaucoup d'entre vous connaissent bien. Il y a en fait cinq ou six bâtiments, et les sorties sont quotidiennes. La clientèle est multiple, et tous ne cherchent pas les émotions fortes. Elle comprend aussi bien des écoliers que des aînés et des familles. Ces gens comptent sur la protection de la loi et la méritent. Ce type d'activité pourrait fort bien être visé par l'article 37.1, tout comme pourraient l'être les excursions ordinaires d'observation des baleines. Encore une fois, ce sont des familles qui font ce genre d'activité d'aventure.

Voyons les exigences du paragraphe 37.1(1)a). On lit: « l'activité met les participants en contact avec le milieu aquatique ». C'est certainement le cas du *Maid of the Mist*. Le paragraphe suivant dit: « 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 ». On distribue des vêtements de pluie, ce qui ne se fait pas normalement dans le transport de passagers. Le *Maid of the Mist* répond donc au critère de ce paragraphe.

Le paragraphe c) du même article dispose: « 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 ». Ils sont exposés à des risques très légèrement supérieurs, mais cela suffit: ils sont « plus grands ». Le texte ne dit pas « nettement plus grands ».

Le paragraphe d) enchaîne: « les risques ont été présentés aux participants et ceux-ci les ont acceptés par écrit ». Cela arrive tous les jours. Il suffit de signer la clause d'exonération de responsabilité à l'endos du billet, et on est cuit.

Enfin, au paragraphe e), il est question de toute autre condition prévue.

Pour nous, ces critères sont trop larges et s'étendent à bien trop d'activités qui ne devraient pas être visées.

Nous avons fait quelques propositions. D'abord, selon nous, cette exception ne devrait pas être là. À défaut de la supprimer, nous recommandons d'amender le paragraphe c) pour qu'il dise que les participants sont exposés à des risques « nettement plus grands ». De plus, il faudrait de toute façon que les exploitants du tourisme d'aventure fassent preuve d'une diligence raisonnable. Ils devraient fournir des embarcations en bon état de navigabilité et avoir un équipage compétent et des garanties minimums. Il devrait leur être interdit de se soustraire par contrat à ces exigences. Cela devrait satisfaire ces exploitants. Nous réclamons des exigences minimales.

Mon deuxième point concerne le privilège maritime pour les fournisseurs des navires. C'est l'objet de notre mémoire supplémentaire. L'élément essentiel, c'est que, dans le nouveau privilège, nous avons en quelque sorte oublié une exigence fondamentale à satisfaire pour que les fournisseurs aient un recours contre un navire: avoir un contrat avec le propriétaire ou une personne autorisée par lui. La nouvelle disposition semble éliminer cette exigence, ce qui pourrait, dans certaines circonstances, être très injuste.

Voici un exemple. Dans un contrat de vente FAB, c'est l'expéditeur qui retient les services des débardeurs qui chargent le bateau. Par expéditeur, je veux désigner la personne qui vend les biens, non le propriétaire du bâtiment ni le transporteur. S'il ne paie pas les débardeurs engagés, ceux-ci auraient un privilège à l'égard du navire, aux termes de la disposition, même s'ils n'ont jamais eu de contrat avec l'armateur ni quiconque à quelque chose à voir avec le navire.

Il est foncièrement injuste qu'il en soit ainsi. Nous proposons simplement d'amender la disposition pour exiger qu'il y ait un contrat avec l'armateur ou une personne autorisée par lui pour que tout soit clair et que soit maintenu le statu quo.

Nous avons également proposé un paragraphe 139(3) pour tenir compte de l'affrètement. En fait, la plupart des navires sont affrétés. Nous proposons ici qu'il soit présumé que l'affrèteur a le pouvoir de l'armateur, à moins que le fournisseur de biens ou de services n'ait été avisé du contraire. En effet, il arrive souvent que ce soit l'affrèteur qui retient les services du fournisseur, et celui-ci n'en sait rien. Tout ce que nous disons, c'est que, si un affrèteur retient vos services, vous avez le droit de présumer que vous aurez un privilège,

à moins d'être prévenu que l'affrèteur n'a pas le droit de lier l'armateur, auquel cas vous pouvez décider si vous voulez fournir les biens ou non, sachant que vous n'avez pas de privilège.

L'article 139 soulève également quelques autres questions mineures. Nous avons remis une version amendée de l'article proposé. Selon nous, elle tient compte de nos préoccupations. Il y avait à cause du libellé un petit problème au sujet de la prescription. Je crois que ce n'était aucunement intentionnel. D'après mes entretiens avec le ministère des Transports, je pense que le problème ne se pose plus. Je n'en parlerai donc pas.

• (1210)

La seule autre chose que nous ayons signalé, c'est l'idée d'inclure une disposition expresse pour préciser que les clandestins et les intrus ne sont pas visés par la loi puisque, clairement, cette loi vise à protéger les passagers ou les personnes qui sont dans la même position, et non les clandestins ou les intrus. Selon moi, il serait très injuste que le propriétaire soit rendu responsable des clandestins et des intrus.

Quoi qu'il en soit, je crois que mon temps de parole est terminé. Merci. Je dirais que, en dehors de cela et de quelques dispositions vraiment mineures, nous sommes tout à fait en faveur du projet de loi C-7.

Merci.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: Monsieur le président, je voudrais laisser M. Kania poser la première question, si vous n'avez pas d'objection.

• (1215)

Le président: Très bien. À vous. Vous avez sept minutes.

M. Andrew Kania (Brampton-Ouest, Lib.): Merci.

Je ne suis pas membre du comité, et je ne suis donc pas un spécialiste de la nouvelle loi proposée, mais, en ce qui concerne le privilège maritime, notamment, je remarque que la Fédération maritime du Canada s'oppose au privilège. Elle fonde son opposition sur le fait que les membres de la fédération qui sont armateurs ont plus de mal à financer leurs navires — ou cela leur coûte plus cher —, lorsque d'autres créanciers, dont les fournisseurs, ont un privilège qui l'emporte sur le créancier hypothécaire.

Que pensez-vous de cette question?

M. Christopher Giaschi: La nouvelle disposition sur le privilège ne s'appliquera pas aux navires canadiens, mais seulement aux navires étrangers. Que je sache, les armateurs canadiens...

M. Andrew Kania: Mais ils ont une proposition dont, je crois, ils souhaiteraient qu'elle s'applique à tous les navires.

M. Christopher Giaschi: Comme je ne suis pas armateur et que je n'ai pas eu à financer un navire, je ne vais pas leur donner tort ou raison.

M. Andrew Kania: Très bien. Alors dites donc ce que vous pensez de la proposition qui s'applique à tous les navires. Vous pourriez peut-être parler également de la possibilité de l'étendre aux bateaux de plaisance.

M. Christopher Giaschi: La raison d'être expresse de la disposition, d'après ce que je comprends, est de remédier à une situation qui est apparue dans le droit canadien à cause de la façon dont les divergences entre les lois sont gérées en droit maritime canadien. Je ne veux pas entrer là-dedans, mais le problème s'est posé surtout, mais pas exclusivement, dans le cas des navires étrangers. Le privilège est une solution au problème. Il règle le gros problème qu'on connu les fournisseurs canadiens.

Les navires canadiens sont ici. Ils restent ici. Les propriétaires sont ici. Il y a d'autres recours pour recouvrer les créances. Dans le cas d'un étranger, tout ce qu'on a, c'est le navire. S'il part, tout ce qu'on peut faire, c'est exercer un recours au Panama ou... Il n'y a pas vraiment d'autres solutions. C'est sans doute ce qui justifie cette disposition.

M. Andrew Kania: Vous êtes donc d'accord pour que la disposition ne s'applique qu'aux navires étrangers?

M. Christopher Giaschi: Effectivement.

M. Andrew Kania: D'accord, discutons de la dernière observation, de l'exécution.

Si un navire étranger quitte le Canada alors qu'il a des créances au Canada, nous devons logiquement entreprendre des démarches dans un pays étranger.

M. Christopher Giaschi: Exact.

M. Andrew Kania: Et vous conviendrez avec moi qu'un juge, peu importe dans quel pays étranger, peut accepter ou non qu'il a compétence en la matière.

M. Christopher Giaschi: Si le navire s'y trouve, n'importe quel juge acceptera sans aucun doute la compétence en raison de la présence du navire dans son pays.

M. Andrew Kania: Mais les lois varient d'un pays à l'autre, évidemment.

M. Christopher Giaschi: Pas tellement, sous ce rapport, mais vous avez raison de dire qu'elles varient. Je ne vais pas prétendre connaître les lois de tous les pays.

M. Andrew Kania: Il est donc préférable d'agir au Canada, si possible.

M. Christopher Giaschi: Absolument, car le vrai problème ne sera pas de savoir si le juge étranger acceptera la compétence. Le vrai problème sera la règle du pays sur l'arbitrage en cas de différend entre des lois. Appliquera-t-on la loi canadienne plutôt que la loi du pays étranger?

M. Andrew Kania: Et il faut engager un avocat à l'étranger et obtenir un jugement. Et il faut ensuite se préoccuper de l'exécution du jugement, etc.

M. Christopher Giaschi: Absolument.

M. Andrew Kania: Il est donc préférable pour les Canadiens, s'ils le peuvent, d'agir ici même.

M. Christopher Giaschi: Tout à fait.

M. Andrew Kania: Discutons-en. Je suis avocat, mais je ne suis pas spécialiste des règles de la Cour fédérale. J'ai fait une proposition

d'amendement aux articles 139, 128 et 129 afin de donner plus substance, mettons, aux dispositions d'exécution. Je vais vous les expliquer pour que vous puissiez dire ce que vous en pensez.

Les articles 128 et 129 du projet de loi donnent à un agent désigné le pouvoir de faire diverses choses, dont, essentiellement, prendre une ordonnance interdisant le départ du navire. Mon idée, que je voudrais vous entendre commenter, seraient d'englober dans ces dispositions l'article 139 et le privilège maritime, pour qu'un agent désigné puisse empêcher un navire de partir.

Le libellé exact que je propose... Ce n'est pas ce qui importe, mais plutôt le principe. Nous empêchons le navire de partir et l'agent désigné fait savoir aux propriétaires, tout comme ce que l'article 129 prévoit, ce qu'il faut faire pour que l'ordonnance soit levée. Et nous pouvons prévoir des dispositions pour que la question doive être soumise à un juge dans un certain laps de temps pour assurer les protections. Ce que nous faisons, en somme, c'est empêcher le navire de partir, avant qu'il soit trop tard, par souci de justice pour les fournisseurs canadiens. Autrement, il faut entamer des poursuites. Il faut s'adresser aux tribunaux et obtenir un jugement, à supposer qu'on puisse trouver un juge. Ce peut être un vendredi. Ils risquent de partir. Il n'y a pas de juges disponibles. Cela coûte cher. Ma proposition est plus rapide et je dirais qu'elle peut résoudre la plupart des cas. Mais je vous en prie, dites-moi ce que vous en pensez.

• (1220)

M. Christopher Giaschi: Je déteste absolument.

M. Andrew Kania: Dites-moi pourquoi.

M. Christopher Giaschi: Si je reçois un appel à 12 h 20 d'un fournisseur qui a un nouveau privilège, je peux faire saisir le navire au plus tard à 16 heures. Il ne pourra aller nulle part. J'ai alors une garantie absolue pour la réclamation de mon client, et, neuf fois sur dix, elle sera acquittée au plus tard à 10 heures le lendemain matin.

M. Andrew Kania: Vous dites que, maintenant, vous pouvez le faire saisir?

M. Christopher Giaschi: Oui, mais je n'ai pas de privilège, ce qui fait problème. Mais je peux le faire saisir.

M. Andrew Kania: Comment?

M. Christopher Giaschi: Comment? Je dépose une déclaration à la Cour fédérale avec un affidavit portant demande de mandat, et c'est très facile.

M. Andrew Kania: Très bien. Vous engagez un avocat et soumettez la question à un juge.

M. Christopher Giaschi: Une petite réclamation coûtera 300 \$.

M. Andrew Kania: Quelqu'un doit engager un avocat et soumettre la question à un juge.

M. Christopher Giaschi: Effectivement, mais c'est bien plus rapide, sauf votre respect, que d'essayer de faire intervenir les gens du gouvernement chargés de faire respecter la loi. Ils ne vont pas y arriver avant 16 heures. Et après cette heure-là, vous ne trouverez personne pour intervenir.

M. Andrew Kania: Donc...

Le président: Monsieur Kania, votre temps de parole est terminé.

Je souhaite la bienvenue à M. Kowalski. Je vais vous permettre de faire votre exposé, après quoi nous reviendrons aux questions. Cela ouvrira peut-être davantage le dialogue.

À vous, monsieur Kowalski.

M. Joe Kowalski (Wilderness Tours): Merci, monsieur le président.

Je suis le président-fondateur de Wilderness Tours, la plus grande entreprise au Canada qui offre des descentes en eau vive. Elle est établie près de Beachburg, en Ontario, à 90 minutes de route à l'ouest d'Ottawa. Connue au départ d'une poignée seulement de passionnés, en 1975, Wilderness Tours guide maintenant chaque été 30 000 amateurs d'aventure dans les rapides de l'Outaouais. Au cas où vous ne nous connaissiez pas, je vais vous laisser quelques brochures qui, je l'espère, vous donneront une idée des descentes de rivière en eau vive. Peut-être viendrez-vous chez nous cet été.

En me présentant, je ne dois pas oublier de dire, ce que j'ai négligé de faire dans mon mémoire, que je m'occupe aussi, en plus des descentes de rapides, de jet-boating à Montréal et à Niagara-on-the-Lake. La gestion de risque m'est donc très familière qu'il s'agisse de descente de rapides, de jet-boating ou d'autres activités qui sortent plus ou moins de la norme.

Il y a 35 ans, j'ai été un pionnier au Canada du kayak et du radeau pneumatique en eau vive. Je suis l'un des membres fondateurs du Conseil des rivières canadiennes qui a pour mandat de garantir au Canada des descentes de rivière sans risque proposées par des professionnels. Je suis également l'un des membres fondateurs de l'équivalent américain, America Outdoors, où j'occupe le poste de vice-président. J'ai moi-même guidé les premiers ministres Trudeau et Chrétien sur la rivière des Outaouais.

Je suis un partisan farouche de l'exclusion du secteur de la descente de rapides de la Loi sur la responsabilité en matière maritime. La raison est simple: il existe une part inhérente de risque dans la pratique des activités de notre secteur. C'est pourquoi il est essentiel d'informer nos clients de ces risques par une déclaration d'exonération.

Dans notre secteur, cette déclaration est essentielle. Elle dit clairement que les activités proposées comportent des risques inhérents et qu'ils peuvent être graves, allant même jusqu'à la mort. Tous les participants doivent signer un désistement. La clientèle est informée des risques, et la déclaration d'exonération figure dans tous les documents promotionnels.

J'ai ici l'un de nos principaux documents de promotion. À l'endos, nous avons toujours un texte sur la sécurité et la responsabilité. Le voici:

Bien qu'aucune expérience ne soit nécessaire, nous insistons sur le fait que vous devez être en bonne santé et avoir une capacité moyenne comme nageur. L'âge minimum est de 13 ans et le poids minimum de 41 kg pour le rafting de haut niveau. L'âge minimum est de 7 ans et le poids minimum de 23 kg pour le rafting familial. Nous ne ménageons aucun effort pour assurer la sécurité, mais nous ne pouvons pas assumer la responsabilité, ni pour votre sécurité, ni pour la perte de matériel personnel. Les activités proposées comportent un certain risque inhérent qui échappe à la volonté humaine. Un désistement signé est exigé de tous les participants, et, dans le cas de mineurs (moins de 18 ans), il est exigé d'un parent ou d'un tuteur. On peut obtenir le texte de désistement à l'avance ou le télécharger depuis notre site Web. Nous préférons que vous remplissiez le formulaire en ligne, avant votre arrivée sur les lieux.

Notre secteur informe donc sa clientèle des risques au moyen d'un formulaire de désistement qui figure dans tous les documents promotionnels. La déclaration est également disponible sur notre site Web afin que tout client puisse la lire avant de décider s'il souhaite faire du rafting. Wilderness Tour a pour politique de rembourser intégralement celui qui a payé une descente et décide à la dernière

minute qu'il ne peut signer la déclaration. Cette déclaration est également exigée par les sociétés d'assurance qui proposent des polices d'assurance-responsabilité aux entreprises de notre secteur. C'est d'ailleurs notre assureur qui a rédigé le texte de notre formulaire de désistement.

Il ne faut pas déduire du mémoire que notre secteur et ses activités sont dangereux. Il existe un risque, mais il est très gérable. Par exemple, Wilderness Tours a guidé plus d'un millier de participants dans la rivière des Outaouais depuis sa fondation, en 1975. Il n'y a jamais eu de perte de vie par noyade ou associée à la descente de rapides. Les blessures les plus graves sont normalement une fracture de la jambe, ce qui produit une fois par été ou aux deux étés.

● (1225)

En hiver, nous exploitons le centre de ski du mont Pakenham, à l'ouest d'Ottawa. En ski, les fractures de la jambe sont chose courante, et cela n'est pas considéré comme un incident grave.

En guise de conclusion, je dirai que notre secteur offre aux amateurs d'aventure l'expérience la plus sûre et la plus professionnelle possible. Nos activités comportent des risques et nous le faisons savoir dans nos documents de promotion et notre formulaire de désistement. Cet abandon de recours est essentiel à notre secteur qui, autrement, ne pourrait mener ses activités.

La Loi sur la responsabilité en matière maritime ne devrait pas s'appliquer au secteur des descentes de rivière en eau vive.

Je me ferai un plaisir de répondre à toute question sur notre secteur d'activité.

Le président: Merci beaucoup.

Monsieur Laframboise.

[Français]

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

Monsieur Giaschi, quand les représentants de Transports Canada ont comparu devant le comité, ils ont déposé un texte dont vous avez peut-être eu l'occasion de prendre connaissance.

Dans ce texte, il est dit que les négociations avec l'industrie et les divers représentants touchés par cette loi ont été entreprises en 2005. Le document mentionne ceci pour ce qui est du privilège maritime: « appui large de l'industrie; inquiétudes de la communauté juridique. » Et il mentionne ceci pour ce qui est du tourisme d'aventure: « appui large de l'industrie et des utilisateurs; inquiétudes de la communauté juridique. »

J'essaie de comprendre, autant en ce qui concerne la position du Barreau canadien que le message que vous nous livrez ce matin. Je vais donc commencer par le privilège maritime. Si l'industrie n'est pas inquiète, cela signifie, théoriquement, que les armateurs, qui sont au courant de ce projet de loi, n'ont pas demandé à être inclus directement.

De votre côté, vous voulez qu'il y ait un lien direct entre l'armateur et celui qui a rendu le service. Je me demande si ce ne serait pas encore une autre histoire juridique pour que les avocats s'en mettent plein les poches. Pardonnez-moi l'expression, mais c'est un peu cela. Quand j'entends dire que l'industrie est d'accord et qu'il y a une inquiétude du côté de la communauté juridique, rassurez-moi en me disant que vous faites cela pour le bien-être de la population.

•(1230)

[Traduction]

M. Christopher Giaschi: Oui, de vastes consultations ont été menées auprès de l'industrie. Mais il n'y a pas eu de consultations importantes auprès du grand public, auprès de ceux qui utilisent ces services, car on ne peut pas avoir ce type de consultation auprès du simple citoyen. On s'est adressé au secteur, qui comprend essentiellement les entreprises de tourisme d'aventure, qui sont forcément favorables, puisqu'elles sont soustraites à l'application de la loi et que leur responsabilité est limitée. Les consultations ont été faites auprès de leurs assureurs, qui sont nécessairement favorables, car toute indemnisation qu'ils auraient à payer sera réduite.

Notre position et celle de l'Association du Barreau canadien sont fort différentes. Nous n'avons aucun intérêt à défendre, car, croyez-le ou non, j'ai plus de travail qu'il ne m'en faut. Inutile d'en créer davantage par ce type de processus. Mais en fait, quelqu'un doit intervenir pour ceux qui achètent des billets et ne peuvent pas faire entendre leur point de vue.

Voilà une chose que l'Association du Barreau canadien et nous faisons: présenter une argumentation au nom de quelqu'un qui veut aller observer les baleines ou se promener sur le *Maid of the Mist*, mais qui veut aussi le faire dans des circonstances où il y a une certaine sécurité et où l'exploitant accepte une part de responsabilité. Voilà la raison de notre position.

[Français]

M. Mario Laframboise: Par contre, les armateurs ont été entendus, monsieur Giaschi. S'ils ne demandent pas à être directement inclus, comme ayant une référence directe entre le lien sur la dette ou la somme due et l'armateur, pourquoi voulez-vous rajouter cela? Ma question concernait principalement les armateurs. Je comprends que vous ayez sauté sur ce qui était le plus facile.

En fait, même par rapport au tourisme d'aventure, on nous dit qu'il y a un appui de l'industrie et des utilisateurs, c'est-à-dire que même les usagers ont été consultés par Transports Canada.

Cependant, dans le cadre du privilège maritime, vous nous dites que les armateurs devraient être protégés, mais l'industrie, ce sont les armateurs. Ils ont été joints. S'ils n'ont pas jugé bon de le demander, je ne vois pas pourquoi vous le demanderiez pour eux aujourd'hui.

[Traduction]

M. Christopher Giaschi: Deux points.

Je ne voulais pas parler du privilège. Mes observations de tout à l'heure concernaient seulement le tourisme d'aventure. Que je sache, les usagers n'ont pas été et ne peuvent même pas être consultés, puisque le grand public n'a pas d'association.

Quant au privilège, je ne suis pas sûr de bien saisir votre question. Nous avons des membres qui s'intéressent à divers aspects de la question du privilège. Tout semble s'équilibrer. Certains souhaitent avoir un privilège et d'autres pas. Certains veulent un privilège large et d'autres le veulent très étroit. Nous avons été consultés, tout comme certains de nos membres, qui, sauf erreur, ont également témoigné ici même.

En somme, nous avons recommandé ce qui nous semble une solution équitable à ce qui était un problème, une solution qui tient compte des préoccupations des fournisseurs, qui souhaitent une protection, une certaine assurance d'être payés, et celles des armateurs, qui ne veulent pas être tenus de payer des montants pour des contrats qu'ils n'ont ni signés, ni autorisés.

[Français]

M. Mario Laframboise: Vous ne m'avez pas convaincu, mais je vais continuer avec M. Kowalski.

Monsieur Kowalski, vous avez entendu le représentant juridique, qui voudrait entre autres qu'il n'y ait pas d'exclusion pour le tourisme d'aventure dans cette loi. Personnellement, je vous comprends bien. J'ai bien lu votre document.

La loi a été changée. Depuis 2001, je crois, vous êtes obligés d'avoir une plus grande couverture en matière d'assurances. Vous demandez de revenir à la loi, telle qu'elle était au préalable. Ai-je bien compris?

•(1235)

[Traduction]

M. Joe Kowalski: Il y a deux choses. Nous sommes en affaires depuis 1975, et il est très difficile de trouver de l'assurance pour notre secteur. Tous ceux qui sont dans le secteur du plein air, dans le tourisme d'aventure sur la terre ferme ou dans l'eau, exigent un désistement. Nous sommes propriétaires d'un centre de ski à l'ouest d'Ottawa et, à l'endos de chaque billet, est imprimé un désistement, une exonération. En achetant le billet, le client, même s'il ne signe pas, accepte cette déclaration.

La Loi sur la responsabilité en matière maritime serait nettement préjudiciable pour le tourisme d'aventure. Dans notre secteur, des gens peuvent se blesser sans qu'il y ait la moindre négligence de la part de l'exploitant. S'il n'y avait pas un peu de risque dans les excursions que nous proposons, je ne crois pas que quiconque s'y intéresserait. S'il n'y avait absolument aucun risque, ce serait comme une promenade à Canada's Wonderland ou à l'Expo d'Ottawa. Nous proposons une forme d'aventure légitime et nous nous assurons que les amateurs d'aventure savent à l'avance qu'ils doivent assumer une part de risque. C'est même pour cela qu'ils achètent le produit.

Le risque est très léger. Nous avons emmené plus d'un million de personnes dans des pneumatiques et il n'y a jamais eu de décès dans nos excursions. Cela ne veut pas dire que cela ne pourrait pas arriver, mais la probabilité est infime. J'aime à décrire nos activités — et je le fais pour nos clients — comme sûres à 99,9 p. 100, mais c'est le 0,1 p. 100 qui provoque la décharge d'adrénaline. C'est ce qui attire la clientèle vers ces activités.

Le président: Monsieur Bevington, je vous en prie.

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

Merci aux témoins d'être parmi nous aujourd'hui.

Monsieur Giaschi, j'ai entendu ce que vous avez dit du tourisme d'aventure. Ce que vous avez décrit, ce sont de très grandes embarcations qui transportent de nombreux passagers. Le projet de loi s'en trouverait-il amélioré si on limitait le nombre de passagers par embarcation lorsqu'il s'agit de tourisme d'aventure? Une fois dépassé un certain nombre de passagers, je ne vois pas comment on peut parler de tourisme d'aventure. Donc, s'il y a plus de 20 personnes... J'ignore combien en accueillent les plus grandes embarcations. J'ai participé à des excursions sur des radeaux bien des fois. Ils sont généralement d'une certaine taille. Je ne crois pas que nous fassions la promotion de radeaux qui accueillent plus de 20 personnes, mais c'est peut-être le cas.

Peut-être la responsabilité devrait-elle dépendre du nombre de passagers à bord... ou des dispositions de la loi. Je vous lance cette idée.

M. Christopher Giaschi: Je ne vois pas comment le nombre de personnes peut être la solution. Par mes exemples, je ne voulais pas dire que je parlais surtout des grandes embarcations, car je ne parle pas que d'eux, mais des bâtiments de toutes les tailles. À dire vrai, je ne pense que cela puisse changer quoi que ce soit, qu'on soit à bord d'une embarcation ou d'un bateau qui transporte 50 ou 20 personnes, ou qu'on retire sept passagers. Si on exploite une entreprise commerciale qui emmène des personnes sur l'eau, essentiellement comme passagers, même s'il peut y avoir une différence par rapport au transport normal de passagers, on devrait être visé par la Convention d'Athènes. On ne devrait pas pouvoir se soustraire à cette convention simplement en se pliant à ces petites exigences qui sont...

• (1240)

M. Dennis Bevington: Ce qui fait problème pour moi, c'est probablement la notion de « risque important ». Comment le déterminer?

M. Christopher Giaschi: Les tribunaux se chargent de ce genre de problème. Leur tâche sera certainement plus facile que s'il n'y avait aucun qualificatif. C'est le problème.

M. Dennis Bevington: Monsieur Kowalski, nous parlons de compétence des maîtres de bord et des équipages dans nombre de vos entreprises. Êtes-vous au courant des certificats de formation des conducteurs de petits bâtiments? Les utilisez-vous dans votre secteur? Recevez-vous cette formation?

M. Joe Kowalski: Pas dans le secteur des descentes de rivière en eau vive. Dans le secteur du jet-boating, les bateaux sont très lourds et transportent 50 passagers. Il faut alors des capitaines approuvés par Transports Canada. Lorsqu'il s'agit de rafting, le type qui se tient à l'arrière est ce que nous appelons un guide de rivière. Dans notre secteur, nous appartenons au Conseil des rivières canadiennes, qui est plus ou moins une organisation d'autoréglementation. Le conseil a ses règles et règlements, et nous les suivons dans le cas de nos guides de rivière.

M. Dennis Bevington: Je crois comprendre, après avoir discuté avec les pourvoyeurs des Territoires du Nord-Ouest, qu'ils seront tenus d'avoir ces certificats de formation des conducteurs de petits bâtiments, prévus pour les petits bâtiments commerciaux d'un maximum de cinq tonnes brutes. La formation est d'environ 32 heures. L'entreprise, qui a des Lund pour transporter des touristes à la pêche, serait tenue par règlement d'avoir ce certificat pour tout son personnel.

Cette exigence du gouvernement est-elle acceptable pour le secteur?

M. Joe Kowalski: Vous me posez la question? Comme je ne suis pas pêcheur...

M. Dennis Bevington: Pour les petits bâtiments, les petits bateaux...

M. Joe Kowalski: L'élément essentiel pour nous est le désistement.

Par exemple, si je monte à bord du traversier à Vancouver pour aller à Victoria, je présume qu'il n'y a aucun risque, que je suis un simple passager qui est en parfaite sécurité. Si je participais à une descente de rivière en eau vive où je vais être bousculé... Le témoin qui est à ma gauche a donné l'exemple du *Maid of the Mist*, à Niagara Falls. J'y suis allé bien des fois, puisque nous avons une entreprise là-bas. Les gens courent en tous sens sur le pont pour avoir la meilleure vue possible des chutes, lorsque le bateau se déplace. Que je me souviens, il n'y a pas de décharge à signer. Si j'étais l'exploitant... Oui, en courant comme ils le font, ces gens s'exposent à un risque un peu plus élevé qu'un passager à bord d'un traversier. Ce doit être la même chose pour un pêcheur en action dans un petit bateau.

M. Dennis Bevington: En somme, Transports Canada n'exige aucune formation pour ceux qui guident vos excursions.

M. Joe Kowalski: Non. Transports Canada a proposé un règlement l'an dernier ou l'année d'avant. C'est un règlement minimal. La formation des guides dans notre secteur est bien supérieure aux exigences de Transports Canada.

Le président: Nous allons passer à M. Jean.

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

Merci de vos exposés d'aujourd'hui et de votre présence. Je suis membre de l'ABC depuis une dizaine d'années et je dois dire que j'ai beaucoup aimé ce que vous nous avez dit aujourd'hui.

J'ai été l'un de ces avocats qui cherchent une clientèle parmi les victimes d'accident. J'ai fait beaucoup de droit du préjudice personnel, mais je me suis occupé aussi de privilège dans les secteurs de la forêt et de la construction, et des biens personnels. Je dois dire que cette modification de la loi est une excellente amélioration, surtout pour le secteur maritime qui fournit des biens et services au Canada.

Je vais parler surtout de l'article 139.

Je dirais que, au fond, un privilège donne plus de poids aux jugements rendus au Canada. Sur un plan très pratique, il me semble que, puisque les biens et services sont fournis au Canada, les jugements doivent y être rendus. Ils peuvent ensuite être exécutés ailleurs, à l'étranger. S'il y a un privilège, l'entité judiciaire étrangère a de meilleures chances de succès, et les coûts judiciaires sont moindres. Voilà de quoi il s'agit. Il ne s'agit pas d'obtenir un jugement dans un autre pays.

Je voudrais dire un mot du tourisme d'aventure parce que je m'y intéresse. Je viens d'un milieu de jet-boating. J'ai deux bateaux, un Marathon de 27 pieds et un Harbercraft 1975 de 19 pieds. Je fais également cette activité en eau vive. Je comprends votre dilemme. Vous voulez garder vos entreprises en activité et éviter d'être responsables des erreurs d'exploitation.

Monsieur Giaschi, le droit canadien définit déjà la négligence grave, qui est différente de la négligence. Ne serait-il pas préférable d'inclure dans l'article 37.1 une disposition disant que l'exploitant et le propriétaire ne sont pas exonérés s'il y a négligence grave? Cela ne donnerait-il pas le même résultat que votre notion de risque nettement plus grand?

• (1245)

M. Christopher Giaschi: C'est une autre façon d'atténuer l'effet de la disposition. La notion de négligence grave est plus fréquente en droit civil, je crois, qu'en common law.

Nous préfererions certainement quelque chose qui ressemble à notre proposition: une exigence minimum sur le plan de la diligence raisonnable afin que l'exploitant s'assure de la navigabilité du bâtiment et de la compétence de l'équipage. C'est une expression qu'on trouve dans diverses lois en matière maritime. Les tribunaux l'ont examinée; nous savons tous ce que cela veut dire et ce qui est nécessaire.

M. Brian Jean: Proposez-vous d'employer l'expression « diligence raisonnable » dans l'article? Comme civiliste, j'ai toujours vu employer l'expression « négligence grave ». Selon moi, s'il y avait un incident, les recours seraient exercés en droit civil.

M. Christopher Giaschi: Non.

M. Brian Jean: Voilà pourquoi je pose la question.

M. Christopher Giaschi: En droit maritime, on ne parle vraiment pas souvent de négligence grave. Les autres notions que nous avons proposé d'employer sont raisonnablement bien connues et on sait ce qu'elles voudront dire. Le propriétaire aura une certaine responsabilité pour ce qui est d'assurer une sécurité de base, mais il restera possible d'éviter la responsabilité à l'égard de risques qui sont vraiment exceptionnels et qui sont assumés.

M. Brian Jean: J'ai lu votre lettre. Avez-vous proposé un amendement à l'article 37.1?

M. Christopher Giaschi: Oui.

M. Brian Jean: Serait-ce possible...?

M. Christopher Giaschi: Nous parlons de tourisme d'aventure. J'ai proposé que, dans le tourisme d'aventure, les exploitants soient également tenus de faire preuve de diligence raisonnable en assurant la navigabilité des embarcations au début de l'excursion et la compétence des maîtres de bord et équipages.

M. Brian Jean: Votre organisation serait-elle prête à rédiger un texte qui va dans ce sens?

M. Christopher Giaschi: Absolument. Nous faisons tout le temps ce genre de chose.

M. Brian Jean: Monsieur Kowalski, mon frère a exploité pendant plus de 20 ans Clearwater Trail/Wilderness Tours, dans le nord de l'Alberta. Peut-être le connaissez-vous. Je comprends votre problème, mais nous voulons nous assurer que les bâtiments et les exploitants sont de nature telle que nous pouvons les soustraire à la Loi sur la responsabilité en matière maritime et, en même temps, vous aider à rester en affaires.

Je voudrais passer à l'article 139, qui porte sur le privilège. L'alinéa 139(2)a) dit que le privilège jouera seulement à l'égard « de la fourniture à un bâtiment étranger de marchandises, de matériel ou de services pour son fonctionnement ou son entretien ». Il s'agit de fonctionnement et d'entretien, et non d'expédition FAB. L'article dit également: « celle fondée sur un contrat de réparation ou d'équipement d'un bâtiment étranger ». Donc, les livraisons FAB

à un expéditeur ne sont pas visées. Y a-t-il un autre exemple de cas où le privilège pourrait être utilisé?

• (1250)

M. Christopher Giaschi: Le chargement de biens à bord du navire fait partie de son fonctionnement, bien sûr. La disposition va même plus loin et dit expressément: « notamment en ce qui concerne l'acconage et le gabarage ».

M. Brian Jean: C'était ma question suivante.

M. Christopher Giaschi: Oui, c'est de cela qu'il s'agit. Ce sont les services d'acconage qui sont fournis au navire, mais aux termes d'un contrat avec l'expéditeur plutôt qu'avec l'armateur. Cela peut se faire d'une manière ou de l'autre. Cela dépend habituellement de la nature de l'accord de vente ou de l'accord d'affrètement.

M. Brian Jean: Vous proposez que nous précisions. Je ne suis pas spécialiste en droit maritime, mais j'ai exercé le droit pendant quelques années. Selon mon interprétation, je dois avoir raison. Vous devez cependant être beaucoup plus averti dans ce domaine. Il faut préciser les choses pour éviter tout malentendu au niveau judiciaire. C'est bien ce que vous voulez dire, n'est-ce pas?

M. Christopher Giaschi: C'est ce qui nous inquiétait. Lorsqu'on lit l'article 139, pris isolément, il n'y est pas du tout question de la nécessité d'un contrat. On pourrait penser que cela n'est plus nécessaire.

M. Brian Jean: Pourriez-vous rédiger une proposition pour le comité afin de préciser cet article?

M. Christopher Giaschi: C'est ce que j'ai fait dans le mémoire supplémentaire, à la page 2.

M. Brian Jean: Excusez-moi. Je l'ai lu, mais j'ai beaucoup de documentation sur la question.

M. Christopher Giaschi: Je n'en doute pas.

M. Brian Jean: Voilà toutes mes questions. À moins que je n'aie encore du temps.

Le président: Vous venez de terminer.

Monsieur Volpe.

L'hon. Joseph Volpe: Merci, messieurs Kowalski et Giaschi.

À propos du tourisme d'aventure, nous avons maintenant au moins deux points de vue juridiques de la part de personnes qui ne sont pas membres du comité. Peut-être est-il acceptable d'apporter des modifications à ce qui est déjà proposé. Mais je me demande pourquoi vous résisteriez à un libellé qui assure une protection supplémentaire au moyen d'exigences minimums et de mesures importantes à prendre. Pourquoi cela vous dérange-t-il?

Je n'arrive pas à comprendre pourquoi quelqu'un comme vous, qui avez déjà prouvé que vous êtes un exploitant sérieux, ne voudrait pas la même protection pour d'autres qui se livrent à des activités semblables, mais qui amènent aussi des participants passifs observer des baleines ou pour des bateaux qui ne sont pas directement utilisés dans des activités où il y a prise de risque.

M. Joe Kowalski: Je ne peux rien dire de l'observation des baleines. Nous n'offrons pas ce genre d'excursion. Je n'ai jamais eu l'occasion d'y aller non plus. Pour moi, ce qui définit le tourisme d'aventure, c'est le risque en cause et la volonté du participant d'accepter un certain risque.

L'hon. Joseph Volpe: Je n'ai jamais participé à ces excursions. Je n'aime pas beaucoup le risque. J'essaie de foncer sans rien demander, mais proposez-vous une brève introduction à vos clients? Je ne parlerai pas de « séminaire », parce que je ne veux pas être sarcastique ni blagueur, mais si je me présentais à l'une de vos activités, est-ce que vous commenceriez par m'expliquer les risques auxquels je m'expose et les responsabilités que j'assume et dont je vous décharge? Est-ce que c'est ce que vous faites?

M. Joe Kowalski: Oui. En fait, nous ne voulons pas que quiconque se présente chez nous sans admettre les risques. Nous ne ménageons aucun effort pour assurer la sécurité de l'activité, mais nous ne pouvons assumer aucune responsabilité à l'égard de votre sécurité ou de la perte d'équipement personnel. Au cours de l'activité...

L'hon. Joseph Volpe: Est-ce que c'est simplement affiché quelque part?

M. Joe Kowalski: Nous le disons dans toute notre documentation promotionnelle et administrative. C'est aussi sur notre site Web. La dernière chose que nous voulons, c'est que quelqu'un se présente chez Wilderness Tours et... Lorsqu'on s'inscrit, il faut signer le désistement.

À l'époque, il arrivait à l'occasion, pas très souvent, que nous devions rembourser deux ou trois clients au cours de l'été. Ils se présentaient et... Nous faisons connaître le formulaire de désistement, mais ils ne l'avaient pas vu. Ils le lisaient et voyaient le mot « mort ». Le formulaire dit des choses horribles. Ce genre de chose très improbable peut toujours arriver. Le formulaire se trouve maintenant sur Internet. Nous y affichons tout. Tout le contenu de ce document et même plus est en ligne. La plupart de ceux qui cherchent des activités de tourisme d'aventure vont sur Internet. D'année en année, nous produisons moins de brochures.

•(1255)

L'hon. Joseph Volpe: D'accord. Merci.

Monsieur Giaschi, j'ai aimé votre exposé et je vous sais gré des réponses que vous avez données à tout le monde, mais j'ai été un peu étonné par votre réaction à l'amendement proposé par mon collègue, M. Kania. J'ai vu dans cette proposition un effort pour donner une plus grande assurance à l'usager.

Vous avez répondu, et j'espère ne pas trahir vos propos, que, selon vous, toutes les mesures étaient déjà en place et que, sur le plan pratique, vous ou un autre avocat raisonnablement compétent seriez en mesure d'offrir le service immédiatement, sans doute en faisant saisir le navire, etc. Pourquoi en arriver là? Pourquoi ne pas accepter que la loi, si elle était beaucoup plus précise, puisse offrir une garantie, de sorte qu'on n'ait pas besoin de recourir à un avocat?

Je vous ai entendu dire qu'il en coûterait environ 300 \$ pour enclencher la procédure. Monsieur Giaschi, les avocats se font sans doute payer moins cher en Colombie-Britannique qu'à Toronto. Avec 300 \$, j'obtiens un appel téléphonique, auquel quelqu'un répondra cinq jours plus tard pendant environ deux minutes. Je ne veux pas être sarcastique, mais vous voyez où je veux en venir.

M. Jean dit qu'il faut 500 \$ pour recevoir cet appel, mais...

M. Christopher Giaschi: Puis-je répondre?

L'hon. Joseph Volpe: Désolé, laissez-moi terminer ce que j'ai à dire.

Mettons que je sois un petit expéditeur et que j'aie des marchandises de quelques milliers de dollars, peut-être 5 000 \$, à bord de ce navire. Qu'il m'en coûte 300 \$ ou 2 000 \$ pour les

récupérer, je serai porté à me demander si j'avais vraiment besoin de ces problèmes. Mais si l'armateur peut être tenu responsable parce que ses obligations seront définies plus clairement, aurais-je tort de demander cette protection supplémentaire?

M. Christopher Giaschi: Si j'ai bien compris, le député demande en fait s'il est possible d'amender le texte pour permettre à l'État d'intervenir dans un différend au civil pour aider l'une des parties. C'est ce qu'on demande, fondamentalement, puisqu'on veut y prévoir des dispositions d'exécution et la saisie de navires.

Je ne connais aucune loi qui prévoit l'intervention des autorités chargées de l'exécution, que ce soit la Garde côtière, la GRC ou la police locale. D'habitude, s'il s'agit d'un différend au civil, ils se retirent et laissent les parties se débrouiller. C'est le premier élément. Ce n'est pas ainsi que les choses se passent, et elles ne se passent ainsi nulle part ailleurs.

Le deuxième élément repose simplement en partie sur mon expérience des bureaucraties, même les bureaucraties efficaces. Il faut parfois du temps pour que les choses se fassent. Par contre, je sais que mes collègues et moi sommes très efficaces dans ce genre de chose. Vous riez peut-être des 300 \$ en pensant que ce n'est pas réaliste, mais s'il s'agit de services d'une valeur d'environ 5 000 \$, c'est une situation très courante. Il s'agit simplement de taper quelques chiffres dans un modèle que j'ai déjà. Je me suis peut-être précipité en parlant de 300 \$, mais ce n'est pas beaucoup plus, dans une affaire de taille modeste. Cela peut se faire vite.

Voilà au fond la raison de mon opposition. J'essaie d'imaginer de meilleurs moyens pour eux. S'il y avait d'autres solutions, tant mieux, car, honnêtement, mes collègues et moi ne tenons pas à nous occuper de dossiers de 5 000 \$ ou de 10 000 \$.

Voilà où j'en étais dans ma réflexion

•(1300)

Le président: Allez-y, monsieur Laframboise.

[Français]

M. Mario Laframboise: Monsieur Kowalski, tout à l'heure, nous avons parlé des excursions d'observation des baleines. Je sais que ce n'est pas votre domaine.

Cependant, il est important de comprendre qu'il existe maintenant des excursions du genre pratiquées sur des radeaux gonflables comme ceux que vous utilisez souvent pour faire du rafting, parce que certains utilisateurs veulent s'approcher des baleines tout en respectant les lois environnementales. C'est donc normal qu'au sein de votre industrie, il n'y ait pas seulement le rafting. Il existe d'autres types d'industries qui font du tourisme d'aventure qui, comme la vôtre, souhaitent que la loi soit moins sévère.

J'aimerais que vous me parliez de ce que vous vivez présentement. Si on ne modifie pas la loi, comme vous le demandez, qu'est-ce qui vous attend?

[Traduction]

M. Joe Kowalski: Si je comprends bien, si nous perdons nos désistements, ce sera à peu près la fin d'un secteur d'activité.

Voici un exemple. Pendant nos 35 années d'existence, nous avons probablement payé 3 millions ou 4 millions de dollars en primes d'assurance-responsabilité. Pendant la même période, nos assureurs ont payé des indemnités de 70 000 \$ pour nous. Même si nous ne sommes pas d'accord sur ces primes, les assureurs ont le droit de les demander. Et même dans ces conditions, avec cet écart entre les primes et les indemnités, il est très difficile de trouver de l'assurance-responsabilité. Il n'y a qu'un ou deux assureurs au Canada. Cela ne vaut pas la peine.

Chez nous, il n'y a pas eu de demande d'indemnisation depuis probablement 15 ans. Je reviens toujours à la charge auprès de notre assureur et je lui demande pourquoi les primes ne diminuent pas, puisque, année après année, il n'y a aucune demande d'indemnisation? Sa réponse? Il pourrait y en avoir une cette année. Honnêtement, sans le formulaire de décharge, le secteur du tourisme d'aventure au Canada est fichu. C'est terminé. Aucun moyen d'avoir des activités.

Nous sommes un petit secteur. Wilderness Tours est sa plus grande entreprise au Canada. Elle est minuscule et elle est pourtant la plus importante. Pour l'essentiel, il s'agit d'entreprises familiales. Des entreprises très modestes. Il est extrêmement difficile d'avoir de l'assurance-responsabilité, elle coûte très cher, et c'est le formulaire de décharge qui nous protège.

En 35 ans, je suis allé dans des excursions de découverte trois ou quatre fois, peut-être. Chaque fois, c'est le formulaire qui nous protège, nous et l'assureur, car on ne peut pas aller skier, faire du radeau ou du kayak... Dans toutes les activités dans la nature, il y a un élément de risque.

Même l'observation des baleines. Je ne suis jamais allé sur un bateau, mais j'ai vu ce que c'est. Si j'offrais ce genre d'excursion, je ferais sûrement signer un désistement, car je présume que nous voudrions approcher le plus possible des baleines sans les déranger. Lorsqu'elles font surface et sondent, peu importe, il y a un risque plus élevé que la normale... Sur un traversier ordinaire qui fait la navette entre deux points, il ne devrait y avoir absolument aucun risque, et ce n'est pas du tourisme d'aventure.

Chaque fois qu'on veut prendre un risque, et c'est ce que la clientèle recherche... Si nos descentes de rapides étaient parfaitement sûres, personne ne voudrait les faire. Elles sont sûres à 99,9 p. 100, mais c'est le 0,1 p. 100 qui en fait une expérience intéressante. Je dis toujours aux participants que je fais cette activité depuis des années et que ce qui me plaît, c'est que je ne peux jamais prévoir ce qui va se passer. Pour les clients, c'est la même chose. Chaque fois qu'on propose un élément de risque, on a besoin du désistement.

•(1305)

Pour nos excursions de jet-boating à Niagara Falls, nous avons la Garde côtière, des capitaines approuvés par Transports Canada, nous prenons toutes les précautions, mais nous avons toujours besoin de la décharge, même si les clients sont assis, même si nous ne nous attendons jamais à ce que le pneumatique ou le bateau se renverse. Mais c'est une excursion dans les rapides, le bateau fonce dans les rapides. Nous demandons la décharge surtout pour des problèmes comme les maux de dos et les torsions du cou, par exemple, mais c'est ce que les clients veulent faire. Les plus importants rapides de la planète sont ceux qui se trouvent en aval des chutes Niagara, et les clients veulent vivre cette expérience.

Le président: Merci.

On dirait que votre secteur est un peu comme le nôtre. On ne sait jamais vraiment à quoi s'en tenir jusqu'à la fin.

Des voix: Oh, oh!

Le président: Madame Gallant.

Mme Cheryl Gallant (Renfrew—Nipissing—Pembroke, PCC): Merci, monsieur le président, et, par votre entremise, je remercie les témoins.

Monsieur Kowalski, quelles mesures prenez-vous pour garantir la sécurité de vos embarcations ou bateaux?

M. Joe Kowalski: Ils sont sûrs. Pour la première fois, nos radeaux devront être enregistrés auprès de Transports Canada, malgré nos objections. Avec l'enregistrement viendront les inspections.

Notre secteur est très spécialisé. Pour l'essentiel, les inspecteurs qui viendront — personne n'est jamais venu inspecter nos radeaux — n'en connaîtront probablement pas plus long que nous. Nous n'avons rien contre les inspections, mais nous les faisons nous-mêmes. Nous inspectons constamment notre flotte; nous inspectons tous les radeaux qui seront utilisés dans les excursions, tous les jours. Ils ont des compartiments multiples. Nous n'avons jamais vraiment eu un incident où un radeau aurait perdu de l'air ou un compartiment. Parfois, cela peut arriver après une descente, et nous pouvons apporter un radeau de remplacement ou faire une réparation sur place.

Il y a quelque chose de dangereux à avoir une réglementation excessive.

Mme Cheryl Gallant: Les associations générales de tourisme de plein air auxquelles vous appartenez ont des normes de pratique et des normes de sécurité des embarcations?

M. Joe Kowalski: Oui, toutes celles dont nous sommes membres en ont. Elles ont leurs normes internes.

Mme Cheryl Gallant: Des normes internes.

M. Joe Kowalski: C'est exact.

Mme Cheryl Gallant: Y a-t-il des normes dans votre secteur pour assurer la sécurité de vos radeaux?

M. Joe Kowalski: La sécurité de nos radeaux est l'affaire du Conseil des rivières canadiennes. Il s'agit d'un organisme non gouvernemental, d'une association d'exploitants, à peu près comme l'association des juristes ou l'Association médicale canadienne. C'est de l'autoréglementation. Et même si Transports Canada commence maintenant à réglementer notre industrie, nos normes sont supérieures aux siennes, et il faut qu'elles le soient.

Mme Cheryl Gallant: Vous avez dit que vous faisiez partie d'un regroupement américain. Selon votre compréhension de la façon dont le gouvernement américain aborde la conciliation du risque inhérent au rafting et de la protection des passagers, pouvez-vous décrire son approche de cette délicate recherche d'équilibre?

•(1310)

M. Joe Kowalski: En Virginie occidentale, par exemple, un grand État pour le tourisme d'aventure, une loi dit qu'il y a présomption de risque: si des gens participent à ces activités, l'exploitant n'est pas responsable, à moins de négligence grave de sa part.

Aux États-Unis, il n'y a pas d'organisation centrale comme au Canada, parce que notre secteur est beaucoup plus modeste. Aux États-Unis, des entreprises de rafting ont leurs activités sur des terres du Forest Service et doivent en suivre les directives. D'autres, par exemple dans le Grand Canyon, se trouvent dans le réseau des parcs nationaux et doivent en suivre les lignes directrices. De nombreux États ont leurs propres lignes directrices et certains n'en ont aucune.

Mme Cheryl Gallant: D'accord. Merci.

Il y a donc un fort mouvement, dans votre secteur, en faveur de normes exigeantes parce que le moindre accident risque de nuire aux industries de tout le pays.

M. Joe Kowalski: Tout à fait.

Mme Cheryl Gallant: Tout près d'ici, le *Lady Duck* était inspecté par les inspecteurs de Transports Canada et il n'empêche qu'il y a eu un drame. Lorsqu'il y a une responsabilité inhérente de l'entreprise, il y a une bonne raison de faire de bonnes inspections.

Si on allègue que l'entreprise de rafting a fait preuve de négligence, est-ce que la personne lésée peut tenter des poursuites, même si elle a signé le désistement?

M. Joe Kowalski: J'aurais dû apporter le texte de notre formulaire, car il traite expressément de négligence. Les participants renoncent à leurs droits à l'égard de notre négligence. À l'époque, avant Internet, lorsque nous n'avions aucun moyen de communiquer le texte de désistement, il arrivait que des gens lisent que... Nous parlons expressément de négligence dans le formulaire. Si nous le faisons, comme exploitant... À mon sens, il n'y a pas vraiment de définition de la négligence, à moins qu'il ne s'agisse de négligence grave.

Par exemple, si un guide fait descendre des participants dans des rapides et que le radeau se retourne et que quelqu'un se blesse, il est évident que quelque chose s'est mal passé, mais était-ce une erreur du guide? Est-ce que les participants ne ramaient pas assez fort? Est-ce qu'il y a eu une vague incontrôlable? Qu'est-ce qui s'est passé? Mais si le guide était sous l'effet de l'alcool ou de drogues, nous ne serions pas protégés. Il y aurait négligence grave.

Mme Cheryl Gallant: Enfin, pouvez-vous me décrire la formation que suivent vos guides avant de pouvoir diriger un radeau seuls ou avec un assistant? Combien de guides avez-vous?

M. Joe Kowalski: La formation des guides se fait en trois semaines, et les gens que nous engageons et invitons à suivre la formation viennent tous des sports d'aventure en eau vive. Ce sont eux que nous engageons. Et malgré tout, ils doivent suivre une formation de trois semaines. Chose curieuse, le premier jour de la formation est toujours très passionnant pour les nouveaux guides parce que nous les faisons nager dans les rapides. Nous le faisons parce que, ainsi, nos guides deviennent excellents. Pour la plupart, ils savent rester dans le radeau, même lorsqu'il se renverse et que les participants tombent à l'eau, parce qu'ils savent à quoi s'attendre; ils savent comment s'asseoir correctement dans le radeau. Pour que nos guides n'oublient jamais ce que c'est de se retrouver dans la rivière, nous les faisons nager dès le premier jour de formation.

Mme Cheryl Gallant: Le parcours des descentes doit se trouver surtout dans des zones sauvages. Si un radeau se retourne, et si vous avez un certain nombre de participants, mettons dans un grand radeau, ou même dans un plus petit où c'est beaucoup plus amusant de passer d'un côté à l'autre, comment les récupérez-vous? Même si ce sont de bons nageurs...

• (1315)

M. Joe Kowalski: Il y a un protocole à suivre. Dans les grands rapides, beaucoup de descentes sont accompagnées par des kayakistes qui sont là pour assurer la sécurité. Ils peuvent se déplacer et secourir les participants. Nous avons des guides sur la rive avec des filins. Si un radeau se retourne et si des participants tombent, nous aurons un autre radeau en aval. Il y a des protocoles à suivre. Nous savons qu'il y a des gens qui tombent tous les jours. Nous sommes toujours prêts au pire. J'ai été scout et la devise des

scouts est « toujours prêt ». Nous sommes prêts à faire face à toute éventualité.

Mme Cheryl Gallant: Merci.

Le président: Merci beaucoup.

Voilà qui met fin aux questions. Quelqu'un d'autre veut ou doit intervenir brièvement? Sinon, je vais remercier les témoins de nous avoir éclairés et de s'être adaptés à notre horaire. Merci de votre indulgence. Merci beaucoup.

J'annonce au comité que nous siégerons de nouveau mardi. Au cours de la première heure, nous accueillerons notre dernier témoin, et la deuxième heure sera consacrée à l'étude article par article. Si quelqu'un a des amendements à proposer, nous vous serions reconnaissants de bien vouloir les communiquer au plus tard vers la fin de la journée demain, si possible.

Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Seulement si vous avez terminé, monsieur le président.

Le président: Oui, je crois que ça va.

M. Dennis Bevington: Je voudrais demander au secrétaire parlementaire si le gouvernement entend proposer des amendements?

M. Brian Jean: C'est justement à cela que je voulais en venir.

Au cours du témoignage de ces deux messieurs, aujourd'hui, j'ai demandé au ministre s'il pouvait faire au comité des propositions qui vont dans le sens de ce que nous avons entendu, notamment en ce qui concerne l'ABC, et s'ils pouvaient proposer des précisions sur le tourisme d'aventure et le rafting.

J'espère faire circuler ces propositions demain. Si vous pouviez communiquer avec votre bureau, nous essaierons de les faire parvenir à tous les bureaux d'ici demain. Sinon, ce sera fait au plus tard lundi, mais je crois qu'il y aura des propositions. Il faut que les choses soient claires, notamment à l'article 139, et il faut préciser ce qu'est le tourisme d'aventure.

Le président: Le ministère pourrait-il envoyer ces amendements à Maxime. Il les distribuera avec le reste de la documentation, puisque d'autres amendements ont été présentés.

Monsieur Bevington.

M. Dennis Bevington: Les membres du comité pourraient-ils prendre connaissance des amendements du gouvernement avant de proposer les leurs? Le temps le permet-il?

Le président: Je vous invite à présenter les vôtres. Si les amendements sont très similaires, nous les présenterons tous, quitte à laisser le comité décider lesquels ils préfèrent.

M. Dennis Bevington: C'est un projet de loi du gouvernement. Je suis disposé à examiner ce qu'il propose. Si c'est satisfaisant, nous n'en présenterons aucun.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Ils vous seront soumis, monsieur le président. Dès que vous voudrez les diffuser... Nous serons contents qu'ils soient communiqués tout de suite. De la sorte, si vous pouvez les améliorer, faites des propositions, je vous en prie.

Le président: Je vais veiller à ce qu'ils soient distribués dès que possible.

M. Dennis Bevington: Avant le délai qui nous est fixé pour...

Le président: Bien sûr. Les fonctionnaires sont probablement en train d'écouter en ce moment et ils voudront certainement nous aider à respecter les délais.

Monsieur Bevington.

M. Dennis Bevington: Des préoccupations ont été soulevées au sujet du nouveau règlement sur le cabotage des conteneurs. Si le ministère entend donner suite à ce règlement... Peut-être est-il disposé à nous informer dès maintenant.

Le président: Monsieur Jean.

M. Brian Jean: Je connais mon programme de cet après-midi, mais ne me demandez pas ce qui va se passer demain

Le président: Si vous voulez, nous pourrions inscrire ce point à l'ordre du jour de la prochaine réunion du sous-comité. Si nous voulons aller plus loin...

M. Dennis Bevington: Bien sûr, d'accord.

M. Brian Jean: Monsieur le président, si le député veut m'écrire, je vais examiner la question avec le ministère immédiatement.

Le président: Magnifique. Là-dessus, bon week-end à tous.

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.