

**Recommandations relatives à la Réglementation sur  
l'assurance obligatoire des voyageurs en vertu de la  
*Loi sur la responsabilité en matière maritime*  
(Partie 4, article 39)**

**Rédigé par Mariport Group LTD.**  
à l'intention de

**TRANSPORTS CANADA  
POLITIQUE MARITIME**

***RAPPORT FINAL***

\*\*\*

**Le présent rapport, reçu par Transports Canada en novembre 2002, illustre le point de vue des auteurs et ne reflète pas nécessairement celui de Transports Canada**

**THE MARIPORT GROUP LTD**

Services consultatifs spécialisés pour les ports et l'industrie du transport maritime

**Réglementation sur l'assurance obligatoire des  
voyageurs en vertu de la  
*Loi sur la responsabilité en matière maritime*  
(Partie 4, article 39)**

**TRANSPORTS CANADA  
POLITIQUE MARITIME**

***RAPPORT FINAL***

\*\*\*

**Octobre 2002**

**The Mariport Group Ltd.**

41 Parkhill Road East

C.P. Box 1758

Cambridge, Ontario

Canada N1R 7G8

## TABLE DES MATIÈRES

<b>1.</b>	<b>Résumé</b>	1
	1.1 Hypothèses	1
	1.2 Points saillants	2
	1.3 Recommandations	4
	1.4 Incidences	7
<b>2.</b>	<b>Navires visés par la LRMM</b>	9
	2.1 Croisières de nuit	9
	2.2 Traversiers immatriculés au Canada et aux Etats-Unis	10
	2.3 Croisières d'un jour	13
	2.4 Tourisme d'aventure	14
	2.5 Excursion de pêche à forfait	21
	2.6 Navires d'usage général	22
	2.7 Embarcations commerciales ancrées à demeure	24
	2.8 Autres navires	25
<b>3.</b>	<b>Marché de l'assurance</b>	28
	3.1 État du marché	30
	3.2 Capacité actuelle du marché	31
	3.3 Limites des compagnies d'assurance canadiennes	33
	3.4 Pratiques actuelles	34
	3.5 Incidence de la réglementation sur l'assurance à l'égard des passagers du secteur maritime	37
	3.6 Marché de l'assurance et concurrence	39
	3.7 Sortie des primes vers les marchés étrangers	41
	3.8 Coûts actuels et futurs des primes	41
	3.9 Qualité des assureurs	42
	3.10 Exploitants non assurés et non assurables	44
	3.11 Surveillance des exigences en matière d'assurance	47
	3.12 Portée	49
<b>4.</b>	<b>Contrôle</b>	50
	4.1 Autorité désignée : contrôleur	50
	4.2 Partie tenue de fournir la preuve d'assurance	55
	4.3 Surveillance de la conformité et contrôles d'application	56

<b>5.</b>	<b>Échappatoires</b>	
	Canots dragon	60
	Voiliers écoles	60
	Yachts affrétés	60
	Entreprises de location et d’affrètement de petites batiments	61
	Canots et kayaks	62
<b>6.</b>	<b>Banque de données</b>	63
6.1	Estimation de la couverture par secteur	63
6.2	Origines des données et des ressources	65
6.3	Communication avec les exploitants	66
<b>7.</b>	<b>Autres secteurs maritimes assujettis à l’assurance obligatoire des voyageurs</b>	68
7.1	Australie	68
7.2	Chine	68
7.3	Croatie	68
7.4	Hong Kong	68
7.5	Philippines	69
7.6	Suède	69
7.7	Royaume-Uni	69
7.8	Etats-Unis	69
7.9	Activités de l’OMI	70
7.10	Union Européenne	70
<b>8.</b>	<b>Annexes</b>	71
8.1	COMMUNICATIONS	
	8.1.1 - Documents sur le web et téléchargements	
	8.1.2 - Texte provenant de l’atelier	
	8.1.3 - Contacts des compagnies d’assurance	
	8.1.4 - Exigences en matière d’assurance pour le secteur maritime de l’industrie du tourisme d’aventure	
8.2	BULLETINS DE LA SÉCURITÉ DES NAVIRES	

## GLOSSAIRE DES ABRÉVIATIONS

ACOT	Association canadienne des opérateurs de traversiers
ACPNP	Association canadienne des propriétaires de navires à passagers
ADRC	Agence des douanes et du revenu du Canada
AIA	Assurance individuelle contre les accidents
CBMU	Canadian Board of Marine Underwriters
CD-ROM	Disque compact à mémoire morte
É.-U.	États-Unis
GRP	Plastique renforcé de fibre de verre
IBC	Bureau d'assurance du Canada
LAM	<i>Loi sur l'assurance maritime</i>
LMMC	<i>Loi sur la marine marchande du Canada</i>
LRMM	<i>Loi sur la responsabilité en matière maritime</i>
MB	Matelot qualifié
MPO	Ministère des Pêches et des Océans
OMI	Organisation maritime internationale
OSFG	Ontario Sport Fishing Guides Association
PDPBC	Programme de délivrance de permis de bâtiments commerciaux
P et I	Protection et indemnisation
RCE	Responsabilité civile des entreprises
SCALA	Standard Compensation Act Liability Association
TC	Transports Canada
VFI	Vêtement de flottaison individuel
ZTM	Zone de services de trafic maritime

## **IMMATRICULATION DES NAVIRES À PASSAGERS CANADIENS ET RÉGLEMENTATION CONNEXE EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ**

À divers endroits dans le présent rapport, il est question du « Registre d'immatriculation des navires canadiens » et du « Programme de délivrance de permis de bâtiments commerciaux ». Voici une explication de ces termes :

### **Registre d'immatriculation des navires**

Tous les navires canadiens de 15 tonneaux de jauge brute (TJB) et plus doivent être immatriculés. En ce qui concerne les navires de moins de 15 TJB, on peut ou non les faire immatriculer. Ce service est assuré par Transports Canada. L'immatriculation des navires constitue un mécanisme qui permet de reconnaître les navires canadiens à l'échelle internationale, et de déterminer les titres qui s'y rattachent. Il s'agit d'un registre public qui fait état de l'identité des navires, de leurs propriétaires et des titulaires d'hypothèques, de même que des représentants autorisés, en ce qui concerne les bâtiments commerciaux immatriculés. Les représentants autorisés de ce type de bâtiment doivent respecter de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

### **Programme de délivrance de permis de bâtiments commerciaux**

Dans le passé, tous les navires canadiens dotés d'un moteur d'une puissance supérieure à 9,9 chevaux-vapeur, qui n'étaient pas immatriculés, devaient être munis d'un permis délivré en vertu d'un programme administré par Revenu Canada. À la suite de la récente réorganisation mise en œuvre au sein du gouvernement, la responsabilité de la réglementation des embarcations de plaisance a été confiée au ministère des Pêches et des Océans et celle des bâtiments commerciaux, à Transports Canada. Pour le moment, le MPO exige toujours que les permis pour embarcations de plaisance munies d'un moteur soient délivrés par l'intermédiaire de l'Agence des douanes et du revenu du Canada. On continuera de délivrer des permis d'embarcation de plaisance; cependant, le processus pourrait être modifié dans l'avenir.

Les bâtiments commerciaux qui ne sont pas immatriculés doivent être munis d'un permis destiné à ce type de navire. L'avis de sécurité maritime n° 14/2000, cité dans le présent rapport, est une composante du dialogue permanent entre les membres de l'industrie et les représentants de la Sécurité des navires de Transports Canada. Cet avis a pour but d'établir une distinction entre les embarcations de plaisance, réglementées par le MPO, et les bâtiments commerciaux, réglementées par Transports Canada. Les responsables du groupe Mariport ont été avisés que cet avis serait modifié d'ici le début de 2003, afin d'éclaircir un certain nombre de zones grises, et qu'il sera intégré à la réglementation de la LMMC de 2001.

Bien que le programme de délivrance de permis de bâtiments commerciaux (PDPBC) soit administré par la même direction de Transports Canada que l'immatriculation des

navires, il ne constitue pas un mécanisme d'immatriculation selon la définition utilisée à l'échelle internationale en ce qui concerne l'immatriculation des navires de fort tonnage. Contrairement à un registre de navires de fort tonnage, le PDPBC ne confirme pas les titres et n'autorise pas les hypothèques sur bateaux. En outre, les renseignements obtenus, dans le cadre du programme de délivrance de permis, sur les particuliers qui sont propriétaires de navires munis d'un permis, ne sont pas accessibles au public. Le PDPBC vise à déterminer à des fins de réglementation l'identité des propriétaires de tous les bâtiments commerciaux qui ne sont pas immatriculés. L'implantation de ce programme se fait progressivement et il ne sera pleinement fonctionnel que cinq ans après l'achèvement du processus d'établissement de la réglementation, lorsque la nouvelle *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* entrera en vigueur. Ce délai tient compte du très grand nombre de bâtiments de ce type au Canada et de la nécessité de communiquer avec tous les propriétaires.

### **Réglementation en matière de sécurité**

Le Registre d'immatriculation des navires de TC et le PDPBC ne tiennent pas compte de la réglementation en matière de sécurité, notamment des règlements touchant la construction de coques, l'équipement et la capacité en passagers. La capacité en passagers est réglementée par la Sécurité des navires de Transports Canada qui inspecte tous les navires qui transportent 12 passagers ou plus et leur délivre les certificats annuels appropriés. De plus, la Sécurité des navires de TC a établi un système d'inspection et d'approbation initiales, au moment des travaux, portant sur la construction et l'équipement des petits bâtiments, ou leur conversion en navires à passagers, en vertu duquel les propriétaires devront respecter des normes et règlements. Ce système d'inspection de sécurité et de réglementation s'applique aux petits navires à passagers dont les propriétaires se sont inscrits volontairement dans le Registre d'immatriculation des navires, de même qu'à tous les autres petits navires à passagers commerciaux canadiens qui doivent être munis d'un permis de bâtiment commercial.



Le présent rapport a été élaboré expressément à l'intention de Transports Canada en octobre 2002. Bien que toutes les mesures de diligence nécessaires aient été prises dans le cadre de la collecte des données et de l'établissement du rapport, Mariport Group Ltd. offre uniquement un service consultatif, fondé sur l'opinion et l'expérience du conseiller responsable de l'élaboration du document. Mariport Group Ltd. fournit ce type d'avis en toute bonne foi et sous toute réserve. Quiconque souhaite se baser sur ce type d'opinion doit tout d'abord s'assurer de la faisabilité des recommandations et de la précision des données sur lesquelles les opinions s'appuient.

### **MEMBRES DE L'ÉQUIPE**

The Mariport Group Ltd.	Gestion de projet
Anthony Brain	Braden Marine
Alice Dunning	Gestion des risques de port
Jonathan Seymour	J.S. Seymour & Associates
William Sharpe	Avocat
Christopher Wright	The Mariport Group Ltd

## 1. RÉSUMÉ

Le présent rapport fait état des observations de l'équipe de consultants relatif à l'établissement d'une assurance obligatoire des voyageurs en vertu de l'article 39, Partie 4, de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM).

### 1.1 Hypothèses

D'un point de vue général, l'équipe de consultants était chargée d'examiner un mécanisme d'assurance obligatoire pour les propriétaires et les exploitants de navires à passagers commerciaux, sous réserve que l'assurance puisse être contractée selon les conditions et les pratiques commerciales habituelles<sup>1</sup>. En ce qui concerne les risques prévus dans la Partie 4 de la LRMM, une assurance fondée sur ce type de conditions suffirait pour garantir la conformité aux règlements.

Les responsables de Transports Canada ont proposé que l'on applique les critères contenus dans le Bulletin de la sécurité des navires n° 14/2000, afin de faciliter l'interprétation de l'application de la Partie 4 de la LRMM aux types de navires et de navigation qui ne sont pas considérés comme faisant partie de la navigation de plaisance, pour les fins de la réglementation de normes de sécurité en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*<sup>2</sup>.

Outre une responsabilité en cas de mort ou de blessures de voyageurs, la Partie 4 de la LRMM établit des règles en matière de responsabilité en cas de dommages ou de disparition des véhicules, des bagages arrimés ou des bagages à mains des voyageurs. Comme la plupart des véhicules et des bagages appartenant aux voyageurs susceptibles d'être assujettis à la Partie 4 de la LRMM sont transportés au Canada dans le cadre de croisières de nuit à bord de navires commerciaux inscrits à des clubs de P et I ou de traversiers inscrits à ce type de club<sup>3</sup>, assurés par une compétence provinciale, territoriale ou municipale ou appartenant à l'État, l'assurabilité de ce type de risques portant sur les

---

<sup>1</sup> Par conditions et pratiques commerciales habituelles, Mariport entendons les moyens contractuels communément utilisés par les assureurs maritimes en matière d'évitement d'indemnité, par exemple, le défaut de paiement de primes ou des visites ou des activités outrepassant les limites commerciales ou les échéances, et qui pourraient toujours être inclus dans les politiques en ce qui a trait aux risques prévus dans la Partie 4 de la LRMM. De plus, les assureurs auraient toujours accès aux moyens statutaires de défense en matière d'indemnité, notamment la non-divulgaration de faits en rapport avec les risques ou l'autorisation de l'appareillage d'un navire lorsque l'on sait que celui-ci est incapable de prendre la mer. Consulter, par exemple, l'article 21 et le paragraphe 37(4) de la *Loi sur l'assurance maritime* S.C. 1993 C.22.

<sup>2</sup> Pour une analyse détaillée, voir la section 5 du présent rapport.

<sup>3</sup> Un club de protection et d'indemnisation est une association de propriétaires ou d'exploitants de navires, qui offre de l'assurance mutuelle généralement axée sur les risques de responsabilité de tierces parties et sur la défense de réclamations. Contrairement aux polices d'assurance maritime offertes par les compagnies d'assurance, qui comportent une limite et des primes fixes, les clubs de P et I assument généralement une obligation d'indemnisation illimitée en ce qui a trait aux risques non liés à la pollution. En tant que sociétés mutuelles d'assurance, les clubs de P et I peuvent exiger des frais de demandes supplémentaires, en cas de dossier médiocre en matière de pertes, de même que des frais de décharge additionnels, lorsque les propriétaires ou les exploitants de navires ne souhaitent plus être assurés par l'entremise d'un club particulier.

biens à bord de ces navires ne pose pas de problème. Le groupe Mariport a donc concentré ses ressources sur les professions et les secteurs qui semblaient soulever des questions importantes en matière d'assurance et de réglementation<sup>4</sup>.

Le débat porte sur la loi habilitante et les pouvoirs administratifs existants. L'éventuelle nécessité de modifier la loi ou d'en élaborer une nouvelle est envisagée uniquement lorsqu'il ne semble pas exister de moyen pratique d'obtenir des renseignements ou de respecter la conformité à la loi.

## 1.2 Points saillants

- i) La Partie 4 de la LRMM s'appliquera à environ 1 000 - 1 200 navires d'une jauge supérieure à 15 TJB utilisés pour les besoins du commerce national et international. Le nombre de petites embarcations de moins de 15 TJB et non munies d'un permis<sup>5</sup> pourrait se situer entre 5 000 et 10 000<sup>6</sup>.
- ii) L'industrie canadienne des traversiers et du secteur des bateaux de croisière d'un jour connaissent généralement les limites de responsabilité définies dans la Partie 4 de la LRMM et sont déjà en mesure de prouver qu'ils sont munis d'une assurance responsabilité appropriée.
- iii) En ce qui concerne les traversiers et les bateaux d'excursion américains qui se rendent dans des ports canadiens, la situation est moins limpide. Mariport a appris que les dispositions actuelles relatives à l'assurance responsabilité à l'égard des passagers pourraient être insuffisantes eu égard à l'application stricte de la Partie 4 de la LRMM<sup>7</sup>.
- iv) Certains organisateurs d'excursions en mer pour l'observation des baleines sont assurés par l'intermédiaire de clubs de P et I, et ne semblent pas avoir de difficultés à répondre aux exigences. Cependant, d'autres sont assurés par le truchement de l'assurance commerciale de responsabilité civile (ACRC) et ne sont pas nécessairement en mesure de changer de régime pour obtenir l'assurance responsabilité nécessaire.

---

<sup>4</sup> La Partie 4 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* s'appliquerait, par exemple, aux véhicules et aux camions de chantier, lorsqu'ils sont transportés à bord de navires privés, notamment, un chaland ou un chaland de débarquement. Le règlement sur l'assurance obligatoire devrait prévoir au moins une assurance à l'égard des personnes qui accompagnent les véhicules.

<sup>5</sup> Voir l'analyse relative au Registre d'immatriculation des navires et à la délivrance de permis de navires, à la page du glossaire.

<sup>6</sup> Lors d'une récente réunion régionale du CCMC, les représentants de Sécurité maritime de TC ont dit avoir dénombré dans la région du Centre 291 navires non munis d'un permis et d'une jauge inférieure à 15 TJB et 42 navires non immatriculés de plus de 15 TJB. Ils avancent un chiffre d'environ 1 500, compte tenu de l'ensemble des eaux intérieures de cette région, et d'environ 10 000, pour ce qui est des petits navires à passagers dans tout le Canada.

<sup>7</sup> Mariport a éprouvé beaucoup de difficultés à obtenir des réponses détaillées de la part des exploitants présumément concernés, bien que Mariport a reçu certains avis tardifs. Les experts-conseils croient que de six à huit navires seulement pourraient être en cause.

- v) Sur le marché du tourisme d'aventure (canots pneumatiques, canoës et kayaks), tant chez les exploitants que chez les courtiers d'assurance, on ne semble pas du tout connaître la LRMM. Ces exploitants entrevoient de grandes difficultés à atteindre les niveaux de responsabilités qui découlent de la Partie 4 de la LRMM, d'autant plus que leurs désistements en matière de responsabilité sont nuls et nonavenus en ce qui a trait aux risques maritimes.
  
- vi) Mariport n'a pas été en mesure d'obtenir une réaction ni positive ni négative de la part des membres de certains secteurs de l'industrie maritime, en l'occurrence, les secteurs des excursions de pêche à forfait et des croisières de nuit. Si Mariport présumons une capacité de quatre personnes par embarcation, les membres du secteur des excursions de pêche à forfait sont peut-être en mesure de répondre aux exigences selon les limites de responsabilité ACRC actuellement offertes sur le marché, et qui semblent se situer entre un et deux millions de dollars. Les membres du secteur des croisières de nuit sont censés s'inscrire à des clubs de P et I et devraient se trouver dans la même situation que les membres de l'industrie canadienne des bateaux d'excursion, c'est-à-dire que leur couverture est actuellement conforme aux limites définies dans la Partie 4 de la LRMM.

### 1.3 Recommandations

#### *Bateaux de croisière de nuit immatriculés au Canada et à l'étranger (page 7 et suiv.)*

- Une assurance obligatoire relative aux risques définis dans la Partie 4 de la LRMM devrait être adoptée rapidement.

#### *Traversiers et bateaux d'excursion immatriculés au Canada (page 8 et suiv.)*

- L'instauration d'une assurance obligatoire contre les risques définis dans la Partie 4 de la LRMM devrait être adoptée rapidement.

#### *Autres navires (page 19)*

- Les navires de charge qui transportent des passagers devraient être traités de la même manière que les bateaux de croisière de nuit, et être soumis sans tarder à l'obligation de contracter une assurance contre les risques définis dans la Partie 4 de la LRMM.

#### *Traversiers et bateaux d'excursion battant pavillon américain (page 8 et suiv.)*

- Comme les exploitants de ce type de navires n'ont pas pu, ou n'ont pas voulu fournir de renseignements pertinents aux représentants du groupe Mariport, Transports Canada devra poursuivre les discussions. Il faudra déterminer si les politiques existantes permettent de respecter à peu de frais les exigences de la Partie 4 de la LRMM et de répondre efficacement à celles sur l'assurance des voyageurs. On devrait se fixer l'objectif de se conformer, d'ici 2003, aux exigences de l'assurance obligatoire contre les risques définis dans la Partie 4 de la LRMM, sauf si l'on est en mesure de prouver que des difficultés économiques réelles en découleraient.

#### *Tourisme d'aventure (page 11 et suiv.)*

- Le tourisme d'aventure doit être défini comme un ensemble d'activités maritimes qui obligent les participants à porter des vêtements de flottaison ou de protection approuvés, et où le contact entre le participant et l'eau constitue un élément habituel de l'excursion ou du voyage.
- Le tourisme d'aventure est toujours visé par la Partie 4 de la LRMM<sup>8</sup>. Toutefois, les exigences en matière d'assurance définies à l'article 39 devraient faire l'objet d'une approche graduelle, et comporter une assurance minimale de un million de dollars, lorsque la capacité des navires à passagers est inférieure à 12 personnes. Lorsque la capacité est de 12 personnes ou plus, on devrait fournir la preuve d'une assurance minimale de deux millions de dollars.

---

<sup>8</sup> Les membres de ce secteur semblent entretenir une idée fausse fondamentale, selon laquelle leurs activités ne constituent pas des activités maritimes. Leur exploitation relevait en particulier dans le passé, du droit maritime canadien en général et de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, en ce qui concerne la limitation de la responsabilité de propriétaire de navire, sur le plan des demandes découlant de l'exploitation des navires, désormais traitées dans la Partie 3 de la LRMM. La Partie 4 de la LRMM complète la Partie 3, car elle permet d'établir un équilibre entre les intérêts des passagers et ceux des propriétaires, en cas d'accident.

- Pour ce qui est des flottes de canoës, de kayaks, de canots pneumatiques, de bateaux destinés à l'observation des baleines et de bateaux à propulsion hydraulique du secteur du tourisme d'aventure, les exigences minimales ci-dessus devraient s'appliquer, quelle que soit la taille de la flotte.
- La mise en œuvre des exigences graduelles relatives à l'assurance obligatoire dans le secteur du tourisme d'aventure devraient être reportées jusqu'à ce que la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (LMMC) entre en vigueur. Comme la LMMC de 2001 doit prendre effet en 2005, les exigences graduelles relatives à l'assurance obligatoire devraient être mises en vigueur sur une période de cinq ans en parallèle avec le PDPBC qui devrait être mis en œuvre durant la même période de façon à devenir entièrement opérationnelle d'ici 2010.

#### ***Excursions de pêche à forfait (page 16)***

- Les exigences relatives à l'assurance obligatoire pour les risques définis à la partie 4 de la LRMM associés aux bateaux canadiens immatriculés utilisés dans le cadre d'excursions de pêche à forfait devraient être mises en œuvre promptement comme dans le cas des autres navires à passagers immatriculés au Canada.<sup>9</sup>
- Les exigences relatives à l'assurance obligatoire pour les risques définis à la partie 4 de la LRMM associés aux bateaux canadiens immatriculés munis d'un permis et utilisés dans le cadre d'excursions de pêche à forfait, devraient être mises en œuvre progressivement de la même manière et pendant la même période de temps que les bateaux destinés au tourisme d'aventure.

#### ***Embarcations amarrées en permanence (page 18)***

- Les embarcations amarrées en permanence qui ne servent pas au transport comportent des risques complètement différents. Ces embarcations devraient donc être exemptées des exigences relatives à l'assurance obligatoire prévues par la Partie 4 de la LRMM. Les restaurants, les «hôtels flottants», les habitations et les casinos flottants font partie de cette catégorie. La côte ouest compte de nombreuses habitations flottantes, de même qu'un certain nombre d'hôtels flottants situés dans l'île de Vancouver et ailleurs. Toronto compte également une collectivité composée de maisons flottantes.

#### ***Compagnies d'assurance de responsabilité civile des entreprises***

- On devrait poursuivre le dialogue avec ce secteur de l'assurance jusqu'en 2003 afin de garantir une bonne connaissance des avantages de la LRMM.

#### ***Fonction de contrôleur (page 36 et suiv.)***

- Contrairement aux renseignements relatifs aux propriétaires de navires visés par le PDPBC, l'information touchant les navires immatriculés est d'ordre public. Outre l'établissement d'exigences générales relatives à une assurance obligatoire au moyen de règlements, conformément à l'article 39 de la LRMM, il y aurait peut-être lieu

---

<sup>9</sup> Comme les excursions de pêche à forfait servent des fins commerciales, tous les bateaux de pêche affrétés non immatriculés doivent être munis d'un permis de bâtiment commercial.

d'exclure l'information touchant les navires à passagers commerciaux immatriculés de l'application de la *Loi sur la protection des renseignements personnels*, et de modifier ou d'élaborer des règlements en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, de la *Loi sur les douanes* et de la *Loi maritime du Canada*, afin d'autoriser et de faciliter la conformité et l'application de la loi.

- Bien que le groupe Mariport se soit assuré de la volonté des responsables du Registre d'immatriculation des navires de TC d'assumer la fonction de principal gardien des navires canadiens, les responsables de TC devront élaborer un plan administratif relatif au fonctionnement du processus. En particulier, on doit prendre des mesures à l'égard des besoins additionnels en matière d'informatique et du renouvellement annuel du Registre.
- Afin d'assurer la conformité et l'application des exigences relatives à l'assurance obligatoire prévues dans la Partie 4 de la LRMM à l'égard des navires immatriculés à l'étranger qui laissent monter et débarquer des voyageurs et d'autres personnes visés par l'article 37 de la LRMM, au Canada, TC devra agir à titre de gardien à l'égard de ces navires et négocier des dispositions administratives avec le ministère des Pêches et des Océans, l'Agence des douanes et du revenu du Canada ainsi que les administrations portuaires établies en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, en ce qui a trait à l'utilisation des ZTM, aux déclarations en douane et aux ports d'entrée.

#### ***Application de la loi***

- Tant que le système informatique axé sur la réception de données sur l'assurance obligatoire au sein de TC ne sera pas implanté, la loi ne pourra pas être appliquée. Comme la LRMM ne comporte pas de dispositions précises relatives aux infractions visées par la loi, le personnel de TC devra examiner le fondement juridique en vue de spécifier les cas d'infractions en vertu de l'article 39 de la LRMM.

#### ***Mise en œuvre***

- Si Mariport présumons que Transports Canada est en mesure d'élaborer un système de classement électronique réalisable et accessible, la mise en œuvre des dispositions relatives à l'assurance obligatoire reliée aux risques définis dans la Partie 4 de la LRMM à l'égard des navires canadiens non immatriculés devrait être fondée sur le PDPBC. La mise en œuvre se déroulerait donc progressivement sur la période de cinq ans suivant l'entrée en vigueur de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*.
- Les dispositions relatives à l'assurance obligatoire reliée aux risques définis dans la Partie 4 de la LRMM à l'égard des navires canadiens immatriculés pourraient être mises en œuvre dès que l'on aura déterminé les exigences du processus en matière d'informatique, de concert avec les responsables du Registre d'immatriculation des navires de TC, et dès que les règlements auront été modifiés de manière à ce que l'on puisse produire l'enregistrement annuel de la confirmation de l'assurance obligatoire

auprès du Registre d'immatriculation des navires.

- La mise en œuvre des dispositions relatives à l'assurance obligatoire reliée aux risques définis dans la Partie 4 de la LRMM à l'égard des navires immatriculés à l'étranger effectuant des activités commerciales au Canada pourrait commencer dès que les règlements touchant les déclarations douanières à l'entrée et à la sortie, que les règlements ayant trait à la collecte de renseignements au niveau des ZTM auront été modifiées, et que les dispositions administratives nécessaires auront été négociées entre TC, l'ADRC, le MPO et les administrations portuaires canadiennes.

#### ***Nouveau fonds de réserve***

- TC devrait publier une demande de propositions en vue d'élaborer une formule de financement externe, visant l'établissement de réserves de garanties initiales, en vue également d'administrer leur financement et d'exploiter un service d'assurance, de manière à fournir aux exploitants de navires canadiens une assurance responsabilité maritime « autonome » destinée uniquement à couvrir les risques définis dans la Partie 4 de la LRMM, assortie de primes établies selon les conditions du marché de l'assurance.
- TC devrait publier une demande de propositions distincte afin d'assurer le financement et le fonctionnement externes d'un régime d'assurance responsabilité maritime relié aux risques définis dans la Partie 4 de la LRMM destiné aux propriétaires de navires canadiens qui, à cause de pertes subies par l'exploitant ou le navire, ne peuvent obtenir une assurance responsabilité à l'égard des voyageurs ou une protection suffisante.

#### **1.4 Incidences**

- À l'heure actuelle, la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* ne semble pas avoir d'incidences défavorables perceptibles sur l'industrie maritime.
- La perte de la protection reliée au désistement suscite une grande préoccupation au sein du secteur du tourisme d'aventure. Comme les assureurs et les assurés de ce secteur ne connaissaient pas la Loi avant que Mariport n'entamions la présente étude, il est encore trop tôt pour déterminer si le compromis entre la perte de ce type de protection et l'établissement d'une limite statutaire relative à la responsabilité n'aura aucune conséquence.
- Le niveau de responsabilité à l'égard des voyageurs requis par la Partie 4 de la LRMM, n'est pas accessible au secteur du tourisme d'aventure dans le cas de bateaux de plus de six passagers; car cela exigerait une assurance de 2,1 millions de dollars.
- Les compagnies nationales d'assurance maritime subiront une perte de leur chiffre d'affaires lorsque les exploitants auront besoin de souscrire une assurance supérieure à



10 millions de dollars, visant, par exemple, 30 voyageurs. Toutefois, il semble qu'un petit nombre de navires passeront à des clubs de P et I de l'étranger.

## 2. NAVIRES VISÉS PAR LA LRMM

La présente section est consacrée à l'examen des caractéristiques de divers segments de marché qui seront touchés par la LRMM. Chaque analyse de segment comporte les éléments suivants :

- Description du segment de marché;
- Besoins en matière d'assurance et capacité du marché;
- Recommandations;
- Incidences;
- Application de la loi.

### 2.1 Croisières de nuit

Les bâtiments de ce secteur peuvent se diviser en deux catégories : les navires immatriculés à l'étranger et les navires immatriculés au Canada. Les navires immatriculés aux États-Unis qui font partie de la flotte du Alaska Marine Highway sont traités sous la rubrique consacrée aux traversiers.

Le nombre d'escales effectuées par des navires immatriculés à l'étranger augmente rapidement sur la côte est de même que dans le golfe du Saint-Laurent. Sur la côte ouest, les activités sont plus stables, en termes d'escales ou de visites de navires, bien que la taille des bateaux de croisière augmente. Certains services offerts sur les Grands Lacs supposent la participation de navires de croisière immatriculés au Canada, aux États-Unis et ailleurs dans le monde; il s'agit, pour la plupart, de petits bâtiments. La situation est dynamique et évolue d'une année à l'autre. Plusieurs navires sont représentés par la North West Cruise Ship Association, qui regroupe la plupart des principaux croisiéristes de l'Amérique du Nord. Les croisiéristes européens et les petites entreprises américaines n'appartiennent pas à ce type d'association. On prévoit qu'en 2002, 51 navires effectueront des escales pendant la nuit; Mariport ne disposons pas de données exhaustives pour la saison 2003.

#### ● *Besoins en matière d'assurance et capacité du marché*

Les navires immatriculés à l'étranger sont généralement assurés par l'entremise de clubs de P et I, afin de répondre aux exigences relatives à la responsabilité en matière d'équipage et de pollution de même qu'à la responsabilité à l'égard des voyageurs. Dans le marché, il existe une certaine inquiétude à propos de l'exposition possible à un sinistre mettant en cause un grand navire de croisière; on a d'ailleurs formulé des propositions axées sur l'établissement d'installations distinctes pour les navires de croisière. Cependant, le marché est en mesure de fournir l'assurance exigée et il est probable que tous ont des limites de responsabilité supérieures à 3 milliards de dollars US. Mariport n'avons reçu qu'un seul mémoire traitant de l'assurance selon les limites définies dans la Partie 4 de la LRMM; toutefois, le président de la North West CruiseShip Association a

fourni une garantie verbale comme quoi les entreprises membres de son association possédaient une assurance conforme aux limites prévues dans la Partie 4 de la LRMM.

Certains exploitants de navires immatriculés au Canada sont assurés par l'intermédiaire de compagnies nationales d'assurance responsabilité maritime et d'autres, par le biais de clubs de P et I. À l'heure actuelle, toutes les compagnies canadiennes n'ont qu'un seul navire à leur actif. Ces compagnies ne Mariport ont pas exprimé de préoccupations; en outre, les navires pourraient, s'il y a lieu, passer à un autre marché afin de répondre aux exigences relatives à l'assurance obligatoire contenues dans la Partie 4 de la LRMM et ce, sans aucune incidence défavorable sur les primes.

- ***Recommandations***

Les exigences relatives à l'assurance obligatoire reliées aux risques définis dans la Partie 4 de la LRMM devraient s'appliquer aux exploitants de ce secteur. En outre, comme bon nombre d'entre eux respectent déjà les limites de responsabilité, on ne devrait pas éprouver de difficulté à se conformer aux normes d'ici 2003.

- ***Incidences***

Aucune incidence pour les exploitants de navires. Les compagnies nationales d'assurance responsabilité maritime subiront peut-être des pertes minimales sur le plan des primes, si les navires immatriculés au Canada passaient au marché international de la P et I.

- ***Application de la loi***

La Loi est appliquée au moyen du *Règlement sur les zones de services de trafic maritime* dans le cas des navires immatriculés à l'étranger, et au moyen du Registre d'immatriculation des navires de TC ou du PDPBC dans le cas des navires canadiens.

## **2.2 Traversiers immatriculés au Canada et aux États-Unis**

Bien que sur le plan de l'immatriculation, ce secteur se divise en trois catégories, les exploitants sont établis aux États-Unis ou au Canada. Ainsi que Mariport l'avons souligné dans la section 2.1, l'exploitation de traversiers destinés à des liaisons de nuit par l'Alaska Marine Highway est considérée, dans la présente section, comme équivalente, selon les critères, à celle de traversiers canadiens affectés à un service de nuit.

Le marché des traversiers à l'intérieur du Canada et entre les ports américains et les ports canadiens est relativement stable. L'Association canadienne des opérateurs de traversiers représente la plupart des exploitants, bien que certaines exploitations provinciales, municipales et privées n'appartiennent pas à l'ACOT. Il n'existe aucune association officielle chargée de représenter les intérêts des exploitants américains dont les navires accostent dans les ports canadiens. Cependant, le vice-président exécutif de Clipper Navigation semble agir à titre de porte-parole des exploitants de la côte ouest. Parmi lesquels citons :

Alaska Marine Highway  
Clipper Navigation  
Washington State Ferries  
Black Ball Ferries  
Victoria Rapid Transit  
Victoria San Juan Cruises

Il y a un exploitant de la côte est des États-Unis qui gère une entreprise dont un seul navire immatriculé à l'étranger. En ce qui concerne les exploitations américaines, certains navires n'accostent pas dans des ports canadiens. Toutefois, plusieurs bâtiments d'Alaska Marine Highway transitent par l'Inside Passage, qui se trouve en eaux canadiennes, mais certains ne font pas escale dans des ports canadiens.

Un navire à passagers immatriculé à l'étranger qui transite simplement en eaux canadiennes sans transporter de voyageurs d'un point à l'autre au Canada ou prendre ou déposer des voyageurs au Canada n'est pas nécessairement assujéti à la Partie 4 de la LRMM en raison du transit. Si le transport de passagers à bord de ce navire était plutôt régi par la Convention d'Athènes<sup>10</sup>, le libellé de l'article 39 de la LRMM pourrait être interprété comme autorisant l'application d'un régime d'assurance obligatoire à l'égard des réclamations formulées par les passagers durant le transit en eaux canadiennes. Il serait difficile de mettre à point un système efficace et efficient de contrôle et de conformité à l'égard des navires à passagers non canadiens visés par la Convention d'Athènes qui transitent simplement en eaux canadiennes ou de tout navire qui ferait l'objet d'un contrat de passage conclu au Canada, car le système de rapports des ZTM constituerait l'unique mécanisme d'assurer la conformité à l'égard des navires de passage. Il n'existe pas de mécanisme connu qui permette de déterminer les contrats de passage conclus au Canada<sup>11</sup>.

Les membres de l'ACOT représentent 130 traversiers. Le nombre de traversiers canadiens ne faisant pas partie de l'ACOT est d'environ 50. Pour connaître le nombre de traversiers admissibles gérés par des exploitants américains, il faudra déterminer si la LRMM englobe ou non les navires en transit en eaux canadiennes, ainsi que les navires qui accostent dans des ports canadiens.

● ***Besoins en matière d'assurance et capacité du marché***

En général, les traversiers canadiens sont assurés par l'intermédiaire de clubs internationaux de P et I et se conforment facilement aux niveaux de responsabilité éventuels. Certains sont couverts par des polices d'assurance municipales ou provinciales; Mariport devons présumer qu'ils sont en mesure de respecter les niveaux

---

<sup>10</sup> Par exemple, si l'État d'immatriculation du navire était signataire de la Convention d'Athènes et que les passagers étaient montés à bord dans un autre État signataire de la Convention d'Athènes ou qu'un contrat de passage avait été conclu dans un État signataire de la Convention d'Athènes. Les États-Unis ne sont pas signataires de la Convention d'Athènes.

<sup>11</sup> À notre connaissance, les mesures de sûreté maritime existantes et envisagées à l'égard des listes de passagers n'exigent pas que l'on déclare le lieu où les contrats de passage sont conclus. Quoiqu'il en soit, ce type d'information serait recueilli, pour les besoins de l'administration canadienne, uniquement en ce qui a trait à l'embarquement et au débarquement au Canada.

prescrits de responsabilité, ou qu'ils pourraient être munis d'une police unique d'assurance responsabilité sans subir de pénalité importante.

Cependant, les exploitants de traversiers américains qui ont répondu à notre enquête ont affirmé qu'ils n'étaient pas en mesure, sur le plan financier, de répondre aux exigences éventuelles<sup>12</sup>. À l'heure actuelle, ces entreprises sont assurées par l'intermédiaire de compagnies nationales d'assurance responsabilité maritime; en outre, leurs représentants prétendent que le transfert à des clubs étrangers de P et I ne constitue pas une proposition économique, en raison des primes beaucoup plus élevées exigées pour les exploitations américaines. Il s'agit d'une situation réelle, due en partie à la nature litigieuse qu'on attribue aux voyageurs américains. Cependant, le fait que la responsabilité à l'égard des équipages soit assurée par l'intermédiaire de clubs de P et I, pour ce qui est des exploitants américains et internationaux, constitue un facteur plus déterminant. Les réclamations touchant les équipages américains peuvent atteindre une importance considérable, en raison du risque plus élevé de demandes substantielles reliées à des morts et à des accidents du travail<sup>13</sup>. De nombreux clubs de P et I restreignent donc leur contact avec les flottes américaines. À titre de comparaison, tous les équipages de navires immatriculés au Canada sont assurés par le truchement des régimes provinciaux d'indemnisation des accidents du travail ou de la SCALA.

- **Recommandations**

L'assurance obligatoire contre les risques définis dans la Partie 4 de la LRMM devrait s'appliquer à l'ensemble des traversiers immatriculés au Canada, de même qu'aux exploitants de traversiers qui prennent ou qui déposent des passagers au Canada. L'échéancier devrait coïncider avec celui relatif aux bateaux de croisière. Cependant, les responsables de TC devraient se préparer à consulter les exploitants américains, afin d'évaluer leur capacité à contracter une assurance, selon les niveaux définis dans la Partie 4 de la LRMM. On réaliserait les objectifs de la politique gouvernementale canadienne, si les exploitants américains contractaient une assurance « autonome » reliée aux risques définis dans la Partie 4 de la LRMM. Il n'existe pas d'assurance obligatoire contre les risques plus complexes, notamment ceux ayant trait aux mécanismes américains d'indemnisation des accidents du travail.

- **Incidences**

Les exploitants canadiens ne devraient pas être affectés. Les exploitants américains éprouveront peut-être de la difficulté à trouver un club de P et I susceptible de les accepter. Les primes majorées pourraient avoir une incidence sur leurs recettes d'exploitation. Les exploitants ont proposé une approche fondée sur des franchises pouvant atteindre 250 000 dollars. Il y a donc lieu de s'interroger sur la responsabilité financière des exploitants américains, du point de vue de leur capacité d'assumer les

---

<sup>12</sup> Tout récemment, deux des exploitants de traversiers américains mentionnés ci-dessus ont avisé le groupe Mariport qu'ils ne croyaient pas avoir la capacité financière, d'accroître leur assurance responsabilité selon les limites définies dans la Partie 4 de la LRMM. Leur affirmation était fondée sur le coût de l'augmentation proportionnelle de leur assurance responsabilité globale.

<sup>13</sup> On signale que des pratiques frauduleuses sont répandues en matière de réclamations pour blessures corporelles chez les gens de mer et les débardeurs américains, en raison de l'absence de limite relative aux montants d'indemnisation. *Fairplay*, le 6 juin 2002.

franchises, et donc sur la possibilité de veiller à ce que les voyageurs soient entièrement dédommagés, selon les limites établies dans la Partie 4 de la LRMM, en cas de morts ou de blessures corporelles. Les responsables du groupe Mariport croient que l'approche privilégiée consisterait à obliger les exploitants à acheter une assurance « autonome » à l'égard des risques définis dans la Partie 4 de la LRMM, en sus de leur assurance responsabilité générale.

- ***Application de la loi***

La loi s'applique aux navires immatriculés au Canada, par l'intermédiaire du Registre d'immatriculation des navires de TC ou du PDPBC, de même qu'aux traversiers immatriculés aux États-Unis ou ailleurs à l'étranger, par le biais du *Règlement sur les zones de services de trafic maritime*.

### **2.3 Croisières d'un jour**

Bien que quelques bateaux de croisière d'un jour immatriculés aux États-Unis puissent entrer dans des ports canadiens, ce segment du marché est essentiellement composé de navires immatriculés au Canada. L'essentiel des activités semble être concentré au Québec et en Ontario; toutefois, Mariport avons dénombré des exploitants au Canada atlantique, ainsi que sur la côte ouest. La taille des exploitations varie de 50 à environ 400 passagers, et bon nombre font partie de l'Association canadienne des propriétaires de navires à passagers. Mariport avons relevé un total de 143 navires dans ce segment; 41 sont représentés par l'ACPNP.

- ***Besoins en matière d'assurance et capacité du marché***

La plupart des membres de l'ACPNP sont assurés par l'intermédiaire de clubs internationaux de P et I. Certains exploitants obtiennent une assurance responsabilité sur le marché maritime national. Les exploitants munis d'une assurance nationale et avec qui Mariport Mariport sommes entretenus ont communiqué avec des clubs de P et I étrangers pour demander des prix. Certains ont obtenu une réduction de prime de manière à bénéficier d'une assurance plus avantageuse. L'exemple typique est celui d'un exploitant possédant deux navires d'une capacité d'environ 100 passagers chacun. L'assurance responsabilité actuelle comporte une limite de 10 millions de dollars dont la prime est de l'ordre de 10 000 dollars. Pour une assurance de 500 millions de dollars, les soumissions des compagnies étrangères prévoyaient une prime d'environ 5 000 dollars.

À la lumière de ces faits, les responsables du groupe Mariport croient qu'il existe des marchés de rechange viables accessibles aux exploitants, sans incidence défavorable sur les primes. De plus, les compagnies nationales d'assurance responsabilité maritime ont exprimé la volonté d'adopter une formulation adaptée aux besoins des flottes de navires, de manière à ce que chaque navire faisant l'objet d'une police soit assuré séparément en ce qui a trait aux risques visés par l'assurance obligatoire prescrite dans la Partie 4 de la LRMM.

- **Recommandations**

L'assurance obligatoire contre les risques définis dans la Partie 4 de la LRMM devrait s'appliquer aux exploitants de ce secteur. Et, comme bon nombre d'entre eux se conforment déjà à la limite de responsabilité, on ne devrait pas éprouver de difficulté à atteindre la conformité d'ici 2003.

- **Incidences**

Il n'y a aucune incidence sur les exploitants de navires. Les sociétés nationales d'assurance responsabilité subiront quelques pertes en termes de revenus-primés à mesure que des exploitants se tourneront vers les marchés d'assurance étrangers pour obtenir le montant d'assurances exigé par la Partie 4 de la LRMM.

- **Application de la loi**

La loi s'applique aux bateaux d'excursion immatriculés au Canada, par l'intermédiaire du Registre d'immatriculation des navires de TC ou du PDPBC, de même qu'aux traversiers immatriculés aux États-Unis ou ailleurs à l'étranger, par le biais du *Règlement sur les zones de services de trafic maritime*.

## **2.4 Tourisme d'aventure**

Ce secteur du marché englobe un très large éventail d'activités, allant de l'héli-ski au kayak de mer. Il s'agit d'une industrie qui représente deux milliards de dollars dans l'ensemble du Canada et on ne dispose pas de données sur la composante maritime. Le secteur comporte les activités maritimes suivantes :

- Observation de baleines à bord de petites embarcations pneumatiques
- Excursion en bateau à propulsion hydraulique
- Descente en eau vive
- Kayak
- Canotage

Bien qu'en principe elles ne fassent pas partie du tourisme d'aventure, d'autres activités de loisirs et de vacances pratiquées sur l'eau présentent bon nombre de caractéristiques communes, notamment :

- Course de canot Dragon
- Enseignement de la navigation à voile
- Cours de navigation pour petits voiliers

Les membres du groupe Mariport croient que, lorsque de petites embarcations sont utilisées à des fins non lucratives, par exemple dans le cadre de certaines activités reliées à l'enseignement de la navigation à voile, ou lorsque tous les passagers d'une embarcation participent activement à son fonctionnement, comme dans le cadre d'une course de canots Dragon, les passagers pourraient être considérés comme des membres d'équipage et donc être exemptés de l'application de la Partie 4 de la LRMM, en vertu de l'article 37.

Les exploitants du secteur du tourisme d'aventure ont choisi, en ce qui concerne presque

toutes leurs activités, à quelques exceptions près toutefois, de s'assurer contre la responsabilité à l'égard des passagers par l'intermédiaire du marché de l'assurance de responsabilité civile des entreprises (ACRC). La plupart ont utilisé une forme quelconque de renonciation, à des fins de gestion des risques. Il faut noter que l'observation des baleines dans le contexte du tourisme d'aventure peut être divisée entre les activités qui font appel à des navires munis d'une coque conventionnelle de bois, d'acier, d'aluminium ou de plastique renforcé (GRP) et celles pratiquées à bord de canots pneumatiques à coque rigide (Zodiac). Certaines entreprises utilisent les deux types de navires. Les flottilles de navires conventionnels et les flottilles mixtes destinées à l'observation des baleines à bord d'embarcations traditionnelles et de canots pneumatiques (Zodiac) semblent être assurées par l'intermédiaire de clubs internationaux de P et I ou de compagnies nationales d'assurance responsabilité maritime. De plus, ces flottilles peuvent généralement répondre aux exigences relatives à l'assurance obligatoire à l'égard des passagers.

Dans le cas des flottes exclusivement composées d'embarcations de type « Zodiac », le marché de l'assurance responsabilité commercial (ACRC) semble réticent à assurer sans renonciation les embarcations destinées à l'observation des baleines. De plus, les responsables des clubs de P et I ont dit ne pas souhaiter accroître leurs risques dans ce secteur. Certains problèmes ont été évoqués, dont les risques plus élevés reliés à la rapidité accrue de ce type d'embarcations, un problème permanent ayant trait aux réclamations pour blessures lombaires (en raison des secousses), de même qu'un incident survenu à Tofino en 1998 et qui a entraîné la mort par noyade de deux personnes, lorsqu'un « Zodiac » a chaviré. Ce type d'activité était protégé par une renonciation, qui s'est révélée une défense viable dans le contexte de l'incident. On a mentionné une autre situation impliquant une embarcation destinée à l'observation des baleines, et qui s'apparentait à celle soulevée au sujet des traversiers et des autres navires immatriculés aux États-Unis qui transitent par les eaux canadiennes sans faire d'escale. Ces embarcations d'immatriculation américaine suivent les baleines en eaux canadiennes; l'inverse s'applique aux embarcations canadiennes.

Les responsables des clubs de P et I et des compagnies nationales d'assurance responsabilité maritime ont invoqué leur aversion à l'égard des excursions de type « extrême » pour se justifier de ne pas offrir de services d'assurance dans le cas de descente en eau vive ou d'autres activités nautiques reliées au tourisme d'aventure. Il ne reste donc que le marché de l'ACRC. De plus, le groupe Mariport a appris que, depuis le départ des grands assureurs de ce secteur au cours de 2002, conjugué à la perte de valeur de la renonciation traditionnelle, le renouvellement de l'assurance posait problème aux exploitants. Après de longues consultations, les responsables du groupe Mariport n'ont rien découvert qui permet de croire qu'un exploitant de l'industrie du tourisme d'aventure se serait vu refuser le renouvellement de son assurance en raison de la LRMM. Bien que celle-ci n'en soit pas directement responsable, bon nombre d'exploitants font face à une hausse importante de leurs primes, ce qui peut avoir des conséquences catastrophiques dans un secteur dominé par des microentreprises dont la gestion relève souvent d'un choix de style de vie qui produit un revenu brut minimal pendant une saison



d'exploitation très courte.

Le recours à une renonciation constitue une question fondamentale pour ce qui est du secteur du tourisme d'aventure. De nombreux représentants ont souligné son importance en disant qu'il s'agit non seulement d'un moyen de première intervention en cas de réclamation sans fondement, mais aussi d'un document que le « passager » ou le participant signe pour reconnaître qu'il s'engage dans une activité qui suppose l'acceptation volontaire des risques inhérents. Lorsque les participants reconnaissent les risques inhérents au secteur du tourisme d'aventure, ils sont tenus de porter une combinaison de plaisancier<sup>14</sup> ou un vêtement de flottaison individuel (VFI) approuvé, ainsi qu'un casque, dans le cadre de certaines activités de descente en eau vive. En cas d'incident, ces éléments réduisent considérablement le risque de perte de vie ou de blessure. Outre une succession d'incidents reliés à la descente en eau vive<sup>15</sup> survenus de la fin des années 1970 au milieu des années 1980 et qui ont entraîné de nombreuses pertes de vie, les accidents touchant des excursions guidées ont été rares et très espacés. De ceux qui se sont produits, plusieurs ont mis en cause la négligence concourante des participants. Les incidents de rafting survenus en Colombie-Britannique ont entraîné l'établissement d'un important programme de sécurité au sein de l'industrie provinciale du rafting.

Dans de nombreux cas, le tourisme d'aventure comporte également diverses activités non maritimes, notamment, la natation, l'escalade de parois rocheuses, la randonnée pédestre, etc. La Partie 4 de la LRMM n'empêche pas les exploitants de recourir à une renonciation en ce qui a trait à ce type d'activités. L'applicabilité des renoncations demeure assujettie aux exigences de la loi en matière de contrats généraux selon lesquelles les participants doivent bien connaître les renoncations et les exclusions avant de s'engager, en vertu d'un contrat, à offrir des services de tourisme d'aventure. La capacité des exploitants d'entreprise de tourisme d'exclure, en vertu d'un contrat, la responsabilité à l'égard des risques non maritimes peut être réglementée par les lois sur la protection des consommateurs de certaines provinces, p. ex., le Québec.

Le groupe Mariport a reçu de nombreuses revendications visant à exempter l'industrie du tourisme d'aventure de la LRMM. Cependant, ce type de mesure relève d'une décision stratégique de Transports Canada. En outre, les remarques qui suivent supposent que

---

<sup>14</sup> Une combinaison de plaisancier est une combinaison gonflable complète qui permet de flotter. Bien qu'il ne s'agisse pas d'un vêtement de survie en soi, ce type de combinaison offre une certaine protection.

<sup>15</sup> 1987 – Juin : Rivière Illecilewact, à l'est de Revelstoke. Collision avec un embâcle de billots; trois personnes sont mortes noyées. Juillet : Rivière Elaho, à la hauteur de Devil's Elbow. Deux embarcations sur trois ont chaviré dans un embâcle; cinq personnes se sont noyées. Août : Rivière Chilko, à la hauteur de Lava Canyon, collision entre une embarcation munie d'un aviron unique et un rocher; cinq personnes se sont noyées. Août : Rivière Chilko, à la hauteur de Lava Canyon; excursion privée en canot, une personne s'est noyée en tentant de récupérer un canot endommagé. Auparavant, en 1979, deux personnes étaient mortes noyées sur le fleuve Fraser, au-dessus du canyon Hell Gate. Le 12 juin 1978, sur le lac Témiscamingue, en Ontario, quatre canots ont chaviré par gros temps; 13 personnes sont mortes noyées. Bien qu'il ne s'agisse pas d'un incident relié au tourisme d'aventure, huit personnes se sont noyées, en octobre 1993, sur le site d'un camp de pêche, dans le lac Grayson, en Ontario.

l'industrie demeure assujettie aux exigences de la Loi. Les responsables de TC devraient régler la question du droit d'exempter l'industrie du tourisme d'aventure des dispositions en matière de responsabilité contenues dans la Partie 4 de la LRMM,; particulièrement en ce qui concerne les eaux susceptibles d'être partagées avec des bâtiments commerciaux conventionnels, notamment, des remorqueurs, des chalands, des bateaux de pêche, des navires de charge et des navires à passagers munis d'une carène déplaçante.

Une autre préoccupation majeure de l'industrie a trait aux conséquences possibles de questions reliées au renversement du fardeau de la preuve tel que décrit dans la Partie 4 de la LRMM portant sur les conditions normales d'exploitation dans le secteur du tourisme d'aventure, notamment :

- Naufrage
- Abordage
- Échouement
- Explosion
- Incendie
- Défaillance de navire

Les principaux problèmes ont trait au risque d'une mauvaise interprétation des termes « naufrage », « abordage » et « échouement » dans le cadre d'activités de descente en eau vive, où le chavirement d'un canot et le risque de dommages et d'immersion de tous les participants font partie intégrante des excursions. Bien que possible, cette interprétation est improbable, car les canots peuvent être réparés, et de fait le sont, après un impact attribuable à des rochers ou à des hauts-fonds.

Le terme « naufrage » revêt une signification précise et a trait à la perte d'un navire ou à son abandon par l'équipage qui n'a nullement l'intention de remonter à bord. Il ne saurait être question de naufrage lorsqu'un bâtiment est réparé par son équipage ou, dans le contexte du tourisme d'aventure, rapiécé de manière à pouvoir poursuivre une excursion après un incident.

Dans le contexte maritime, le terme « abordage » s'applique exclusivement à un impact ou à des dommages découlant de la position très rapprochée de deux navires, et non pas à une collision entre un canot, un kayak ou un canot et un quai, un rocher ou une rive.

Le terme « échouement » s'applique généralement à un navire devenu impossible à manœuvrer en raison de la marée descendante ou qui est poussé vers la rive ou dans des eaux trop peu profondes pour être en mesure de flotter. Tout comme dans le cas du terme « naufrage », le terme « échouement » ne saurait s'appliquer à un canot, à un kayak ni à un canot renfloué par l'équipage de manière à poursuivre une excursion.

En revanche, l'échouement est considéré comme un risque normal dans le cadre de la navigation, car un navire peut être renfloué par la marée ou grâce à une intervention de l'équipage. Un intervenant extérieur, par exemple un remorqueur, peut parfois participer aux opérations. Cependant, l'embarcation n'est pas nécessairement renflouée. Dans le

contexte du tourisme d'aventure, la notion d'échouement ne saurait, là encore, s'appliquer à une embarcation renflouée par l'équipage de manière à poursuivre une excursion.

Il est peu probable que les autres facteurs du renversement du fardeau de la preuve, c'est-à-dire les explosions et les incendies, se prêtent à une analyse des risques dans le contexte du tourisme d'aventure, compte tenu de la différence avec les bâtiments commerciaux conventionnels. Cependant, afin de surmonter un problème relié à au renversement du fardeau de la preuve découlant d'une défaillance de navire, un exploitant du secteur du tourisme d'aventure devrait être en mesure de démontrer qu'un vice caché ne peut être décelé malgré une diligence raisonnable, ou que tous les éléments d'un navire sont pleinement fonctionnels et en bon état de marche et qu'ils ont récemment été inspectés par une personne compétente. Ainsi, ce type d'initiative axée sur l'assurance de la qualité, par exemple l'établissement d'une liste de contrôle journalière ou ponctuelle exhaustive, constituerait un élément important de la gestion globale des risques.

Cette évaluation générale, qui ne constitue pas une analyse juridique, révèle que les dispositions ci-dessus, qui ont permis d'établir des précédents au cours de nombreuses années dans le secteur des activités maritimes, ne devraient pas entraîner d'anomalies au sein de l'industrie du tourisme d'aventure. Néanmoins, les responsables de TC devraient procéder à un examen juridique officiel de ces dispositions en analysant plus l'industrie du tourisme d'aventure.

En résumé, l'industrie du tourisme d'aventure éprouvent des préoccupations légitimes du fait que la nature particulière de cette industrie ne concorde pas avec les éléments plus officiels de la LRMM. Comme le renouvellement de l'assurance entraîne des difficultés financières et pratiques et que les responsables de certains segments de l'industrie de l'assurance refusent de faire affaire avec certains exploitants ou souhaitent réduire leurs risques, la situation se révèle exceptionnellement pénible en 2002. Alors que les limites statutaires de la responsabilité offrent des avantages reconnus et que l'on peut prouver que certaines préoccupations ne sont pas fondées, l'attitude apparente des membres du marché de l'assurance ACRC et du secteur national de l'assurance, en ce qui a trait à la perte de la protection offerte par la renonciation, semble avoir entraîné, au début de la saison 2002, des difficultés à court terme qui risquent de se révéler intolérables. Toutefois, à notre connaissance, Mariport n'a reçu aucune preuve de refus en raison de la LRMM. Les difficultés éprouvées par les exploitants cette année n'avaient pas été prévues dans les présentations provenant du marché canadien de l'assurance responsabilité maritime et soumises en 1999 au comité parlementaire chargé d'étudier l'éventuelle promulgation de la LRMM.

- ***Besoins en matière d'assurance et capacité du marché***

En ce qui concerne les navires considérés comme étant assujettis à la Partie 4 de la LRMM, l'exposition maximale au risque (si Mariport présumons que le comportement dangereux des propriétaires de navires n'empêche pas l'application de la limite de responsabilité) peut varier considérablement. Vous trouverez des exemples ci-dessous.

Cependant, il faudrait noter que l'application de l'échappatoire indiqué dans le Bulletin de la sécurité des navires n° 14/2000 entraînerait l'exclusion des deux premiers exemples de la Partie 4 de la LRMM. L'échappatoire relatif à l'équipage proposé par le groupe Mariport en vertu de l'article 37 de la LRMM pourrait également entraîner l'exclusion de plusieurs de ces opérations.

Kayak monoplace	350 000 \$
Kayak biplace	700 000 \$
Kayak biplace, 1 passager et un guide	350 000 \$
Canot ou embarcation pneumatique de voyageur à 12 places	4 200 000 \$
Canot pneumatique à 20 places	7 000 000 \$

Par rapport à ces exigences éventuelles – et si l'on ne tient pas compte des questions relatives aux flottilles – le marché peut uniquement offrir une assurance responsabilité d'un million de dollars, qui comporterait une prime « raisonnable ». Les primes augmentent considérablement lorsque l'assurance responsabilité atteint deux millions de dollars et sont de fait impossibles à obtenir au-delà de ce montant. Bien que Mariport ne soyons pas en mesure d'offrir un avis ferme, les données anecdotiques révèlent un montant de l'ordre de 10 dollars par tranche de 1 000 dollars, à partir de trois millions de dollars. Ce type de montant ne peut être assumé par aucun exploitant et est comparable à des primes brutes d'environ 5 000 dollars, pour une assurance obtenue par l'intermédiaire d'un club de P et I international impliquant un bateau d'excursion conventionnel d'une capacité de 100 passagers et utilisé durant une saison restreinte. La prime varierait très peu pour une exploitation de deux bateaux.

Toutefois, de nombreux exploitants de l'industrie du tourisme d'aventure gèrent nécessairement une flottille, car une exploitation fondée sur un ou deux canots, kayaks ou canots pneumatiques ne saurait produire un revenu adéquat. Il faut donc démontrer l'efficacité d'une solution en ce qui a trait aux questions reliées aux risques et aux flottilles.

Ce point revêt une importance particulière lorsque l'assurance est contractée par l'intermédiaire du marché ACRC, où l'on établit une limite relative à tout incident. Bien que les responsables de compagnies nationales d'assurance maritime soient prêts à envisager la possibilité d'utiliser une formulation selon laquelle « chaque navire serait assuré séparément », ceux du marché ACRC ne le sont pas. Le problème ne se pose pas en ce qui concerne les clubs de P et I internationaux où chaque navire est inscrit séparément.

Une limite minimale d'un à deux millions de dollars pourrait sembler justifiée en ce qui concerne les exploitants de ce secteur de l'industrie. Cependant, Mariport n'avons effectué qu'une analyse très préliminaire des risques. Ainsi, les responsables de TC pourraient souhaiter procéder à une analyse plus détaillée relative à ce secteur avant de déterminer une assurance obligatoire appropriée à l'égard des risques définis dans la Partie 4 de la LRMM, ou encore suivre l'évolution de la situation en vue d'apporter des

modifications plus tard.

- **Recommandations**

En tenant compte des facteurs suivants, il semble que l'objectif de la LRMM, relativement à l'obtention d'une assurance minimale en cas de morts ou de blessure corporelle applicable à tous les moyens de transport maritime utilisés au Canada, pourrait être réalisé, dans le secteur de l'industrie du tourisme d'aventure, à l'aide d'une approche progressive selon laquelle l'assurance responsabilité à l'égard des passagers, pour les navires d'une capacité inférieure à 12 passagers, serait établie à un million de dollars. Ce montant est comparable à la limite de responsabilité générale prescrite en vertu de l'article 28 de la LRMM à l'égard des petites embarcations de plaisance. La responsabilité minimale devrait être établie à deux millions de dollars, pour ce qui est des embarcations d'une capacité de 12 passagers ou plus. Voici les facteurs pris en compte :

- À notre connaissance, outre les incidents mentionnés survenus en 1978 et en 1987, aucun incident ayant fait de nombreux morts ou blessés n'a été signalé dans le secteur de l'industrie du tourisme d'aventure depuis une vingtaine d'années. L'incident de 1993 ne mettait pas en cause une excursion guidée reliée au tourisme d'aventure.
- Tous les participants portent un vêtement de flottaison personnel approuvé et savent qu'ils pratiquent une activité maritime qui les oblige à assumer des risques de leur plein gré.
- Les exploitants ont toujours été assurés adéquatement, c'est-à-dire qu'ils possèdent une assurance de l'ordre d'un à deux millions de dollars, conformément aux exigences de certaines provinces, et de certains parcs provinciaux et de Parcs Canada relativement aux permis d'exploitation. Voir l'annexe 8.1.
- Sur le plan commercial ou économique, il est impossible d'obtenir une assurance responsabilité d'un montant supérieur à deux millions de dollars, particulièrement par l'intermédiaire du marché ACRC.

- **Incidences**

**Observation des baleines**

La plupart des exploitants de l'est du Canada, de même que certains exploitants de la côte ouest et de Churchill, sont déjà assurés par le biais de clubs de P et I internationaux, jusqu'à concurrence des limites obligatoires définies dans la Partie 4 de la LRMM. Toutefois, certains exploitants qui utilisent des embarcations de type « Zodiac » sur la côte ouest éprouvent de la difficulté à renouveler leurs polices obtenues sur le marché ACRC et ne peuvent passer à des clubs de P et I. Pour ces entrepreneurs, l'unique option serait de conserver leur assurance du marché ACRC selon les limites prévues en vertu de l'approche progressive relative au secteur du tourisme d'aventure.

### ***Descente en eau vive***

L'échappatoire proposé dans le Bulletin de la sécurité des navires no 14/2000 de TC permettrait d'appuyer les exploitants qui offrent des excursions non guidées en canot pneumatique, bien qu'il ne s'agisse pas d'excursions guidées. En ce qui concerne les excursions guidées en canot pneumatique, de même que les excursions non guidées, l'article 37 de la LRMM peut offrir un échappatoire relatif à l'« équipage », à condition que tous les passagers participent concrètement à la manœuvre du canot et puissent être considérés comme des « membres d'équipage ». Le concept progressif proposé en matière d'assurance reliée au tourisme d'aventure n'exige pas d'échappatoire. Il permettrait à l'ensemble des exploitants de se conformer aux exigences relatives à l'assurance obligatoire contenues dans la Partie 4 de la LRMM à l'aide de polices contractées par l'intermédiaire du marché ACRC, à moins que les responsables du marché national de l'assurance responsabilité en matière maritime n'acceptent d'examiner de nouveau ce type d'activités.

### ***Canots***

En ce qui concerne la responsabilité définie dans la Partie 4 de la LRMM, les canots qui transportent un ou deux passagers seraient assurés à l'aide des polices existantes offertes par l'intermédiaire du marché ACRC, lorsque les exploitants possèdent une assurance d'au moins un million de dollars. La Partie 4 de la LRMM pourrait avoir une incidence sur les activités de canotage axées sur la reconstitution de voyages d'explorateurs qui se déroulent en compagnie d'un guide et qui regroupent jusqu'à 12 passagers ou participants. À raison de 350 000 \$ par passager, l'assurance exigée atteindrait 4,2 millions de dollars et ne pourrait être obtenue sur le marché ACRC. L'échappatoire proposé dans le Bulletin de la sécurité des navires n° 14/2000 de TC pourrait permettre d'appuyer les activités en canot non guidées. Seul l'échappatoire relatif à l'équipage, prévu à l'article 37 de la LRMM, pourrait permettre d'appuyer ce type d'activité, lorsque les participants pourraient être considérés comme « membres d'équipage ». Là encore, le concept progressif proposé à l'égard du tourisme d'aventure permettrait à l'ensemble des exploitants de se conformer aux exigences en matière d'assurance obligatoire contenues dans la Partie 4 de la LRMM.

### ***Kayaks***

Les kayaks comptent généralement une ou deux places et pourraient être exemptés des exigences de la Partie 4 en vertu des dispositions du Bulletin de la sécurité des navires n° 14/2000 de TC ou de l'échappatoire relatif à l'équipage défini dans l'article 37 de la LRMM. Les exploitants seraient également en mesure de conserver leur assurance responsabilité existante en vertu de l'assurance progressive proposée pour le secteur du tourisme d'aventure.

### ***Application de la loi***

La loi est appliquée par l'intermédiaire du PDPBC.

## **2.5 Excursions de pêche à forfait**

Il existe apparemment plusieurs centaines d'exploitants qui proposent des excursions de pêche à forfait. Il existe certaines associations sur la côte ouest. De plus, l'Ontario Sport Fishing Guides Association (OSFG), qui représente 80 exploitants, estime qu'au moins 400 exploitants ne sont pas membres de l'association en Ontario. Aucune estimation n'est disponible en ce qui concerne le nombre réel. Même lorsque Mariport avons communiqué avec les exploitants, plusieurs d'entre eux ont refusé de Mariport fournir l'information.

Il y a apparemment un grand nombre d'exploitants à temps partiel. De plus, ils sont très nombreux à fonctionner sans assurance. Mariport croyons comprendre que l'OSFG exige que ses membres possèdent une assurance responsabilité d'un million de dollars. Il semble que de nombreux exploitants n'adhèrent pas à l'organisation à cause de la disposition relative à l'assurance.

- ***Besoins en matière d'assurance et capacité du marché***

Mis à part quelques gros bateaux utilisés dans des camps de pêche de la côte ouest, il semble que pratiquement toutes les embarcations appartenant à ce segment transportent un capitaine-propriétaire et trois ou quatre clients. Soulignons que pour ce segment, la limite d'un million de dollars englobe trois passagers, mais pas quatre. Les exploitants de gros bateaux (six passagers) pourraient probablement acheter une assurance conforme par l'intermédiaire du marché national de l'assurance responsabilité maritime.

- ***Recommandations***

Bien que Mariport n'ait pas été en mesure d'obtenir des renseignements précis des exploitants de ce secteur, il semble pertinent d'affirmer que, compte tenu de la capacité restreinte, en termes de passagers de la plupart des bateaux, les dispositions en matière d'assurance obligatoire contenues dans la Partie 4 de la LRMM devraient s'appliquer. En ce qui concerne les embarcations immatriculées, les mesures progressives devraient être équivalentes à celles applicables aux petits navires à passagers. Pour ce qui est des embarcations visées par le PDPBC, les mesures progressives devraient suivre celles axées sur le secteur du tourisme d'aventure.

- ***Incidences***

Mariport n'a obtenu pratiquement aucune réaction de la part des exploitants de ce secteur, malgré des communications individuelles avec ces derniers et la présentation d'un exposé dans le cadre d'une réunion d'association. La plupart des personnes avec lesquelles Mariport s'est entretenu ont refusé de Mariport fournir des renseignements touchant l'assurance ou le fonctionnement de leurs flottilles.

Donc, Mariport n'est pas en mesure de déterminer, s'il y en a, les incidences sur ce secteur. Cependant, l'approche proposée ne devrait pas entraîner de difficultés financières car il semble que la majorité des bâtiments ait une capacité de six passagers ou moins. Une police d'assurance de passagers de 2,1 millions de dollars serait donc conforme aux

exigences en matière d'assurance contenues dans la Partie 4 de la LRMM.

## 2.6 Navires d'usage général

Cette catégorie de navires englobe les bâtiments qui ont des fonctions multiples, chacune étant d'une durée relativement courte. Il en serait ainsi, par exemple, d'un bâtiment utilisé pour la pêche au homard pendant une partie de l'année et pour l'observation des baleines ou des excursions en mer pendant une autre période, qui pourrait être affrété pour les besoins de travaux hydrographiques préliminaires dans un secteur représentant un intérêt pour une société externe ou en guise de bateau-pilote de remplacement, ou qui pourrait être utilisé à titre de traversier privé. Étant donné que, pour les besoins de la réglementation en matière de sécurité maritime en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, le bâtiment est considéré comme un bateau de pêche, il ne constitue pas un navire à passagers au sens de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. Toutefois, compte tenu de son utilisation occasionnelle dans d'autres secteurs, pour les besoins du transport à des fins commerciales de personnes qui ne sont pas des membres d'équipage, ce bâtiment est assujéti à la Partie 4 de la LRMM.

De nombreux bâtiments correspondent peut-être à cette définition, y compris les bateaux de travail d'administrations portuaires, les embarcations de plaisance privées, les embarcations utilitaires de marinas, ainsi que d'autres bateaux dont la fonction principale n'est pas reliée au transport de passagers à des fins commerciales, mais qui, selon les occasions ou les possibilités, sont parfois transformés en navires à passagers. Ces occasions ne sont pas nécessairement planifiées; elles peuvent se présenter à la dernière minute et être d'une durée relativement brève. Par conséquent, il serait difficile de faire les démarches pour obtenir une assurance responsabilité à court terme. Mais, le revenu découlant de ce type d'occasions revêt peut-être une importance cruciale compte tenu de la situation financière des propriétaires de bâtiments. Ceux-ci recherchent donc ce type d'entreprises lucratives à court terme, afin de compléter leurs autres sources de revenu.

L'utilisation recommandée du Registre d'immatriculation des navires de TC et du PDPBC, ainsi que le renouvellement annuel de l'immatriculation ou des permis de navires qui correspondrait au renouvellement de l'assurance ne permettrait pas de repérer les exploitants occasionnels de navires à passagers. Il existe un modèle de réglementation économique de l'utilisation occasionnelle de navires; soit la délivrance de permis par l'ADRC, en vertu de la *Loi sur le cabotage*. Toutefois, la conception d'un contrôle relatif à l'assurance obligatoire reliée à l'utilisation occasionnelle de navires exigerait l'établissement d'une nouvelle loi habilitante, ainsi que l'élaboration et le financement d'un programme administratif.

Tandis qu'il n'est pas souhaitable que les exploitants consciencieux de navires à passagers commerciaux, qui paient pour obtenir de l'assurance et établissent le prix du transport en conséquence, se heurtent à une concurrence déloyale de la part des exploitants occasionnels de navires à passagers, des questions d'ordre commercial et administratif entrent en ligne de compte et empêchent l'élaboration d'une solution



immédiate. Si le secteur de l'assurance était en mesure d'offrir, par voie électronique, de l'assurance relative à l'utilisation occasionnelle de ce type d'embarcations et ce, à un coût commercialement acceptable, l'établissement d'un système de classement électronique parallèle à l'égard des exploitants serait peut-être justifié. Les exploitants pourraient alors être intégrés efficacement à l'administration des dispositions relatives à l'assurance obligatoire contenues dans la Partie 4 de la LRMM.

- ***Besoins en matière d'assurance et capacité du marché***

À la connaissance de Mariport, personne n'est assuré. Il est probable que les activités périphériques ne soient sans doute pas couvertes. L'utilisation d'une embarcation en guise de navire à passagers alors que celle-ci est assurée à d'autres fins, par exemple la pêche, pourrait entraîner, en cas d'incident, la résiliation de l'assurance. Le propriétaire ou l'exploitant se retrouverait alors sans assurance et peut-être même sans aucun autre moyen de dédommager les passagers.

- ***Recommandations***

Les responsables de TC devraient examiner périodiquement le secteur des « utilisations occasionnelles » de navires à passagers. S'il semble que ce secteur déforme sans raison l'économie d'exploitation des secteurs de navires entièrement conformes aux exigences en matière d'assurance obligatoire contenues dans la Partie 4 de la LRMM, et que les frais de transactions puissent être assumés, on devrait envisager la possibilité d'établir un système administratif destiné à contrôler une assurance obligatoire relative aux utilisations occasionnelles à des fins commerciales. Tel que souligné ci-dessus, ce type de système exigerait un accès rapide à des produits d'assurance maritime qui permettraient de couvrir rapidement les risques définis dans la Partie 4 de la LRMM, selon le principe d'une « couverture provisoire », ainsi que l'établissement d'un système simplifié de conformité aux règlements destiné à produire la preuve de l'assurance.

- ***Incidences***

Mariport ne possède aucun renseignement en ce qui a trait au nombre d'exploitations, à l'assurance actuelle (s'il y a lieu) ou aux marchés. Sans une politique d'application de la loi, la plupart des exploitants ne seront pas au courant de la LRMM, ni ne seront prêts à modifier leurs méthodes.

## **2.7 Embarcations commerciales ancrées à demeure**

Ces embarcations ne figurent pas dans la banque de données et Mariport n'a communiqué avec aucun exploitant. Cette catégorie englobe les types d'embarcations suivants :

- Restaurants flottants
- Hôtels flottants
- Casinos flottants
- Maisons flottantes

- Mariport sait qu'il existe plusieurs bâtiments de ce type dans l'ensemble du pays;

mais on en ignore le nombre total.

- ***Besoins en matière d'assurance et capacité du marché***

Mariport présume que les embarcations ancrées à demeure seront assurées par l'entremise du marché ACRC. Cependant, il ne possède aucun renseignement sur les montants de l'assurance. Apparemment, ce type d'embarcations était assuré par l'intermédiaire du marché ACRC dans le passé.

- ***Recommandations***

Exempter ces bâtiments des exigences relatives à l'assurance obligatoire en ce qui concerne la responsabilité découlant de la Partie 4 de la LRMM.

- ***Incidences***

L'exemption des bâtiments de ce type n'aurait aucune incidence; et les mesures actuelles en matière d'assurance, s'il y en a seraient maintenues.

## **2.8 Autres navires**

Ce segment englobe de nombreux autres types de navires, notamment, les navires de charge, les bateaux-pilotes et les bâtiments de l'État. Lorsque l'on détermine l'application de la Partie 4 de la LRMM, un facteur important a trait à l'interprétation de l'expression « à bord, ..., pour les affaires de ce navire » à l'égard d'une catégorie de personnes exemptées de l'application de la Partie 4. L'expression « les affaires de ce navire » revêt une signification très précise sur le plan maritime. Dans le contexte de la LRMM, Mariport croit que cette expression s'applique au personnel de service à bord ou aux personnes reliées à l'exploitation du navire, notamment, les artistes de spectacle ou les employés de la restauration, mais non pas aux passagers non payants qui ne sont pas reliés aux opérations internes. On a proposé que l'exemption s'applique également aux personnes à bord reliées aux affaires des navires, par exemple :

- Les capitaines de bateaux-pilotes;
- Les scientifiques à bord de brise-glaces fédéraux reliés au fonctionnement d'une plate-forme de recherche scientifique.

Mariport croit que l'expression « utilisation du navire à des fins publiques ou commerciales » revêt une toute autre signification que « les affaires du navire », et que le fait d'interpréter l'expression « pour les affaires de ce navire » comme étant « l'utilisation du navire à des fins publiques ou commerciales » pourrait entraîner des conflits. Par exemple, on pourrait affirmer que les bateaux de réception ne sont pas tenus d'être assurés, puisque les passagers se trouvent à bord pour les fins commerciales ou publiques du navire, qui consistent à tenir une fête. Sur le plan opérationnel, on considère que le transport de personnes autres que les membres d'équipage exige un avenant supplémentaire<sup>16</sup>.

---

<sup>16</sup> Par exemple, dans un récent article traitant des exigences opérationnelles applicables aux petits bâtiments hydrographiques côtiers, on recommandait que chaque bâtiment soit muni d'une assurance responsabilité minimale de quatre millions de dollars liée aux risques, y compris la mort de passagers et les blessures corporelles subies par ceux-ci : Dillingham, « Inshore Survey Vessels: The Next Size Up », dans *Hydro International*, juillet-août 2002.

● **Besoins en matière d'assurance et capacité du marché**

Des représentants de l'Association des armateurs canadiens ont avisé Mariport verbalement que tous les membres de l'organisme répondraient aux exigences en adhérant à un club de P et I international. Les bateaux-pilotes semblent actuellement se conformer aux exigences par l'intermédiaire de clubs de P et I, tandis que les bâtiments de la Garde côtière canadienne font partie d'un groupe très restreint de bâtiments visés par une « autre protection financière », par exemple le gouvernement du Canada.

Plusieurs navires de charge immatriculés à l'étranger transportent jusqu'à 12 passagers à destination et au départ de ports situés dans les Grands Lacs et dans le golfe Saint-Laurent, ainsi que sur les côtes est et ouest. Voici les principales compagnies :

**Exploitants de navires mixtes**

Polish Steamship Lines	5
Intership Navigation	7 (affrétés à Fednav Ltée)
Canada Maritime	4
Egon Oldendorff	9 (y compris des navires de tramping)
Costa Container Lines	2
F. Laeisz	10
N.S.B.	<u>1</u>
	38

À compter de 2003, la compagnie Intership comptera deux autres navires, qui effectueront des croisières aller-retour entre Montréal et les Grands Lacs.

Tous ces navires ont une capacité de 12 passagers et en transportent généralement 10. Ces bâtiments et leurs exploitants ne sont pas inclus dans la banque de données. Ils adhéreront à des clubs de P et I internationaux et ne devraient pas éprouver de difficulté à répondre aux exigences.

De plus, des laquiers américains traversent des eaux canadiennes et transportent des familles et des invités, un peu comme les laquiers canadiens.

● **Recommandations**

Les navires à usage spécial, lorsqu'ils seront immatriculés, pourraient tomber sous le coup de la Partie 4 de la LRMM dès que le Registre d'immatriculation des navires de TC seront en mesure d'établir les systèmes nécessaires. Ces navires seront donc harmonisés avec les traversiers et les bateaux d'excursion. Les bâtiments non immatriculés devraient tomber sous le coup de la Partie 4 de la LRMM selon l'échéancier déterminé en vertu du PDPBC. Les navires mixtes, par exemple, devraient être intégrés à l'application des dispositions relative à l'assurance obligatoire de la Partie 4 de la LRMM en même temps que les traversiers, les bateaux d'excursion et les navires de croisière.

- ***Incidences***

Selon les renseignements disponibles, il ne devrait y avoir aucune incidence.

- ***Application de la loi***

En ce qui concerne les navires immatriculés au Canada, la Loi est appliquée par l'intermédiaire du Registre d'immatriculation des navires de TC ou du PDPBC. En ce qui a trait aux navires immatriculés aux États-Unis ou à l'étranger, elle est appliquée au moyen du *Règlement sur les zones de trafic maritime (ZTM)*.

### 3. MARCHÉ DE L'ASSURANCE

Les propriétaires et les exploitants peuvent se procurer diverses sources d'assurance relative aux risques de responsabilité à l'égard des passagers. Mariport a déterminé les sources suivantes :

#### a) Clubs de P et I internationaux

Trois clubs de P et I internationaux ont été approchés. Deux d'entre eux, c'est-à-dire Shipowners Mutual et Standard Steamship Mutual ont répondu au questionnaire de Mariport et ont fourni des renseignements au sujet de leurs membres.

#### b) Compagnies canadiennes d'assurance responsabilité maritime

- 18 compagnies d'assurance maritime (voir l'annexe 8.1) ont été identifiées.
- ce groupe de compagnies d'assurance maritime représente 96,45 % du total de primes d'assurance maritime brutes souscrites au Canada.
- 17 compagnies d'assurance maritime et trois agents de gestion généraux en matière d'assurance maritime ont été approchés.
- tous les représentants de marchés avec lesquels Mariport avons communiqué ont répondu au questionnaire de Mariport.
- Mariport a contacté le Canadian Board of Marine Underwriters (CBMU) qui a mis sur pied un sous-comité de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.
- Le CBMU a établi un groupe de travail mixte, de concert avec le Bureau d'assurance du Canada (BAC), afin d'aider les compagnies d'assurance responsabilité civile à mieux comprendre la LRMM. De plus, le CBMU a accepté de rédiger un article qui sera diffusé dans le cadre d'une revue consacrée à l'assurance.
- Le BAC a accepté de publier et de diffuser un bulletin relatif à la LRMM au cours de l'hiver 2002.

#### c) Compagnies canadiennes d'assurance responsabilité civile

- 21 compagnies d'assurance responsabilité civile (voir l'annexe 8.1) ont été identifiées.
- Ce groupe de compagnies représente 84,91 % du total de primes brutes d'assurance responsabilité souscrites au Canada.
- 18 compagnies d'assurance responsabilité civile ainsi que le Bureau d'assurance du Canada (BAC) ont été approchés. Seulement les représentants de cinq marchés ont répondu au questionnaire de Mariport.

#### d) Compagnies étrangères d'assurance responsabilité maritime

- aucune compagnie n'a pu officiellement être identifiée ni aucun contact établi.

#### e) Compagnies étrangères d'assurance responsabilité civile

- aucune compagnie n'a pu officiellement être identifiée ni aucun contact établi.

f) Régimes provinciaux d'indemnisation des accidents du travail du Canada

- Mariport a communiqué avec deux conseillers en gestion de la sécurité de courtiers d'assurance.

g) Assurance individuelle contre les accidents

- Trois compagnies d'assurance canadiennes qui offrent des régimes d'assurance individuelle contre les accidents ont été contactées. Mariport a également communiqué avec La Mutuelle d'Omaha au sujet de son programme d'assurance individuelle contre les accidents pour voyages par avion. Cependant, une compagnie qui fournit ce type d'assurance pourrait offrir une limite individuelle de 350 000 dollars, sous réserve toutefois que des limites précises s'appliquent à certains types d'accidents, p. ex., 12 000 dollars pour la « perte d'un œil », etc. La police d'assurance individuelle contre les accidents constitue n'est pas une assurance responsabilité, mais plutôt un mécanisme de règlement direct relatif à certaines formes d'accidents entraînant des blessures corporelles ou à des décès de nature particulière. Ce type de police d'assurance n'est peut-être pas admise comme solution de rechange répondant aux exigences en matière d'assurance responsabilité à l'égard des passagers définies dans l'article 39 de la LRMM.

- En vertu de la loi actuelle, l'assurance individuelle contre les accidents est considérée comme un bénéfice accessoire selon la Partie 1 de la LRMM et l'interprétation de la *common law* appliquée dans la plupart des provinces. Après avoir reçu une indemnité en vertu d'une assurance individuelle contre les accidents (AIA), un passager blessé ou la succession d'un passager décédé seraient toujours autorisés à réclamer du propriétaire et de l'assureur exécutant, un dédommagement complet pour les dommages subis. Si l'AIA doit être considérée comme un moyen possible de satisfaire aux exigences des transporteurs selon la Partie 4 de la LRMM, il faudrait alors que des mesures législatives modifient la Partie 1 de la LRMM, de même que le droit maritime canadien non réglementaire.

- À l'heure actuelle, Mariport n'a aucun raison de conclure qu'un produit d'AIA est, ou serait, disponible pour répondre aux réclamations reliées à la Partie 4 de la LRMM. La possibilité d'apporter une modification législative n'est pas recommandée par Mariport avant que l'on n'ait examiné la disponibilité et la valeur concrète de ce type d'assurance sur le plan administratif.

h) Autoassurance

- Bien que ce type d'assurance ne soit pas souhaitable, un exploitant a déclaré qu'il menait des activités maritimes sans police d'assurance responsabilité à l'égard des passagers.

- Mariport ne possède aucune preuve de la capacité professionnelle ou personnelle de ce type d'exploitant de régler une réclamation reliée à la responsabilité à l'égard des passagers; Ainsi, ces propriétaires-exploitants s'autoassurent par défaut contre leurs risques.

- Dans de nombreux cas, les navires en soi constituent l'unique actif des propriétaires

d'entreprise; ceux-ci pourraient les vendre, afin de recueillir suffisamment de fonds pour essuyer les0 pertes ou encore déclarer faillite et tenter d'échapper à l'obligation de rembourser.

- Les exploitants qui comptent s'« autoassurer » contre les risques de responsabilité à l'égard des passagers pourraient fournir une preuve de garantie, de cautionnement en espèces ou de lettre de crédit, en guise de solution de remplacement à une assurance du commerce.

i) Assurance gouvernementale

- Les responsables de navires qui appartiennent à un gouvernement ou sont exploités par un gouvernement, que ce soit un gouvernement fédéral, provincial ou étranger ou une administration municipale, peuvent accepter les risques reliés à l'exploitation de leurs bâtiments.

- Dans l'éventualité de l'affrètement à une tierce partie d'un navire gouvernemental, le gouvernement devrait faire en sorte que l'affréteur soit responsable de la souscription d'une assurance des entreprises.

### **3.1 État du marché**

Les clubs de P et I internationaux, qui offrent de l'assurance responsabilité tierce-partie à lamajorité de la marine marchande mondiale ont observé une baisse marquée de leurs revenus provenant de cotisations au cours des sept dernières années. Durant cette période, les montants de franchise ont également diminué. De nombreux clubs ont donc constaté une augmentation des réclamations. La baisse des revenus provenant des cotisations, conjuguée à l'augmentation des pertes, était considérée comme acceptable, uniquement parce qu'au cours de cette période les revenus de placement ont permis de compenser les pertes subies du côté des primes. En 2000-2001, le contexte des investissements s'est détérioré à un point tel que certains clubs ont subi des pertes touchant leur portefeuille de placements<sup>17</sup>.

En même temps, le marché de la réassurance a été perturbé à la suite des attentats du 11 septembre 2001, de sorte que plusieurs compagnies de réassurance ont été obligées de déclarer faillite. La plupart des compagnies d'assurance ont donc éprouvé de la difficulté à acheter de la réassurance en vue des renouvellements de 2002, compte tenu de la hausse abrupte des primes, de la réduction des limites, ainsi que de conditions beaucoup plus coûteuses. Ces difficultés ont été transmises aux assurés. Outre les préoccupations reliées à la réassurance, les compagnies nationales d'assurance responsabilité et d'assurance maritime ont essuyé une baisse importante de la valeur de leur portefeuille de placement (p. ex., l'effondrement d'Enron), en raison de la volatilité du marché des valeurs mobilières, ainsi que du faible rendement du capital investi dans des obligations et dans d'autres titres à faible risque. Par conséquent, toutes les compagnies d'assurance

---

<sup>17</sup> En 2001-2002, le Britannia P&I Club a déclaré une perte de 44,2 millions de dollars, ce qui entraînait un déficit de 42,7 millions de dollars. La même année, le Steamship Mutual P&I Club a connu des pertes sur placement de 31,9 millions de dollars US et s'est vu contraint d'exiger davantage de ses membres, portant ainsi le total à 114 millions de dollars US. *Lloyd's List*, 28 juin 2002 et 12 août 2002.

appliquent une hausse aux renouvellements de polices, quels que soient la catégorie d'assurance ou le rendement en termes de pertes des assurés.

De plus, sur le marché maritime, les clubs de P et I ont accru considérablement les appels en vue des renouvellements de 2002. Les appels supplémentaires réapparaîtront probablement, après avoir été largement absents du marché au cours de la dernière décennie.

### **3.2 Capacité actuelle du marché**

#### **a) Clubs de P et I internationaux**

- Bien que les clubs de P et I soient en mesure d'offrir aux propriétaires de navires une limite fixe de 500 millions de dollars pour tout navire ou incident, la plupart des clubs ont avisés Mariport que leurs membres étaient assurés sous réserve des règles des clubs, selon lesquelles chaque navire est assuré à raison d'une limite d'environ 4 250 000 dollars US.

- Les clubs de P et I admettent chaque navire inscrit, quel que soit le nombre de navires inscrits par un même propriétaire, en vertu du principe selon lequel « chaque navire est assuré séparément ». Ainsi, chaque navire est couvert selon les limites appliquées par les clubs, tout comme si une police distincte était émise pour chaque bâtiment. Autrement dit, si deux navires appartenant à une même entreprise sont impliqués dans des incidents, que ce soit un abordage les mettant tous les deux en cause ou des incidents distincts survenus durant l'année d'assurance, chaque demande d'indemnité est examinée séparément, jusqu'à concurrence de la limite appliquée par le club.

#### **b) Compagnies canadiennes d'assurance responsabilité maritime**

- En examinant le marché canadien de l'assurance maritime et en communiquant avec les compagnies canadiennes d'assurance maritime, Mariport a constaté que plusieurs d'entre elles ne souscrivaient pas d'assurance responsabilité maritime des entreprises.

- Plusieurs d'entre elles Mariport ont déclaré qu'elles restreignaient leurs souscriptions aux « embarcations privées de plaisance uniquement », lesquelles relèvent de la catégorie de l'assurance des bateaux de plaisance.

- Les autres compagnies offraient diverses possibilités en termes d'assurance des risques de premier rang et successifs, à raison d'un ou de deux millions de dollars par sinistre. Très peu étaient en mesure d'offrir une assurance de cinq millions de dollars relative aux risques de premier rang.

- De nombreuses compagnies offraient une limite excédentaire de 10 millions de dollars. Très peu étaient en mesure d'atteindre une limite excédentaire de 25 millions de dollars ou 35 millions de dollars.

- La plupart des polices d'assurance responsabilité reliées aux risques « de premier



rang » du secteur maritime sont actuellement souscrites selon le principe « par navire et par sinistre ». Toutefois, les polices d'assurance responsabilité maritime comportent une limite restreinte aux « sinistres individuels ». Dans le cadre des discussions, plusieurs compagnies d'assurance ont déclaré qu'elles offriraient les polices assorties d'une limite « par navire et par sinistre », au besoin. Ce type de police s'appliquerait ensuite de la même manière que la protection offerte par les clubs de P et I, c'est-à-dire que si deux navires appartenant à la même entreprise étaient impliqués dans un incident, que ce soit un abordage les mettant tous les deux en cause ou des incidents distincts survenus durant l'année d'assurance, ils seraient considérés séparément, jusqu'à concurrence de la limite de la police. Selon le nombre de navires assurés en vertu d'une police unique, les assureurs peuvent décider d'accroître la prime, de manière à s'adapter à ce changement.

c) Compagnies canadiennes d'assurance responsabilité civile

- Selon les réponses reçues jusqu'à présent, les limites courantes offertes en ce qui a trait aux risques de premier rang sont de l'ordre d'un million de dollars ou de deux millions de dollars par sinistre.
- La capacité excédentaire varie de 25 millions de dollars à 50 millions de dollars et est généralement appelée « police d'assurance responsabilité civile complémentaire ».
- Certaines polices comportent une limite globale annuelle. Une fois que la limite relative aux pertes est atteinte durant une année d'assurance, la couverture est épuisée.
- Les personnes interrogées n'étaient pas prêtes, pour le moment, à envisager la possibilité de remplacer la limite « par sinistre » par une limite « par navire et par sinistre ». Autrement dit, selon une police offerte sur le marché ACRC, si deux navires appartenant à une même entreprise sont impliqués dans un accident n° 1 (p. ex., un abordage les mettant tous les deux en cause), toutes les demandes de règlement touchant les deux bâtiments sont assujetties à la limite « par sinistre ». Si l'un des navires est impliqué plus tard dans un incident n° 2, toutes les demandes de règlement reliées au navire en question seront assujetties à une autre limite « par sinistre ». Si le total des demandes des deux accidents dépasse la limite globale annuelle, aucune assurance ne s'applique alors en cas d'un troisième accident car la couverture est épuisée pour l'année en cours.
- Dans certains cas, la limite globale en vertu d'une police du marché ACRC est identique à la limite « par sinistre ». Autrement dit, un accident grave pourrait épuiser la couverture pour le reste de l'année restant à courir.

d) Compagnies étrangères d'assurance responsabilité maritime

- Aucune information.
- Les compagnies d'assurance étrangères ne sont pas tenues de détenir un permis pour offrir de l'assurance responsabilité maritime aux exploitants canadiens.
- Au cours des dernières années, de nombreuses compagnies d'assurance des États-Unis et du Royaume-Uni ont offert aux exploitants de navires canadiens des régimes complémentaires de protection et d'indemnisation du fait de la nécessité d'une couverture supplémentaire.

e) Compagnies étrangères d'assurance responsabilité civile

- Aucune information.

f) Régimes provinciaux d'indemnisation des accidents du travail

- En cas d'accident entraînant la mort d'un employé ou lui occasionnant des blessures corporelles pendant qu'il voyage à bord du navire de son employeur, l'employé serait assuré au moyen d'un régime d'indemnisation des accidents du travail.
- Aucune limite « par accident ou par sinistre » n'est établie.
- Les paiements sont effectués conformément aux normes provinciales et calculés individuellement selon l'état matrimonial de la personne blessée, le nombre de personnes à sa charge, etc.
- En 2000, un employé blessé pouvait obtenir un minimum de 380 \$ par semaine jusqu'à concurrence de 774 \$ par semaine.
- Les sommes seraient versées à la personne blessée jusqu'à ce qu'elle réintègre son emploi ou, advenant son décès, jusqu'à ce qu'aucune personne à charge n'ait plus le droit de recevoir un revenu.
- L'assurance serait valid'uniquelement si la personne blessée « voyageait à bord du navire de son employeur et à la demande de son employeur ».

g) Polices d'assurance personnelle contre les accidents

- Bien que le marché soit peut-être en mesure d'offrir ce type de polices d'assurance, celles-ci ne constitueraient pas une forme acceptable d'assurance contre les risques définis dans la Partie 4 de la LRMM, tel que souligné au point 3 g) ci-dessus.

### **3.3 Limites des compagnies d'assurance canadiennes**

Les réponses au questionnaire ont permis au groupe Mariport de déterminer que les compagnies canadiennes d'assurance maritime et de responsabilité civile pourraient fournir une protection aux propriétaires de navires, jusqu'à concurrence de 35 millions de dollars, grâce à l'élaboration de polices complémentaires d'assurance de premier rang et d'assurances multiples. Cependant, l'assurance responsabilité civile aurait trait uniquement aux risques portant sur les biens reliés à certaines activités nautiques secondaires.

Les principales préoccupations auraient trait aux points suivants :

- Le degré d'intérêt qu'ont les compagnies d'assurance canadiennes à fournir de l'assurance touchant les divers types d'embarcations et d'activités maritimes que l'on trouve au Canada.

*Mariport n'a pas constaté de désir de la part des compagnies d'assurance, d'accroître leur portefeuille de manière à ce qu'il englobe les navires à passagers non conventionnels, notamment ceux utilisés dans le secteur du tourisme d'aventure.*

- Établissement du coût des primes.

*Tel que noté dans la partie consacrée aux Coûts actuels et futurs des primes (voir la section 3.8 ci-dessous), le coût des primes a connu une augmentation de l'ordre de 10 %*

à 25 % entre 2001 et 2002. De plus, la plupart des compagnies d'assurance croient que les primes continueront d'augmenter en 2003. Cette augmentation pourrait susciter une préoccupation parmi les exploitants qui ne seront peut-être pas en mesure de l'assumer en augmentant leur prix établis. Toutefois, cette augmentation découle des conditions générales du marché après le 11 septembre 2001 et n'est pas reliée à la LRMM.

- Définition du montant de l'assurance à l'égard des exploitants qui possèdent plusieurs navires.

*Les compagnies d'assurance maritime qui offrent de l'assurance de premier rang peuvent définir le montant assuré de manière à illustrer le principe « par navire et par accident »; toutefois, la police d'assurance maritime complémentaire comporte actuellement la mention « tout accident ou toute série d'accidents ». Les polices d'assurance responsabilité civile précisent généralement « tout accident ou événement ». De plus, certains polices contiennent une limite globale annuelle qui, une fois épuisée, ne permet pas de déboursier en cas de pertes supplémentaires.*

- La constatation que de 8 à 10 compagnies d'assurance canadiennes seulement acceptent de souscrire des risques de responsabilité à l'égard des passagers.

*Il s'agit d'un très petit marché par rapport aux centaines de risques potentiels en matière de responsabilité à l'égard des passagers.*

### **3.4 Pratiques actuelles**

#### **Clubs de P et I internationaux**

Les clubs de P et I sont en place depuis de nombreuses années et se sont distingués en se spécialisant dans les « types particuliers de navires » ou dans « certains secteurs d'activités ». Bien que la plupart des clubs soient reconnus comme ayant une spécialisation qui représente généralement 75 % de leur portefeuille, ils souhaitent étendre leurs activités professionnelles de manière à englober des membres qui ne correspondent pas à leur spécialité.

Le Shipowners Club, reconnu comme le chef de file des compagnies d'assurance pour les navires à passagers immatriculés au Canada, assure actuellement 1 842 bâtiments immatriculés au Canada, dont 433 ont été définis comme des navires à passagers. Le Standard Club assure 345 navires immatriculés au Canada, dont 40 seulement sont immatriculés à titre de navires à passagers<sup>18</sup>.

Dans le cadre des discussions avec les représentants de la Shipowners Mutual et de la Standard Steamship Mutual, bien que ceux-ci aient prévu une augmentation du nombre de navires inscrits à leurs clubs en raison de la LRMM et de l'exigence relative à une assurance obligatoire, ils ont affirmé que leurs clubs n'étaient pas intéressés à couvrir des risques reliés à des excursions qu'ils ont qualifiées d'« extrêmes », comme par exemple la descente en eau vive. De plus, les règles de leurs clubs ne prévoient pas d'assurance contre la responsabilité à l'égard des passagers dans le contexte d'activités sportives

---

<sup>18</sup> Ces chiffres ne correspondent pas nécessairement à ceux établis relativement aux propriétaires et aux exploitants contenus dans la banque de données et utilisés ailleurs dans le présent rapport.

pratiquées en dehors des navires, notamment, la plongée, la motomarine, le parapente, etc.

Les propriétaires de navires spécialisés dans l'observation des baleines utilisent des types différents d'embarcations. Les navires à coque d'acier semblent convenir aux critères des clubs. Cependant, les embarcations différents types de « Zodiac », de même que d'autres embarcations gonflables sont maintenant refusées par le Shipowners' Club, en raison du nombre de réclamations relatives à des blessures au dos présentées depuis plusieurs années. À l'heure actuelle, le Standard Club n'assure pas les exploitants du secteur de l'observation des baleines qui utilisent des canots gonflables. Les responsables du Club accepteraient d'étudier le cas de cette catégorie d'exploitants. Toutefois, ils veulent analyser le nombre réel d'embarcations concernées, les dossiers des sinistres, de même que la limite actuelle de l'assurance souscrite par les exploitants, afin de pouvoir proposer un régime d'assurance complémentaire.

### **Compagnies canadiennes d'assurance responsabilité maritime**

Mariport a interrogé les représentants d'un certain nombre de compagnies d'assurance maritime qui n'ont pas pu être capable de fournir le nombre réel d'embarcations assurées par leur société. De plus, certains n'ont pas été en mesure d'établir une distinction entre leur « prime de responsabilité à l'égard des passagers » et leur « prime de responsabilité en matière maritime », y compris la prime relative aux yachts.

La plupart des assureurs ont affirmé que leur volume d'affaires en matière de protection et d'indemnisation ne comprenait pas de nombreux navires à passagers. Cette observation est confirmée par les réponses provenant de quatre marchés du secteur maritime (qui représentent 39,95 % du marché), selon lesquelles seulement 250 des 815 navires assurés contre les risques liés à la protection et à l'indemnisation ont été définis comme des navires utilisés pour le transport de passagers. Seulement 53 de ces 250 navires pouvaient transporter plus de 20 passagers.

Parmi les types d'embarcations utilisées pour le transport de passagers, il y avait de petits traversiers pour voyageurs, des bateaux d'excursion, des bâtiments de pêche sportive, etc. Aucun assureur n'a affirmé compter le secteur de la descente en eau vive parmi sa clientèle.

Les représentants de la majorité des compagnies canadiennes d'assurance maritime ont reconnu que la plupart des propriétaires de gros bâtiments et de navires adaptés au transport de nombreux passagers étaient assurés par l'entremise de clubs internationaux de protection et d'indemnisation en raison de leur capacité, de leur service et de leur prix.

Les représentants des compagnies canadiennes d'assurance maritime, individuellement ou par l'intermédiaire du Canadian Board of Marine Underwriters, ont affirmé n'avaient pas l'impression que les sociétés d'assurance canadiennes se regrouperaient pour former un type quelconque de club mutualiste consacré aux risques de responsabilité à l'égard

des passagers.

Mariport a discuté de la possibilité d'élaborer une nouvelle police d'assurance axée uniquement sur les risques reliés à la « responsabilité complémentaire à l'égard des passagers ». Cette police prévoirait que l'exploitant maintiendrait une limite de protection et d'indemnisation de premier rang d'un million ou de deux millions de dollars. L'exploitant pourrait alors acheter une assurance complémentaire contre le risque de responsabilité à l'égard des passagers pour les besoins de son exploitation. Les compagnies d'assurance maritime pensaient que ce type de régime ne serait pas réalisable car l'exploitant devrait quand même obtenir de la réassurance, afin de combler l'écart entre ses franchises nettes (les compagnies d'assurance maritime retiennent généralement de 500 000 dollars à un million de dollars) et les limites prescrites. Il semblerait aux compagnies d'assurance que le nombre de clients éventuels était trop peu élevé pour représenter suffisamment de primes de manière à inciter les compagnies d'assurance canadiennes à offrir ce type de produit.

Selon les enquêtes réalisées par le groupe Mariport, les navires à passagers canadiens actuellement non immatriculés et non identifiés, et assujettis à la Partie 4 de la LRMM sont tellement nombreux qu'une police « distincte » qui couvrirait uniquement les risques définis dans la Partie 4 de la LRMM ou un avenant relié à ces risques pourrait probablement entraîner suffisamment de primes pour appuyer le marché de l'assurance maritime. Mariport est conscient du défi que représente le financement de réserves initiales destinées à ce type de produit et recommande donc que Transports Canada élabore des demandes de propositions relatives au financement et à l'administration d'un nouveau « fonds de réserve », en vue d'offrir ce produit.

### **Compagnies canadiennes d'assurance responsabilité civile**

Mariport a appris que les membres du marché canadien de l'assurance responsabilité civile (ACRC) étaient informés au sujet de la LRMM par l'intermédiaire du BAC. Toutefois, les représentants de compagnies d'assurance responsabilité civile interrogés, ignoraient les limites de responsabilité établies dans la Partie 4 de la LRMM. Ils ont laissé savoir qu'ils auraient besoin de temps qu'ils devraient prendre le temps pour examiner leurs livres afin de déterminer le nombre de leurs assurés actuels qui présentaient des risques reliés au secteur maritime. Bon nombre d'entre eux n'étaient pas au courant des risques relatifs aux embarcations, car leur police était formulée de manière à couvrir le « risque de responsabilité civile relié aux affaires de l'assuré ». Comme chaque compagnie d'assurance a élaboré son propre libellé de police de responsabilité civile générale, la limite relative aux risques reliés aux embarcations peut varier d'une compagnie à l'autre.

Voici quelques exemples :

- a. Comprend la responsabilité reliée aux embarcations jusqu'à concurrence de 26 pieds de longueur.
- b. Comprend la responsabilité reliée aux embarcations jusqu'à concurrence de cinq tonnes de jauge brute.

- c. Comprend la responsabilité reliée aux embarcations jusqu'à concurrence de 50 tonnes.

Ces compagnies d'assurance ne veulent pas assurer les « exploitations strictement maritimes ». Cependant, lorsque l'exploitation des assurés comporte des risques maritimes mineurs et restreints, les assureurs sont en mesure d'offrir une protection.

Plusieurs exploitants, de même que certains courtiers d'assurance actifs dans les secteurs de la descente en eau vive, du canotage et des pourvoyeurs ont avisés Mariport que les risques de responsabilité à l'égard des passagers étaient couverts par leur police responsabilité civile générale.

Aucune des compagnies d'assurance responsabilité avec lesquelles Mariport a communiqué n'a reconnu couvrir cette catégorie de risques.

### **3.5 Incidence de la réglementation sur l'assurance à l'égard des passagers du secteur maritime**

Du point de vue de la souscription par les assureurs, la réglementation relative à l'assurance obligatoire ne devrait avoir aucune incidence sur la relation entre les assureurs et les exploitants assurés. Les deux parties conserveront leurs droits et leurs obligations établis dans un contrat d'assurance qui demeurera assujéti à la *Loi sur l'assurance maritime* (LAM). Autrement dit, par exemple, une infraction à des conditions précises stipulées dans le contrat d'assurance pourrait exonérer l'assureur de toute obligation de payer en cas de perte, de dommages ou de responsabilité découlant de ce type d'infraction. L'assureur pourrait parfois résilier d'emblée le contrat d'assurance, en cas d'infraction fondamentale de la part d'un exploitant assuré. Ces dispositions, de même que d'autres clauses de la LAM ne seront pas (et ne devraient pas être touchées) par le régime d'assurance obligatoire proposé en vertu de la Partie 4 de la LRMM.

Du point de vue de l'exploitation des compagnies d'assurance, l'assurance obligatoire pourrait être considérée comme un moyen d'accroître les revenus au chapitre des primes car de nombreux exploitants devront augmenter le montant actuelle d'assurance afin de mieux se protéger contre les risques éventuels reliés aux limites prévues par la Loi.

Selon les réponses obtenues des compagnies canadiennes d'assurance maritime, la plupart estiment que si la limite exigée, dépassait cinq millions de dollars, l'exploitant pourrait très bien décider d'adhérer à un club de P et I international. Les assureurs croient que leurs compagnies ne sont pas en mesure d'offrir des prix plus avantageux que ceux des clubs car les compagnies canadiennes d'assurance maritime ordinaires doivent acheter de la réassurance pour être en mesure d'assumer la hausse de l'assurance.

Avant le 11 septembre 2001, on pouvait obtenir une assurance responsabilité complémentaire couvrant la plupart des risques maritimes (en sus de l'assurance de premier rang), moyennant un coût de l'ordre de 650 dollars à 850 dollars par tranche d'un

million de dollars d'assurance. Le prix actuel se situe autour de 1 000 dollars par tranche d'un million de dollars d'assurance.

En revanche, les responsables des clubs de P et I internationaux croient qu'ils seront favorisés car un plus grand nombre d'exploitants canadiens feront appel à leurs services, puisqu'ils peuvent offrir une assurance plus élevée sans exiger de primes complémentaires.

Mariport n'a pas reçu de réaction particulière de la part des compagnies canadiennes d'assurance responsabilité civile en ce qui concerne une éventuelle augmentation des activités ou perte commerciale. Cette absence de réaction est peut-être attribuable au fait que les polices émises sur ce marché ne s'appliquent pas uniquement au secteur maritime. Lorsqu'une police d'assurance responsabilité civile est fournie à un exploitant d'embarcations, la plupart du temps, elle couvre l'ensemble des activités commerciales de l'assuré, qui comprendraient les risques touchant les lieux et le terrain, en plus de certains risques maritimes, grâce à la suppression de l'exclusion relative aux embarcations de la police type.

Outre des préoccupations relatives à la hausse des primes en raison de l'augmentation du montant d'assurance, Mariport a soulevé le fait que la LRMM ne permet pas aux exploitants de renoncer par contrat à leur responsabilité à l'égard des passagers sur l'eau, compte tenu du fait que bon nombre d'entre eux ont fait signer des renonciations ou des exonérations de responsabilité à leurs passagers.

Les compagnies d'assurance responsabilité maritime et des clubs de P et I croient que ce changement n'aura aucun effet sur la manière dont ils souscrivent une assurance, ni nécessairement sur le calcul des primes. Les compagnies d'assurance responsabilité maritime et les clubs de P et I limitent leur responsabilité aux « risques découlant de l'utilisation et de l'exploitation du navire ». Et ne s'occupent pas activement d'assurer des navires définis comme des embarcations de type « tourisme d'aventure ». Ces assureurs croient que la suppression des exonérations les priveront peut-être de leur premier moyen de défense dans le cas de petites créances reliées à des réclamations ordinaires relatives aux chutes de passagers. Si ces assureurs observent une hausse importante du nombre de petites créances, ils envisageront peut-être la possibilité d'augmenter la franchise qui se situe actuellement entre 1 000 \$ et 2 500 \$, en cas de poursuites intentées par les passagers dans le cadre de la responsabilité civile.

Mariport craignait la réaction des compagnies canadiennes d'assurance responsabilité civile et leur éventuelle acceptation quant aux modifications apportées dans l'application de l'exonération de responsabilité du point de vue des passagers. Comme indiqué ci-dessus, Mariport a appris que bon nombre d'associations de pourvoyeurs font assurer leurs membres sur ce marché et que les assureurs exigent une exonération de responsabilité.

L'exonération déjà en vigueur pour l'usage des compagnies d'assurance responsabilité

civile s'applique à l'ensemble des activités offertes par les assurés, y compris mais sans en exclure d'autres, les promenades en bateau à propulsion hydraulique, la descente en eau vive, la pêche, la randonnée pédestre et la grande randonnée pédestre, les excursions en forêt, l'orientation, les déplacements entre le point de départ et la rivière, le chargement et le déchargement des véhicules et des embarcations, que ce soit en tout ou en partie. La Partie 4 de la LRMM limite l'usage de l'exonération uniquement en ce qui concerne les activités pratiquées sur l'eau. Par ailleurs, les exploitants du secteur du tourisme d'aventure demandent à leurs conseillers juridiques de remanier la formulation de la renonciation de manière à exclure les activités relatives à l'eau. Avant août 2001, les responsables d'un navire à passagers pouvaient intenter une poursuite d'un montant illimité contre un exploitant, en cas de mort ou de blessures corporelles, sous réserve uniquement de la limite de responsabilité par accident en vertu de la Partie 3 de la LRMM. Tout en éliminant la possibilité que les propriétaires de navires échappent à leur responsabilité à l'aide d'une exonération, la LRMM a plafonné la limite de responsabilité à environ 350 000 dollars par passager<sup>19</sup>. Les assureurs devraient donc être soulagés, sachant que leurs pertes pourront être restreintes, contrairement à celles encourues avant août 2001.

Bien que le groupe Mariport n'ait pas encore recueilli les fruits de l'attitude des compagnies d'assurance responsabilité civile pour ce qui est du maintien de la couverture selon une formule d'exonération remaniée qui s'applique uniquement aux activités non maritimes; il croit que l'on devrait reconnaître la valeur de la nouvelle limite de la responsabilité à l'égard des passagers comme faisant contrepoids à la perte de l'exonération en ce qui concerne les aspects maritimes des activités.

### **3.6 Marché de l'assurance et concurrence**

Le marché canadien de l'assurance est petit comparativement à celui des États-Unis, de l'Europe et du Royaume-Uni. Non seulement la clientèle canadienne est-elle restreinte, mais la plupart des assureurs sont tenus (en vertu de leurs politiques d'entreprise) d'assurer les « entreprises canadiennes uniquement », tandis que les compagnies des États-Unis et du Royaume-Uni vont au-delà des frontières géographiques et fournissent de l'assurance sur tous les marchés. En ce qui concerne la réassurance, les « compagnies canadiennes de réassurance » sont peu nombreuses; la majorité des polices d'assurance offertes sur le marché canadien proviennent essentiellement de compagnies étrangères de réassurance.

Les primes directes souscrites en 2000 par l'ensemble des compagnies canadiennes d'assurance maritime ont atteint 165 791 000 dollars. Ce montant comprend les primes relatives aux risques touchant les navires de charge océanographiques (marchandises importées et exportées confondues), l'assurance des bateaux de plaisance, les polices à terme sur coque et machines, la responsabilité des affréteurs et des débardeurs, les risques

---

<sup>19</sup> La limite s'élève à 175 000 unités de compte selon les droits de tirage spéciaux. Le taux d'échange actuel s'établit à environ 2 \$ CAN par DTS.



reliés à la protection et à l'indemnité, de même que les primes perçues à des fins de réassurance.

La prime souscrite à l'égard des risques reliés à la protection et à l'indemnisation devrait se situer autour de 5 %, c'est-à-dire huit millions de dollars. Ce chiffre comprendrait les frais de primes relatifs aux bateaux de plaisance qui, au Canada, représentent une partie importante de l'estimation de huit millions de dollars. Pour calculer les primes de protection et d'indemnisation des exploitants commerciaux, Mariport devrions examiner les estimations en matière de primes fournies par quatre compagnies canadiennes d'assurance maritime importantes, qui ont déclaré que le montant brut de leurs primes de P et I d'entreprise s'élevait à environ 1 825 000 \$. Ces quatre compagnies représentent 39,95 % du marché. Lorsque Mariport établissons une comparaison directe et que Mariport considérons ce chiffre comme un montant brut, de manière à refléter un facteur de 100 %, les primes brutes totales de P et I atteignent 4 500 000 \$. Mariport devrions alors séparer les divers risques reliés à la P et I, afin de déterminer quelle portion serait attribuée aux « risques de responsabilité à l'égard des passagers »; un pourcentage de 20 %, c'est-à-dire, 900 000 \$ de 4 500 000 \$, pourrait constituer une estimation généreuse.

Mariport devrions ajouter à cette somme les primes exigées par les compagnies d'assurance responsabilité civile. Malheureusement, Mariport ne disposons pas de chiffres ni d'estimations à cet égard.

Bref, les compagnies canadiennes d'assurance maritime, qui se limitent généralement à assurer les risques canadiens, sont forcées de concurrencer les marchés étrangers car l'assurance maritime fait partie des quelques types d'assurance qui n'exigent pas d'imposition, ni le besoin d'un assureur autorisé canadien.

Encore une fois, les compagnies canadiennes d'assurance responsabilité civile ont tendance à restreindre leurs relations avec les exploitations canadiennes. Cependant, elles sont en mesure d'assurer les opérations de leurs clients canadiens à l'étranger. Compte tenu des règlements imposés en vertu de frais supplémentaires reliés à l'imposition et à la délivrance de permis, les assureurs étrangers ne constituent pas une menace sur le marché des compagnies canadiennes d'assurance responsabilité civile.

Bien que les entreprises canadiennes n'apprécient guère la concurrence provenant de l'étranger, on reconnaît qu'il est essentiel que les propriétaires de navires puissent obtenir de l'assurance en matière de P et I auprès d'assureurs étrangers, puisque le marché canadien n'est pas en mesure de satisfaire aux besoins, ni aux limites de nombreux exploitants de navires canadiens.

### 3.7 Sortie des primes vers les marchés étrangers

Mariport a recueilli des données auprès de deux clubs de P et I internationaux en ce qui a trait à leur revenu-primes provenant de propriétaires de navires canadiens :

2001 - 8 682 000 \$US

2002 - 10 000 000 \$US (estimation)

### 3.8 Coûts actuels et futurs des primes

Au cours de l'année 2000, on a observé une capacité excédentaire, tant sur le marché de l'assurance directe que sur celui de la réassurance, qui a donné lieu à des prix concurrentiels. Des accidents survenaient. Toutefois, comme une limite s'appliquait à la plupart des réclamations fondées sur la responsabilité, il était impossible d'obtenir un tableau réaliste des pertes, et les coûts des primes sont demeurés relativement constants.

Après le 11 septembre 2001, il y a eu une diminution immédiate de la capacité de réassurance, qui s'est répercutée sur l'ensemble des compagnies d'assurance maritime et de responsabilité civile. Compte tenu de la capacité réduite, les réassureurs ont été en mesure d'accroître le coût de leur produit. Les coûts supplémentaires ont ensuite été transmis aux assurés.

Outre la hausse des coûts de réassurance, de nombreux assureurs directs et clubs de P et I internationaux avaient subi une perte sur le plan de leur revenu de placements. De plus, l'augmentation des coûts d'exploitation et des règlements de réclamations ne se résorbait pas. Des hausses générales de taux ont eu lieu comme suit :

- Compagnies canadiennes d'assurance maritime de 10 à 23,5 %;
- Shipowners Club 20 %, coûts de réassurance en sus;
- Standard Club 25 %, coûts de réassurance en sus.

(Il n'y a aucune preuve de modification importante des conditions d'assurance, des limites, ni des franchises à rapporter).

Sur le marché de l'assurance responsabilité civile, on a adopté une approche très globale en ce qui a trait à la hausse des primes. Durant le dernier trimestre de 2001, la plupart des assureurs envisageaient une augmentation minimale de l'ordre de 15 % à 20 %. Au début de 2002, la tendance générale semble être une hausse initiale de 20 %, accompagnée d'une réduction des limites et d'une augmentation de la franchise. Certains exploitants du secteur du tourisme d'aventure ont subi une augmentation des primes de plus de 100 %; apparemment, l'un d'eux a subi une hausse des primes de 1 000 %. Mariport n'a pas pu consulter les chiffres réels en matière de primes de façon à évaluer l'échelle relative aux rapports. Cependant, Mariport n'a aucun motif de douter de la source de ces données. Bien que ces hausses semblent radicales, il faut reconnaître que toutes les catégories d'assurance ont fait l'objet d'augmentations et ce, dans le monde entier. Par exemple, en Australie<sup>20</sup>, la situation est tellement grave que l'on a dû fermer

---

<sup>20</sup> À Wollongong, on a dû fermer un centre commercial, parce que l'on n'était pas en mesure de renouveler l'assurance responsabilité civile. Certains hôpitaux de l'Australie du Sud et de Victoria ont été contraints

certaines exploitations, notamment des centres commerciaux, parce que l'on ne pouvait pas obtenir d'assurance. Le marché mettra sans doute des années à se rétablir. De plus, tant que l'on n'aura pas réglé la question du paiement relatif au World Trade Center, les assureurs tenteront d'établir une réserve dans la perspective d'un double paiement, et non pas d'un paiement unique<sup>21</sup>. En résumé, Mariport n'a aucune preuve que les hausses de primes subies par les propriétaires et les exploitants sont dues à la LRMM.

### 3.9 Qualité des assureurs

#### (i) Assureurs autorisés

Comme il a été précisé dans le présent rapport, les propriétaires et les exploitants de navires peuvent acheter de l'assurance auprès de divers assureurs, qu'il s'agisse de compagnies nationales d'assurance responsabilité civile, de compagnies nationales ou étrangères d'assurance responsabilité maritime ou de clubs de P et I internationaux. En ce qui concerne les navires immatriculés à l'étranger, l'assurance peut également être contractée auprès d'une compagnie étrangère d'assurance responsabilité.

Au Canada, les fournisseurs d'assurance responsabilité maritime ne sont pas tenus d'être enregistrés. Toutefois, les compagnies d'assurance responsabilité civile doivent détenir un permis.

Cette distinction est établie, il s'ensuit que lorsqu'une compagnie d'assurance responsabilité civile a obtenu un permis d'exploitation à titre de compagnie d'assurance du gouvernement fédéral ou d'un gouvernement provincial, qu'elle devrait être considérée comme un assureur autorisé.

En ce qui a trait aux assureurs étrangers et aux compagnies d'assurance maritime, ils ne sont pas tenus d'obtenir un permis du gouvernement car établir et conserver à jour une liste de compagnies d'assurance autorisées constituerait une lourde tâche pour Transports Canada. La plupart des principaux courtiers d'assurance maintiennent une norme relative à l'acceptabilité financière des assureurs, à l'aide de statistiques financières fournies par l'indice d'A.M. Best & Company et/ou du Standard & Poor's. Ces deux organismes publient des rapports sur les compagnies d'assurance opérant dans le monde entier.

Si le gouvernement décidait de dresser une liste d'assureurs enregistrés, il devrait déterminer quelle cote financière serait acceptable. Les cotes financières sont établies en

---

de fermer leur département d'obstétrique en raison de leur incapacité de renouveler leur assurance responsabilité. À Victoria toujours, le gouvernement de l'État a été obligé d'établir un fonds de 250 000 \$ consacré au tourisme d'aventure, lorsque les exploitants se sont vu refuser de l'assurance responsabilité, article paru dans *The Australian*, le 5 juillet 2002. Au Royaume-Uni, l'activité dans le secteur ferroviaire a été compromise en raison de la « hausse en flèche des coûts de l'assurance responsabilité professionnelle à l'égard des travailleurs de chemins de fer ». *The Times*, le 10 août 2002.

<sup>21</sup> En vertu d'une décision d'un juge de la cour fédérale des États-Unis à New York, trois assureurs du World Trade Center (WTC) ne seront tenus de régler qu'un incident unique. Cependant, d'autres assureurs, qui représentent l'essentiel de l'assurance visant le WTC, doivent toujours aller en justice. *Registre de Lloyd's*, le 27 septembre 2002.

ordre décroissant, à partir d'une cote maximale « AAA ». La plupart des sociétés de courtage tentent de recourir à des assureurs qui possèdent une cote minimale de « A » ou de « A- ». Cependant, en ce qui concerne les placements à risque plus élevé, on a utilisé des assureurs possédant une cote inférieure, à condition que les clients soient au courant de la situation financière de ces derniers.

Toute liste d'assureurs autorisés exigerait une mise à jour continuelle, car la cote financière de l'ensemble des assureurs peut fluctuer rapidement et sans aucun préavis.

### **Recommandation**

Mariport croit que le marché canadien de l'assurance fait l'objet d'une surveillance adéquate à l'heure actuelle, et qu'il n'est pas nécessaire d'établir une liste distincte d'assureurs « autorisés » compte tenu des risques définis dans la Partie 4 de la LRMM.

#### **(ii) Principaux assureurs canadiens sur les polices de coassurance**

Une police d'assurance peut être souscrite dans son intégralité par un assureur unique ou assumée, selon une formule de coassurance, par de nombreux assureurs qui détiennent un pourcentage. Une police en coassurance comporte normalement un « assureur principal », dont le nom figure à ce titre dans la police.

L'assureur principal assume généralement une part plus importante des risques que les autres coassureurs. Il établit généralement les conditions de l'assurance, de même que le montant de la franchise et des primes pour la totalité de la police. Toutefois la police est toujours délivrée selon le principe de « solidairement, et non pas l'un au nom de l'autre ou de l'un des autres ».

En cas de réclamation, l'assureur principal réglerait son pourcentage du sinistre. Cependant, il ne serait pas responsable du règlement imputable aux autres coassureurs. Ainsi, si l'un des coassureurs déclarait faillite, la réclamation ne serait pas réglée intégralement par les autres assureurs et le demandeur recevrait un règlement partiel uniquement.

Par conséquent, un contrôleur qui reçoit une preuve d'assurance d'après laquelle il s'agit d'une « police en coassurance » devrait, afin d'être sûr de la qualité de la police, demander expressément que tous les coassureurs y soient nommés.

### **Recommandation**

En ce qui concerne les polices en coassurance, le nom de l'assureur principal au moins est exigé. Cependant, il est préférable que tous les coassureurs y soient nommés.

### **3.10 Exploitants non assurés et non assurables**

#### **(i) Navires non assurables**

Les navires peuvent être considérés comme « non assurables » pour plusieurs raisons:

- l'âge du navire;
- le matériau de construction du navire;
- la zone d'exploitation;
- le nombre d'accidents antérieurs impliquant le navire, son exploitant ou son équipage;
- l'état du navire;
- le type d'opérations auquel le navire est affecté;
- le refus du propriétaire de se conformer aux recommandations d'un inspecteur de navires;
- l'absence d'un certificat de Transports Canada ou d'un certificat émanant d'une convention internationale en matière de sécurité.

Un navire ou son exploitation est généralement considéré comme « non assurable » lorsque le propriétaire ou l'exploitant n'est pas en mesure de trouver une compagnie d'assurance qui fournira l'assurance nécessaire, pour l'une des raisons énoncées ci-dessus.

À l'heure actuelle, il n'existe ni dispositif ni mécanisme gouvernemental consacrés à l'assurance des navires non assurables. En cas de décès de passagers ou de blessures corporelles subies par ceux-ci à bord d'un navire non assurable, le propriétaire lui-même sera financièrement responsable de régler les frais (s'il le peut) reliés aux blessures ou au décès.

Dans le secteur de l'assurance automobile, lorsqu'un conducteur n'avait pas d'assurance en raison de son dossier, il avait accès à un mécanisme qui lui permettait d'obtenir de l'assurance. Ce « mécanisme » est composé de nombreuses compagnies d'assurance automobile, dont chacune assume une portion restreinte des risques, de manière à ce qu'aucune n'en assume la totalité. Toutefois, le « bassin » de primes est beaucoup plus important dans le secteur de l'assurance automobile que dans le secteur maritime; ce type de mécanisme y est donc praticable.

#### **(ii) Navires non assurés**

Les navires non assurés peuvent représenter des risques acceptables pour les assureurs d'entreprise. Cependant, les facteurs suivants peuvent les empêcher d'être assurés :

- le propriétaire ou l'exploitant choisit de mener ses activités sans bénéficier d'une assurance;
- l'annulation de la police en raison d'une incapacité de payer ou l'annulation à mi-période par l'assuré ou par l'assureur pour diverses raisons;
- même si une assurance est en vigueur au moment d'un incident, le propriétaire ou

l'exploitant peut avoir commis une infraction à une clause de la police ou aux conditions de la garantie, de sorte que la police est nulle lorsque survient le sinistre.

Il n'y a pas de fonds provincial ni fédéral pour indemniser les tiers innocents en cas de décès ou de blessures corporelles subies à bord d'un navire non assuré. Dans ce contexte, le propriétaire lui-même sera financièrement responsable (s'il le peut).

Lorsqu'une automobile était impliquée dans un type d'accident pour lequel elle n'était pas assurée, le mécanisme de garantie non-assurance des tiers entraînait en jeu, afin d'indemniser les blessures et les dommages subis. Ce mécanisme consiste essentiellement en un fonds établi par le secteur canadien de l'assurance automobile. Toutes les compagnies canadiennes d'assurance automobile versent une partie de leurs primes annuelles dans ce fonds, de manière à régler les réclamations reliées à des automobiles non assurées, et ainsi fournir aux parties lésées l'assurance que des fonds seront disponibles, en cas de réclamation légitime. Comme il a été souligné ailleurs dans le présent rapport, le marché de l'assurance maritime ne produit pas suffisamment de primes pour que ce type de mécanisme puisse être établi.

### **(iii) Navires auto-assurés**

Aucune loi n'empêche les propriétaires et les exploitants de s'autoassurer relativement aux risques de responsabilité à l'égard des passagers des navires utilisés à des fins commerciales. Pour les besoins de l'autorisation en vertu d'un régime d'assurance obligatoire, Mariport croit que les « propriétaires-exploitants auto-assurés » devraient être tenus de prouver qu'ils sont en mesure de satisfaire aux exigences de la Partie 4, en fournissant au contrôleur une preuve de cautionnement, de cautionnement en espèces ou de lettre de crédit de soutien qui serait en vigueur pendant une période annuelle.

### **(iv) Nouveau fonds de réserve**

À l'heure actuelle, il n'existe pas de garantie relative au règlement de réclamations en cas de mort de passagers ou de blessures corporelles subies par ceux-ci. Aucune prescription juridique n'oblige les responsables de navires à passagers à conserver une police d'assurance, ni à prouver aux autorités qu'il est en mesure d'indemniser les demandeurs.

Pour que le gouvernement garantisse l'indemnisation des passagers en cas de mort ou de blessures corporelles subies à bord d'un navire exploité à des fins commerciales ou publiques, on devrait établir un fonds spécial.

Le secteur canadien de l'assurance automobile a fourni avec succès une garantie à l'égard de l'ensemble des auteurs de réclamations reliées à l'assurance automobile, en vertu de leur contribution à un « mécanisme » relatif aux risques graves, ainsi que du maintien en place d'un fonds commun consacré au règlement de sinistres causés par des automobilistes non assurés.

Il s'agit donc de déterminer si, compte tenu du fait que le secteur canadien de l'assurance

automobile est en mesure d'appuyer un mécanisme relatif aux risques défavorables et un fonds destiné au règlement des pertes non assurées, l'industrie canadienne de l'assurance maritime peut adopter une approche semblable.

Les primes produites par l'industrie canadienne de l'assurance automobile atteignent les centaines de millions de dollars, tandis que le total de primes d'assurance maritime souscrites au Canada est évalué à huit millions de dollars seulement; en outre, la plupart des primes proviennent de l'« assurance des bateaux de plaisance » et comprennent également les primes liées à la responsabilité juridique des affréteurs de même que les primes d'assurance responsabilité maritime qui ne sont pas attribuables aux risques de responsabilité à l'égard des passagers. Mariport estimons que les primes liées aux risques de responsabilité à l'égard des passagers souscrites annuellement par des compagnies canadiennes d'assurance maritime s'élèvent uniquement à 900 000 dollars; ce montant n'est pas suffisant pour que l'on puisse en affecter un faible pourcentage à l'établissement d'un fonds destiné aux navires non assurés.

Les compagnies d'assurance maritime ont exprimé collectivement l'avis que si le gouvernement leur attribuait la responsabilité de l'établissement d'un fonds destiné au règlement des pertes non assurées, leurs dirigeants examineraient la possibilité de cesser d'assurer les risques de responsabilité en matière maritime, en raison du caractère incertain du règlement de réclamations éventuelles, de même que du faible volume de primes qui servirait au financement du règlement des réclamations non assurées.

Si l'on prend une décision stratégique axée sur l'exemption de secteurs importants de la flotte canadienne de navires à passagers visés par la Partie 4 de la LRMM, du point de vue de l'assurance obligatoire, ou que la flotte, bien qu'elle comporte de nombreux navires, n'entraîne pas suffisamment de primes en raison de la faible capacité des navires, pour permettre l'interfinancement d'un dispositif consacré au règlement des pertes non assurées à l'aide du revenu découlant des primes, il existe d'autres possibilités.

On pourrait, par exemple, envisager la possibilité d'imposer des frais supplémentaires à tous les passagers à bord de navires utilisés en eaux canadiennes ou qui y pénètrent. On estime qu'environ 44 millions de passagers sont transportés annuellement en eaux canadiennes; à ce chiffre, Mariport pourrions ajouter un million de voyageurs à bord de navires qui naviguent en eaux internationales, mais qui font escale dans un port canadien.

Si le prix du billet de chaque passager qui effectue un voyage en eaux canadiennes était majoré de 0,10 \$, le montant collectif atteindrait environ 4 400 000 \$. Dans le contexte d'un voyage simple, une majoration de 0,10 \$ ne devrait pas poser de difficultés; cependant, si une personne utilisait quotidiennement un traversier pour effectuer l'aller-retour entre son domicile et son bureau, la majoration s'appliquerait à 40 voyages mensuels, à raison de 0,10 \$, ce qui représenterait un montant de 4,00 \$. Si les billets étaient vendus sous forme d'une « carte mensuelle » semblable à celles utilisées par les réseaux de transport en commun, on pourrait peut-être réduire la majoration. Le produit de la majoration pourrait être soumis à un processus semblable à celui de la taxe sur les

produits et services prélevée sur le paiement de tous les billets vendus au Canada. Ce processus ne serait pas nécessairement pratique pour les exploitants du secteur du tourisme d'aventure dont les gains annuels sont inférieurs à 30 000 \$.

Il serait difficile d'évaluer le nombre de navires étrangers qui naviguent en eaux canadiennes; de plus, ces navires ne sont pas pris en compte dans le contexte des droits de services à la navigation maritime. Toutefois, en ce qui concerne les traversiers et les navires à passagers qui font escale au Canada, on pourrait percevoir un droit combiné avec les DSNM, qui serait versé dans un fonds de réserve.

Le fonds relié à la majoration serait contrôlé par le gouvernement; toutefois, il serait assujéti à certaines limites, de sorte que lorsqu'une réserve adéquate serait atteinte, la perception cesserait. Les recettes d'investissement contribueraient au maintien du fonds. Selon les notions ci-dessus en matière de recettes, un objectif de l'ordre de 20 millions à 30 millions de dollars, c'est-à-dire, la perception de droits sur une période de cinq ans, se révélerait approprié.

Si le Registre d'immatriculation des navires était considéré comme un dispositif de contrôle adéquat, on pourrait également percevoir un droit au moment de l'immatriculation des navires et du renouvellement annuel. Une partie des droits servirait à répondre aux exigences en matière d'information de la LRMM, comparativement au Registre. Le reste serait versé dans un fonds de réserve.

### **3.11 Surveillance des exigences en matière d'assurance**

#### **i) Preuve d'assurance**

Mariport croyons que, pour les besoins de la confirmation d'une assurance conforme aux exigences de la Partie 4 de la LRMM ou de tout montant jugé approprié en vertu des règlements, le contrôleur devrait avoir accès aux éléments suivants :

- Une police ou un cautionnement délivré et signé par une compagnie d'assurance;
- Une note de couverture ou de garantie délivrée et signée par un courtier d'assurance;
- Un certificat d'assurance délivré et signé par une compagnie d'assurance ou un courtier d'assurance;
- Un certificat d'inscription délivré par un club de P et I international;
- Une lettre de crédit bancaire;
- La confirmation que le navire est assuré par un gouvernement national ou étranger;
- Lorsque tous les passagers sont des employés du propriétaire du navire et qu'ils sont couverts par un régime provincial d'indemnisation des accidents du travail, une copie d'un certificat de conformité délivré par le gouvernement provincial;

De plus, les documents présentés doivent contenir les renseignements suivants, le cas échéant :



- Un numéro de police ou de référence;
- La dénomination sociale de la compagnie d'assurance, de l'émetteur de caution, de la banque ou de la commission d'indemnisation;
- La dénomination sociale du propriétaire, de l'exploitant ou de l'affréteur d'un navire immatriculé (y compris l'adresse de l'entreprise, ainsi que le nom et le numéro de téléphone d'une personne-ressource);
- Le nom des navires, sauf en ce qui a trait aux documents délivrés à des navires appartenant à une société et utilisés exclusivement pour transporter des employés, dans le contexte d'un emploi visé par une assurance délivrée en vertu d'un régime d'indemnisation des accidents du travail;
- La capacité maximale en passagers ou la capacité autorisée en passagers de chaque navire (sauf les navires exclusifs visés par un régime d'indemnisation des accidents du travail);
- La longueur et la jauge brute de chaque navire (sauf les navires exclusifs visés par un régime d'indemnisation des accidents du travail);
- La durée du contrat ou la date d'entrée en vigueur et l'échéance;
- Le montant de garantie; cependant, aucun montant n'est exigé en ce qui a trait aux documents délivrés en guise de preuve de régime d'indemnisation des accidents du travail.

## **ii) Avis de résiliation**

Les membres du secteur de l'assurance ont exprimé l'opinion que l'avis de résiliation doit être fourni par la compagnie d'assurance, et non pas par l'assuré. Cependant, comme Mariport le précisons ci-après, à l'heure actuelle, il n'existe pas de cadre de réglementation qui permette de surveiller, voire de garantir le respect d'une éventuelle obligation de fournir un avis de résiliation, par les compagnies d'assurance maritime. Comme les membres de ce secteur de l'assurance ne sont pas tenus d'être autorisés, l'obligation légale principale incombe donc au propriétaire de navire ou à son représentant autorisé. Dans le cadre de la fourniture d'une assurance, notamment une assurance responsabilité civile, bien qu'une preuve d'assurance soit exigée, il incombe au capitaine de fournir les documents pertinents. Le texte réglementaire connexe comporte des pénalités précises en cas de non-respect; toutefois, il n'y est pas question de l'assureur. La LRMM ne contient pas de dispositions équivalentes. Transports Canada pourrait envisager la possibilité d'offrir un mécanisme de déclaration volontaire directe de la part des assureurs, sous réserve de l'examen de questions reliées à la *Loi sur la protection des renseignements personnels*.

En ce qui concerne les bâtiments de l'État affrétés à des organismes non gouvernementaux, là encore, un avis serait exigé, car les affréteurs devraient alors fournir une preuve d'assurance. Les exploitants de navires devraient également présenter un avis, selon lequel les passagers seraient assurés par une commission des accidents du travail, si les navires n'étaient plus affectés au même type d'exploitation.

### **3.12 Portée**

Si Mariport présumons que les recommandations du groupe Mariport sont adoptées et que certaines catégories de navires (p. ex., les navires qui font l'objet d'une utilisation occasionnelle) sont exemptées, en tout ou en partie, des exigences relatives à l'assurance obligatoire reliée aux risques définis dans la Partie 4 de la LRMM, que ce soit en raison du caractère non rentable d'un système de contrôle et de conformité ou de l'impossibilité d'obtenir de l'assurance, les propriétaires et les exploitants de navires concernés devraient comprendre qu'une éventuelle exemption des dispositions relatives à l'assurance obligatoire ou à une assurance progressive (p. ex., dans le contexte du tourisme d'aventure) en vertu de l'article 39 ne les exempterait pas de leurs obligations à l'égard des passagers prévues par d'autres dispositions de la Partie 4 de la LRMM.

## 4. CONTRÔLE

### 4.1 Autorité désignée : contrôleur

Mariport avons analysé des entités ou des autorités gouvernementales susceptibles de jouer un rôle de « contrôleur », en assumant les fonctions suivantes :

- i) obtenir et communiquer des renseignements relatifs aux navires assujettis au régime d'assurance obligatoire;
- ii) obtenir et communiquer des renseignements confirmant la conformité ou la non-conformité;
- iii) mettre en œuvre ou appuyer l'application de la loi.

#### **Secteur privé**

Selon les consultations menées jusqu'à présent, les associations professionnelles du secteur privé ne semblent pas prêtes à assumer une responsabilité en ce qui a trait à la surveillance de la conformité à la LRMM. La Fédération maritime du Canada a refusé d'envisager la possibilité de jouer ce rôle relativement aux navires étrangers qui entrent au Canada et qui le quittent, en raison des risques associés à la responsabilité. Même si l'on pouvait négocier des protocoles d'entente avec les associations de propriétaires de navires, la portée de l'assurance serait nécessairement incomplète tant que l'adhésion aux associations sera volontaire.

Comme la collaboration des propriétaires de navires peut faciliter l'achat d'assurance à des conditions plus favorables, un mécanisme de conformité à la LRMM devrait permettre à toute personne ou entité de représenter de nombreux propriétaires de navires en ce qui a trait à la présentation de preuves de conformité.

#### **Ministère responsable**

Aucun ministère ni ministre responsable n'est désigné dans la Partie 4 de la LRMM. Étant donné que d'autres parties de la Loi confèrent des responsabilités au ministre des Transports et que la *Loi sur la marine marchande du Canada* actuelle et la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*<sup>22</sup> attribuent la responsabilité de la navigation commerciale au ministre des Transports, il semble pertinent que Transports Canada assume la responsabilité principale en ce qui a trait à l'administration d'un système de surveillance et de conformité relatif à l'assurance obligatoire à l'égard des passagers.

### **Catégories de navires visées par la Partie 4 de la LRMM**

#### ***i) Navires à passagers immatriculés à l'étranger***

Le Commissaire de la Garde côtière peut nommer des régulateurs du trafic maritime chargés d'exiger des renseignements pertinents des responsables des navires qui s'appêtent à entrer dans les zones de trafic maritime. Comme l'article 562.18 de la *Loi*

---

<sup>22</sup> La *Loi sur la marine marchande du Canada* renvoie à la loi existante modifiée par les Lois du Canada de 1998, ch. 16.

La *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* renvoie à la loi récemment promulguée, qui entrera en vigueur uniquement lorsque les règlements afférents auront été révisés.

*sur la marine marchande du Canada* ne comporte pas de renvoi à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, le libellé de cet article n'est pas nécessairement suffisamment général pour autoriser le Commissaire à exiger que les déclarations d'entrée des navires comportent des données relatives à la conformité à la Partie 4 de la LRMM. L'approche pertinente consisterait peut-être à promulguer un règlement en vertu de l'article 562.15 ou 562.16 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

L'article 62 de la *Loi maritime du Canada* autorise le gouverneur en conseil à prendre des règlements à l'égard des ports régis par la Loi. On pourrait utiliser ce mécanisme de manière à permettre aux administrations portuaires d'exiger des renseignements relatifs à la Partie 4 de la LRMM et de contrôler la conformité. Tandis que la plupart des gros navires à passagers immatriculés à l'étranger, une fois arrivés au Canada, accosteraient tout d'abord dans la zone de compétence territoriale d'un port relevant de la *Loi maritime du Canada*, les bateaux de croisière du secteur du tourisme d'aventure immatriculés à l'étranger entrent au Canada, dans le cadre de voyages internationaux, par l'Arctique et par d'autres zones océaniques qui ne sont pas aménagées pour accueillir des ports. Cependant, on pourrait, à l'aide du mécanisme de déclaration du Système de trafic de l'Arctique canadien (NORDREG), obtenir des télécopies des documents pertinents provenant des navires qui naviguent dans l'Arctique canadien.

Le système de ZTM semble être le moyen le plus pratique en ce qui concerne les questions touchant la conformité aux dispositions relatives à la « détection lointaine avancée » selon l'article 39 de la LRMM. Le contrôle par les administrations portuaires peut être considéré comme un mécanisme de conformité secondaire plutôt que comme un mécanisme principal.

***ii) Navires immatriculés au Canada d'une jauge supérieure à 15 TJB***

L'article 21 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* confère au registraire en chef des navires le pouvoir d'exiger des renseignements et des documents pour les besoins de l'immatriculation des navires. Le Registre d'immatriculation des navires de Transports Canada constitue donc un mécanisme approprié pour la surveillance de la conformité à la Partie 4 de la LRMM des navires qui doivent être immatriculés. Une consultation auprès du registraire en chef a révélé que les questions administratives suivantes devraient être réglées si le système du Registre d'immatriculation des navires était choisi en guise de mécanisme de contrôle :

- i) Il faudra procéder à une consultation générale entre les responsables du Registre d'immatriculation des navires et des questions touchant la législation et la politique, ainsi que les spécialistes en assurance.
- ii) Les responsables du Registre d'immatriculation des navires de TC préféreraient conserver la banque de données et surveiller l'existence de preuves d'assurance uniquement. Le personnel affecté au Registre ne participerait pas à la vérification du caractère adéquat de l'assurance, car il ne possède pas de compétences relatives à l'examen des conditions des polices d'assurance.

- iii) On devrait établir une estimation et un budget en vue de l'obtention d'effectifs et de ressources supplémentaires.
- iv) On doit déterminer si l'administration du système relèverait de l'Administration centrale ou des bureaux régionaux.
- v) On devrait élaborer de nouveaux formulaires d'immatriculation pour les besoins des preuves d'assurance.
- vi) Les exigences actuelles en matière d'information reliées au Registre ne visent pas la capacité en passagers. Comme le nombre de passagers constitue un critère pertinent en ce qui a trait au montant de l'assurance, il faudrait obtenir des ressources informatiques supplémentaires, notamment un service Datalink relié à la banque de données relative aux navires visés par la Partie 4 de la LRMM.
- vii) L'organisation du système actuel de classification du Registre d'immatriculation des navires à passagers diffère de l'organisation du Registre d'immatriculation des navires visés par la Partie 4 de la LRMM; car ce dernier registre comporte des catégories comme « passagers/véhicules », « passagers/trains » et « chalands/passagers/véhicules ». Le traitement des données relié à la conformité à la LRMM devrait être harmonisé avec l'étendue des secteurs de la flotte assujettis aux dispositions relatives à l'assurance obligatoire contre les risques définis dans la Partie 4 de la LRMM.

À l'heure actuelle, les navires canadiens sont immatriculés pour une période de trois ans. Compte tenu du renouvellement annuel de l'assurance, on devrait plutôt exiger une immatriculation d'une durée d'un an. Si la période de renouvellement doit coïncider avec la date du renouvellement général des polices d'assurance maritime, fixée au 20 février, il serait souhaitable d'augmenter les ressources et la capacité de traitement en vue du renouvellement de l'immatriculation des navires de novembre à février.

Le système d'immatriculation prévoit déjà la présentation de copies de documents justificatifs, notamment les accords de financement relatifs aux navires et les preuves de la transmission de l'intérêt au moment du décès. Comme environ un millier de navires immatriculés au Canada sont assujettis à la Partie 4 de la LRMM, le volume de paperasserie semble praticable, dans le contexte du renouvellement annuel, du moins à titre provisoire. À long terme, le classement électronique des renseignements en matière d'assurance pourrait faire partie intégrante d'un système électronique général d'immatriculation.

### ***iii) Petites embarcations canadiennes d'une jauge inférieure à 15 TJB***

Ces embarcations constituent le secteur le plus complexe pour ce qui est de la surveillance pratique de la conformité à la Partie 4 de la LRMM. L'article 108 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* permet d'exiger une preuve de conformité à la Partie 4 de la LRMM dans le cadre des documents nécessaires pour la délivrance

obligatoire de permis aux petits bâtiments commerciaux canadiens. On prévoit actuellement une période de transition de cinq ans à compter de la mise en œuvre de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, pour que tous les petits bâtiments actuellement munis d'un permis du ministère des Pêches et des Océans puissent obtenir un permis dans le cadre du nouveau programme de délivrance de permis de bâtiments commerciaux administré par Transports Canada. Bien que les licences générales accordées aux petits bâtiments commerciaux soient valables pour une période de cinq ans, leur renouvellement annuel est nécessaire pour les navires tenus de contracter une assurance en vertu de la la Partie 4 de la *LRMM*.

Compte tenu du très grand nombre de petits bâtiments commerciaux qui ne sont pas immatriculés et qui sont susceptibles d'être assujettis à la Partie 4 de la *LRMM*, un système de délivrance de certificats d'immatriculation sur papier serait coûteux et inefficace. Le type de système de surveillance de la conformité qui serait le plus efficace serait une banque de données électronique comportant des champs pour la saisie des données sur l'assurance.

Des systèmes électroniques de titres fonciers gérés par les provinces permettent aux institutions financières d'enregistrer dans un fichier central les clauses relatives au transfert et aux garanties hypothécaires les plus courantes, auxquelles un numéro d'identification est attribué. Ces systèmes électroniques de titres fonciers permettent donc de faire référence aux numéros des clauses standard correspondant au libellé utilisé dans les inscriptions individuelles au lieu de déposer des copies papier ou de devoir scruter chaque document quant aux transactions effectuées.

Ce genre de système pourrait servir à gérer les clauses d'assurance maritime, les certificats d'inscription ou d'assurance et l'identité des assureurs. Il procurerait, en outre, l'avantage de permettre la vérification et l'approbation des certificats et des clauses d'assurance standard ainsi que les assureurs de base avant l'émission de formules et de numéros d'identification.

Afin d'éviter l'enregistrement électronique abusif, un règlement pourrait être institué en vertu de l'article 108 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, exigeant que les détenteurs de permis pour petits navires à passagers commerciaux conservent un document sur support papier, électronique ou lisible par machine, comme preuve qu'ils sont assurés durant une période prédéterminée et faisant en sorte qu'ils puissent être soumis à des vérifications ponctuelles.

Avant d'adopter un tel système, il faudra s'assurer que les exploitants qui exercent leur activité en régions éloignées, et surtout ceux qui œuvrent au sein de l'industrie du tourisme d'aventure, peuvent facilement accéder au système de transmission électronique. À l'heure actuelle, les renseignements sur les personnes qui sont propriétaires de petits navires immatriculés au Canada sont protégés en vertu de la *Loi sur la protection des renseignements personnels (LPRP)*. Une telle protection ne peut être assurée en ce qui concerne les petits navires commerciaux assujettis aux exigences

relatives à l'assurance obligatoire définies à la Partie 4 de la *LRMM*. Par conséquent, Mariport recommandons, parallèlement à la mise en œuvre du système, de modifier conséquemment les annexes de la *LPRP*<sup>23</sup> de manière à ne pas protéger les renseignements sur les propriétaires de petits bâtiments commerciaux assujettis aux exigences relatives à l'assurance obligatoire de la Partie 4 de la *LRMM*. Une telle exception se justifie par le fait que les exploitants qui transportent des passagers en contrepartie d'une somme d'argent doivent s'attendre à être assujettis à un régime réglementaire de surveillance dans l'intérêt du public.

Divers facteurs empêchent le système actuel de délivrance des permis aux petits bâtiments de permettre d'identifier et de surveiller efficacement les navires à passagers non immatriculés du Canada, notamment les différentes politiques de conservation des dossiers des bureaux de délivrance de licences régionaux. Par ailleurs, le nouveau système de délivrance de permis aux petits bâtiments commerciaux ne sera probablement pas adopté dans son intégralité avant 2010, puisque la *Loi sur la marine marchande du Canada, 2001* n'entrera pas en vigueur avant que son règlement correspondant ne soit modifié, projet dont la fin n'est prévue que pour 2005.

Une période d'application graduelle des exigences relatives à l'assurance obligatoire de la Partie 4 de la *LRMM* aux petits navires à passagers du Canada non immatriculés se terminant en 2010 devrait raisonnablement permettre à Transports Canada de réaliser l'analyse des risques en vue de déterminer les montants assurables maximums pour le secteur du tourisme d'aventure et de la responsabilité civile des entreprises, et aux sociétés d'assurance de s'habituer à assurer et à gérer des polices d'assurance-responsabilité offrant une protection contre les risques définis à la Partie 4 de la *LRMM* et, enfin aux groupes mandatés de terminer les études demandées par Transport Canada sur la mise en œuvre d'instruments d'assurance nécessaires à l'application de la Partie 4 de la *LRMM* et sur le système d'enregistrement informatique des petits bâtiments commerciaux.

***iv) Navires à passagers que la Couronne possède au nom du Canada ou d'une province***

La *Loi sur la marine marchande du Canada* s'applique désormais à la Couronne qui doit immatriculer les navires autres que les navires militaires qu'elle possède. La *Loi sur la responsabilité en matière maritime* s'applique également aux navires que possède la Couronne au nom du Canada ou d'une province. Lorsque la Couronne est propriétaire d'un navire à passagers au nom du Canada ou d'une Province (distinct d'une autre personne morale appartenant à la Couronne), il semble qu'il ne soit pas nécessaire sur le plan administratif d'exiger que le gouvernement fasse la preuve de sa capacité financière. Toutefois, si un service de transport de passagers appartient à une personne morale distincte de la Couronne, il convient d'exiger soit une preuve d'assurance, soit une

---

<sup>23</sup> La politique publique justifie une telle exemption de la protection des renseignements car dans de nombreuses affaires liées à la *Charte canadienne des droits*, les tribunaux canadiens ont à maintes reprises rendu la décision que sur les lieux de leur commerce les exploitants ne sont pas en droit de s'attendre à la même protection que les citoyens dans leur résidence privée contre un régime réglementaire de surveillance.

garantie que la Couronne accepte de s'acquitter des obligations de cette personne morale définies à la Partie 4 de la *LRMM*.

**v) Organismes provinciaux de réglementation**

Certains secteurs de l'industrie du transport de passagers comme la descente en eau vive en Colombie-Britannique et les licences d'exploitation de navires à passagers au Québec sont gérés par les administrations provinciales. On se demande maintenant si ces initiatives de réglementation sont conformes à la Constitution. Bien que dans l'affaire *Ordon c. Grail* de 1998 la Cour suprême du Canada ait rendu une décision n'excluant pas totalement la possibilité que les lois provinciales puissent s'appliquer aux activités maritimes en vertu de la doctrine de l'aspect, la Cour a indiqué que le droit substantiel provincial ne pourrait s'appliquer à la navigation et au transport maritime que d'une façon limitée. Par ailleurs, la décision rendue en janvier 2002 par la Cour d'appel de la Colombie-Britannique dans l'affaire *R. c. Kupchanko* rappelle que les provinces ne sont pas autorisées par la Constitution à promulguer des dispositions législatives autorisant un obstacle à la navigation. Le gouvernement du Canada peut décider, dans le cadre de sa politique publique, d'accorder une légitimité constitutionnelle à tout programme de réglementation provincial existant qui touche l'exploitation de navires à passagers en leur déléguant la responsabilité administrative de surveiller la conformité à la Partie 4 de la *LRMM*.

Bien entendu, dans le cadre de leurs responsabilités constitutionnelles d'administration de la justice, les provinces peuvent et doivent veiller à l'application de la législation fédérale. La Constitution reconnaît clairement au gouvernement du Canada le droit de déléguer l'administration d'une loi fédérale à une province. D'après le mandat général de celui-ci, il n'est pas tenu de faire une telle délégation de pouvoir de façon uniforme dans toutes les provinces. Toutefois, la Cour suprême du Canada a souligné que pour des raisons d'efficacité, le droit maritime canadien est uniforme et devrait le demeurer à des fins opérationnelles pratiques. Par conséquent, même si l'on charge diverses autorités ou organismes d'agir à titre de contrôleurs de la conformité, il n'est pas recommandé que le fonctionnement ou la mise en œuvre des programmes de conformité à la Partie 4 de la *LRMM* diffèrent d'une province à une autre.

#### **4.2 Partie tenue de fournir la preuve d'assurance**

Dans la section 3.11, Mariport avons mentionné la documentation que doit posséder le propriétaire ou l'exploitant afin de fournir aux compétences désignées la preuve qu'il est assuré.

Dans l'ensemble, les sociétés et les courtiers d'assurance consultés ont indiqué qu'ils consentiraient à délivrer des certificats d'inscription ou d'assurance, mais qu'ils ne voulaient pas être tenus d'aviser les organismes de réglementation désignés de l'annulation d'une protection. L'atteinte des objectifs de la politique relative à la Partie 4 de la *LRMM* nécessite que les personnes qui sont tenues de contracter une assurance soient également tenues d'informer les autorités de toute annulation de protection.



Supposons qu'en vertu de la *Loi sur la faillite et l'insolvabilité* un exploitant de navire à passagers propose à ses créanciers de poursuivre l'exploitation de son entreprise pendant qu'il restructure ses dettes, par exemple, il importera pour l'application de la réglementation de savoir si une telle proposition suspend ou annule l'assurance responsabilité de l'exploitant à l'égard des passagers. Les règles des clubs de protection et d'indemnisation incluent généralement une condition « d'indemnisation après règlement » qui permet aux clubs d'exiger que l'assuré règle une demande de remboursement avant d'indemniser le propriétaire. Par conséquent, le règlement assorti à l'article 39 de la *LRMM* doit exiger qu'un propriétaire de navire signale immédiatement son insolvabilité aux autorités désignées.

Compte tenu de la répugnance exprimée par les associations professionnelles envers le rôle de gardien de la loi, la seule option réaliste consiste à charger les propriétaires et les exploitants, ainsi que les représentants autorisés dans le cas de navires immatriculés au Canada, de fournir la preuve qu'ils ont contracté une assurance.

Alors que certaines sociétés d'assurance terrestre sont assujetties à la législation fédérale, la majorité des sociétés d'assurance de risques généraux qui offrent des protections de responsabilité civile des entreprises sont réglementées par les provinces. Le Canada ne possède aucune réglementation propre au secteur de l'assurance maritime en tant que tel. Par conséquent, aucun régime de réglementation efficace n'existe pour recevoir des assureurs l'avis d'annulation de protection des risques définis dans la Partie 4 de la *LRMM*, ni pour surveiller la conformité à celle-ci. C'est pourquoi, la responsabilité d'informer les autorités désignées de l'annulation d'une protection doit incomber aux propriétaires des navires ou à leur représentant autorisé.

### **4.3 Surveillance de la conformité et contrôles d'application**

La *LRMM* ne prévoit pas d'infractions précises reliées aux contraventions à des règlements établis en vertu de l'article 39 de la Partie 4. On doit donc déterminer si d'autres mécanismes de réglementation prévus sous le régime de lois, y compris des infractions visées par d'autres lois, peuvent servir à l'application de la loi reliée à la conformité.

Les mécanismes pratiques d'application de la loi varient selon le pavillon des navires. En ce qui concerne les navires canadiens, on peut se heurter à une faille reliée au droit public : alors que l'on peut recourir à d'autres lois pour les besoins de l'application de la loi contre des propriétaires ou des exploitants qui refusent de fournir une preuve d'assurance, on ne peut pas nécessairement utiliser d'autres lois pour assurer la conformité aux exigences en matière d'assurance, sur les plans de la limite d'assurance ou de l'étendue des risques couverts.

#### ***Navires étrangers***

Lorsque les exploitants de navires étrangers sont assujettis à des exigences relatives à la

déclaration d'assurance reliées aux ZTM, ils pourraient se voir refuser l'accès aux ZTM, pour des motifs reliés à la négligence ou à une omission de déclarer. Compte tenu du fait qu'à l'heure actuelle, les petits bâtiments commerciaux, notamment les bateaux-taxis ou les canots destinés à l'observation des baleines, peuvent être exemptés des exigences de déclaration au niveau des ZTM, on devrait envisager la possibilité de modifier les exigences relatives aux déclarations, de manière à ce que la déclaration obligatoire s'applique également aux navires à passagers étrangers qui s'apprêtent à entrer dans une ZTM. Si notre recommandation est adoptée, cette exigences « accrue » s'appliquerait uniquement aux navires étrangers qui entrent au Canada pour prendre ou pour déposer des passagers.

Ainsi que Mariport l'avons souligné plus haut, l'application de la loi est contestée en ce qui concerne les navires qui sont uniquement de passage dans les eaux canadiennes et qui ne font pas escale dans un port du Canada, sur le plan de la vérification de l'intégralité et de la précision des renseignements communiqués par le personnel de ZTM. Cette question ne devrait pas être abordée, si les navires étrangers qui sont de passage en eaux canadiennes étaient exemptés des exigences relatives à l'assurance obligatoire. Ainsi que Mariport le recommandions ci-dessus :

Les navires immatriculés à l'étranger qui entrent au Canada ou qui le quittent sont assujettis aux exigences relatives aux déclarations à l'arrivée et au départ, en vertu de la *Loi sur les douanes* et son règlement. Le libellé de la Loi semble suffisamment général pour que l'on puisse modifier les règlements relatifs aux déclarations de manière à y intégrer une preuve d'assurance touchant les navires à passagers. Cette modification déclencherait l'application de dispositions en matière d'infractions en vertu de la Loi, en cas de refus de propriétaires ou d'exploitants de navires de fournir les renseignements exigés relatifs à l'assurance, conformément aux exigences relatives aux déclarations à l'arrivée ou au départ.

Cependant, dans le cadre de l'application de la loi reliée à la conformité à l'aide d'une assurance prescrite à l'égard des passagers, on doit déterminer si les restrictions importantes touchant la communication de renseignements douaniers en vertu de l'article 107 de la *Loi sur les douanes* permettraient ou non d'utiliser les renseignements recueillis en vertu des exigences relatives aux déclarations douanières pour veiller à la conformité substantielle aux exigences en matière d'assurance selon l'article 39 de la LRMM. En guise de politique générale, la nécessité d'exigences axées sur la déclaration volontaire pratique et sur le paiement d'impôts et de droits n'incite pas à utiliser des lois reliées au revenu pour détecter des preuves de non-conformité à d'autres lois.

Manifestement, il n'est guère pratique que les navires à passagers étrangers soient tenus de fournir une preuve d'assurance chaque fois qu'ils présentent une déclaration d'arrivée, lorsqu'ils sont affectés à des échanges réguliers avec le Canada. Dans le cadre de la modification des règlements relatifs aux déclarations, on pourrait intégrer une disposition exigeant le dépôt d'une preuve d'assurance auprès d'un agent maritime ou d'un courtier en douane, pendant la durée de l'assurance. Dès lors, on pourrait vérifier les

renseignements en matière d'assurance.

### ***Navires canadiens immatriculés***

Le paragraphe 21 (1) de la Loi sur la marine marchande du Canada accorde un pouvoir discrétionnaire au Registraire en chef quant à l'exigence de renseignements. Un règlement pris dans le cadre de l'article 48 pourrait accroître ses pouvoirs. Il n'est pas certain si les articles 16, 21 et 51 pris dans leur ensemble prévoit une infraction à la loi en cas de refus de fournir des renseignements ou de fournir des renseignements faux ou trompeurs en matière d'assurance. Cela est dû au fait que les renseignements sur l'assurance n'ont aucun rapport direct avec les exigences pour être propriétaire d'un bâtiment canadien ou avec l'objectif de la Partie 1 de la Loi sur la marine marchande du Canada.

### ***Navires canadiens non immatriculés***

Le libellé de l'article 108 de la *Loi sur la marine marchande du Canada* est tellement général, comparativement à l'article 51, qu'il semble non seulement permettre l'établissement de règlements obligeant les propriétaires de navires à passagers canadiens non immatriculés à fournir une preuve d'assurance, mais également entraîner explicitement une infraction en cas de non-respect de tout règlement à cet effet.

Mariport recommandons aux responsables de Transports Canada d'examiner le fondement juridique de l'élaboration d'infractions reliées aux contraventions à des règlements établis en vertu de l'article 39 de la LRMM.

Cet examen peut se révéler important, car, dans le cadre des ateliers tenus dans l'ensemble du pays, de nombreux exploitants étaient prêts à accepter la LRMM, à la condition que les exploitants qui font fi de la réglementation se voient infliger de lourdes amendes. À défaut d'un régime d'application de la Loi, les forces du marché constituent l'unique méthode possible. Mariport a discuté d'une approche où la mise en valeur de la conformité représentait un symbole précis dans le cadre de la publicité à l'échelle provinciale ou territoriale; ce type d'approche a suscité un appui général. Toutefois, le personnel de Transports Canada devrait alors élaborer un concept qui pourrait être approuvé par les exploitants et par les bureaux de tourisme qui produisent de la documentation publicitaire. Un « label d'approbation » propre à TC à l'égard des exploitants respectueux de la loi, qui pourrait être utilisé dans la publicité de ces intervenants, pourrait également constituer une approche viable.

Une autre possibilité, qui n'a pas fait l'objet d'une étude approfondie, mais qui a obtenu l'appui des quelques exploitants avec lesquels Mariport en a discuté, consiste à relier la conformité à la LRMM à un programme de gestion de la sécurité. Les responsables de la Sécurité maritime de TC envisagent la possibilité d'utiliser un régime unique de gestion de la sécurité à l'égard des navires canadiens. De plus, on élabore un code de pratique destiné au secteur de la descente en eau vive. Les membres du secteur de l'assurance pourraient également être intéressés à ce type de programme, à la condition qu'il fasse l'objet d'une vérification indépendante. Là encore, Mariport avons obtenu un appui

restreint à l'égard du concept, mais aucune opposition. Ainsi, un exploitant qui répondrait à certains critères fondamentaux en matière de sécurité et qui fournirait la preuve d'une assurance à l'égard des passagers conforme aux exigences de la Partie 4 de la LRMM pourrait obtenir un certificat « cinq étoiles », qu'il pourrait utiliser à des fins de publicité et de commercialisation, de même que pour obtenir et renouveler son assurance.

## 5. ÉCHAPPATOIRES

Plusieurs échappatoires ou solutions de rechange ont été proposés, grâce auxquels certaines activités et certains exploitants pourraient être réputés non commerciaux, et donc exemptés des exigences prévues à la partie 4 de la LRMM. Néanmoins, si le système échelonné d'assurance responsabilité à l'égard des voyageurs recommandé pour l'industrie du tourisme d'aventure est adopté dans la réglementation, il importe peu que les activités soient de nature commerciale ou récréative. Les assurances responsabilités minimales requises sont offertes sur le marché à un coût raisonnable. L'assurance requise pour les navires de moins de 12 passagers est également compatible avec les dispositions de l'article 28 de la LRMM, lequel prévoit une assurance responsabilité minimale de 1 million de dollars pour couvrir les risques à l'égard des passagers.

TC recommande d'utiliser le Bulletin de la sécurité des navires 14/2000, lequel contient plusieurs définitions relatives à l'exploitation à des fins commerciales et récréatives (voir l'annexe 8.2). La partie 4 de la LRMM s'applique non seulement aux passagers transportés en vertu de contrats de transport, mais également aux occupants autres que les membres d'équipage ou les personnes se trouvant à bord d'un navire utilisé à des fins commerciales ou publiques. Mariport propose d'utiliser l'échappatoire relatif à l'équipage prévu à l'article 37 de la LRMM, lequel pourrait s'appliquer dans les situations où le passager prend également une part essentielle à la manœuvre du bâtiment. Quelques exemples sont fournis ci-après :

- **Canots Dragon.** Ce type de divertissement gagne en popularité, mais chaque personne à bord du canot Dragon fait partie de l'équipage, comme pagayeurs ou barreur. En vertu des lignes directrices du Bulletin 14/2000, ces embarcations seraient de nature commerciale, mais elles seraient exemptées grâce à l'échappatoire prévu à l'article 37 de la LRMM.
- **Voiliers écoles.** Les personnes à bord des voiliers écoles font bel et bien partie de l'équipage. Il arrive que les MM assument les frais de la formation, mais ceux qui restent à bord du voilier durant plusieurs saisons et sont promus (du moins sur certains voiliers) se voient verser une petite rétribution. Aucun membre de l'équipage normal ne peut être considéré comme un passager, même s'il arrive que des passagers soient transportés afin de lever des fonds lors d'excursions organisées au coucher du soleil ou durant le déjeuner. L'assurance requise devrait donc probablement se limiter à la capacité de passagers maximale déclarée pour la saison, et ne pas tenir compte des membres d'équipage complémentaires à bord du bateau.
- **Yachts affrétés.** La Sécurité maritime de TC s'est efforcée de définir l'affrètement coque nue (voir l'annexe 8.2). En substance, si le navire est affrété dans un but purement récréatif (comme lorsqu'un port de plaisance affrète un yacht ou un bateau à moteur à l'intention d'une famille pour des vacances), les affréteurs constituent l'équipage et par conséquent, la partie 4 de la LRMM ne s'applique pas. Néanmoins, si

le même navire est affrété avec un capitaine, les membres de la même famille sont alors des passagers. La dernière variante est lorsqu'un capitaine affrète le navire, puis loue ses services en même temps que le navire à des vacanciers. Dans ce cas, le capitaine affréteur devrait contracter une assurance adéquate. Lorsque les membres de la famille hypothétique jouent le rôle de passagers plutôt que de membres d'équipage, l'assurance obligatoire pour couvrir les risques prévus à la partie 4 de la LRMM s'appliquerait.

Même si cette définition peut paraître quelque peu complexe, elle est conforme au TP 13699F du Bulletin de la sécurité des navires de TC « Lignes directrices sur les contrats d'affrètement coque nue d'un navire autre qu'un navire à passagers » et évite aux ports de plaisance de devoir contracter des assurances étendues pour couvrir des navires totalement affrétés coque nue. Voir l'annexe 8.2.

- **Entreprises de location et d'affrètement de petits bâtiments.** Lorsqu'une entreprise commerciale ne fournit ni équipage, ni guides, celle-ci pourrait être exemptée, en vertu de la réglementation régissant l'assurance obligatoire, de l'obligation de produire une liste de vérification de sécurité pour bateau loué prévue dans le *Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance*<sup>24</sup>. Mariport pense qu'il serait plus facile pour l'industrie et pour TC d'administrer l'établissement d'un échappatoire portant sur les exigences en matière d'assurance obligatoire, en référence à un autre règlement, que d'utiliser une ligne directrice administrative comme le Bulletin 14/2000. L'utilisation d'une telle liste satisfait à l'objectif en matière de politique de sécurité et, contrairement aux passagers sous la supervision d'un équipage ou de guides, les utilisateurs d'embarcations de location ne comptent pas sur le fournisseur de l'embarcation louée pour également manœuvrer l'embarcation.

Étant donné que la liste de vérification du *Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance* ne s'applique qu'aux bateaux à moteur et non aux voiliers et aux embarcations propulsées manuellement, il pourrait être bon d'étendre l'exemption des exigences d'assurance obligatoire prévues dans les dispositions réglementaires prises en vertu de la partie 4 de la LRMM aux affrètements coque nue, pour tous les types de petites embarcations, comme les affréteurs de canots, en autant que la personne qui donne l'embarcation en location établisse et utilise un système de liste de vérification de sécurité pour bateau loué, adapté au type d'embarcation donnée en location. Dans ce cas, il serait bon que la législation prévoit que l'exploitant soumette annuellement à TC un exemplaire de cette liste pour prouver qu'il est habilité à jouir de l'exemption d'assurance obligatoire.

Afin d'éviter les abus visant à contourner les exigences liées à l'assurance obligatoire dans le cadre de contrats de location, l'exemption de l'obligation de contracter une assurance ne s'applique pas dans le cas où il s'agit d'un navire pour lequel il faut détenir un certificat de sécurité de navire à passager en vertu de la *Loi sur la marine*

---

<sup>24</sup> SOR/99-53 s.8. Pour connaître le contenu de la liste de vérification et la manière de l'utiliser, se reporter à la *Norme relative à la liste de vérification de sécurité pour bateaux de location* du ministère des Pêches et des Océans.

*marchande du Canada*, ou dans le cas d'un navire assujéti à l'article 406 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

- **Canots et kayaks.** Ces embarcations sont généralement conçues pour un ou deux passagers, mais les canots peuvent accueillir une troisième personne; les canots de type voyageur peuvent, quant à eux, accueillir jusqu'à douze passagers plus deux guides. Le ou les occupants sont indubitablement des membres d'équipage et, de nouveau, Mariport proposons qu'ils ne soient pas assujéti à la partie 4 de la LRMM. Le Bulletin de la sécurité des navires no 14/2000 exclurait les exploitants de kayaks et de canots lorsque le guide prend place dans une embarcation distincte. Lorsque le guide se trouve dans la même embarcation, il s'agirait dès lors d'un bâtiment commercial. Le canot de type voyageur serait considéré comme une embarcation commerciale.

Le recours à un échappatoire, qu'il concerne l'équipage ou qu'il s'agisse du Bulletin de la sécurité des navires 14/2000, pourrait faciliter l'interprétation, mais il incomberait aux tribunaux de décider si l'interprétation est adéquate.

Il faut également tenir compte de l'utilisation de petites embarcations par les membres des collectivités Inuits et autochtones pour les activités de chasse et de pêche de subsistance, ou pour le transport, de manière coopérative, de membres de ces collectivités d'un endroit à un autre. Ces activités ne doivent pas être considérées comme commerciales ou publiques. Néanmoins, si une telle embarcation est utilisée dans une pêche commerciale ou pour le transport de touristes ou de personnes contre rémunération, tous les occupants de l'embarcation qui ne participent pas à sa conduite seraient des passagers au sens de la partie 4 de la LRMM.

Par exemple, les canots de fret utilisés pour faire franchir les cours d'eau aux touristes, lorsque ces derniers ne conduisent pas l'embarcation, ou les canots utilisés par des non autochtones pour des forfaits de pêche, seraient considérés comme des exploitations commerciales ou publiques. Il serait peut-être bon d'exiger des propriétaires et des exploitants de ces embarcations qu'il détiennent une assurance pour les risques visés à la partie 4 de la LRMM.

## 6. BANQUE DE DONNÉES

Une banque de données a été créée spécifiquement pour la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*; cette banque de données contient des navires représentatifs immatriculés au Canada, aux États-Unis et à l'étranger pouvant être assujettis à la partie 4 de la LRMM. Les renseignements proviennent d'une vaste gamme de sources privées et publiques.

### 6.1 Estimation de la couverture par secteur

#### (i) *Bateaux de croisière de nuit immatriculés à l'étranger*

Les navires figurant dans la banque de données sont ceux dont on sait, grâce aux calendriers établis par les ports, qu'ils feront escale dans des ports canadiens en 2002 (51 navires). Ces navires changent d'année en année. Mariport pense que tous les navires figurent sur la liste, hormis ceux qui feront uniquement escale dans des ports de l'Arctique. En 2000, cinq navires spécialisés dans ce type de voyage se sont rendu dans l'Arctique à partir du Groenland.

#### (ii) *Bateaux de croisière de nuit immatriculés au Canada*

Mariport a indiqué les quatre (4) navires connus. Comme il a été mentionné ailleurs, certains navires proposant des excursions de pêche sur la côte ouest peuvent offrir l'hébergement aux passagers. Leur nombre n'est pas connu, mais il devrait se situer entre 10 et 12 navires.

#### (iii) *Traversiers immatriculés au Canada*

Comme on l'a fait remarquer, tous les traversiers de la CFOA sont inclus. En tout, la banque de données compte 155 traversiers. Mariport a mené l'enquête, mais n'a pu obtenir de renseignements sur les deux traversiers assurant la liaison Halifax – Dartmouth, et ceux qui desservent les îles de Toronto. Mariport a pu déterminer, sans pouvoir obtenir de plus amples renseignements, qu'il existait un service de bateau-taxi à Winnipeg et deux compagnies de traversiers à False Creek, à Vancouver. Il existe probablement d'autres traversiers qui ont échappé au recensement, qu'ils soient exploités par le secteur privé, les municipalités, les provinces ou les territoires. Il peut s'agir de traversiers desservant des bandes indiennes. Mariport a, par exemple, communiqué avec les bandes de Christian Island et de Georgina Island dont on sait qu'elles possèdent des traversiers, mais sans recevoir de réponse.

Les traversiers non recensés dans cette partie sont estimés à 20 ou 30, Mariport pensons que seuls 10 d'entre eux pourraient accueillir plus de 12 personnes.

#### (iv) *Croisière d'un jour*

Il se pourrait qu'il existe un grand nombre de compagnies offrant des croisières d'un jour dont Mariport n'a pas eu vent. Nombre de navires figurant dans la banque de données pour lesquels on ne mentionne aucun nombre de passagers, ou aucune entreprise



d'exploitation, pourraient être actifs dans le secteur des croisières d'un jour. Il peut s'agir d'entreprises privées qui assurent le transport de travailleurs vers des sites miniers ou forestiers éloignés. Mariport avons relevé les coordonnées de 143 navires appartenant à cette catégorie, mais il pourrait y avoir plus de 100 navires pour lesquels Mariport ne disposons d'aucune donnée; Mariport ne les avons pas joints.

**(v) *Autres navires***

Voir les commentaires au point 2.6. Mariport n'avons pas intégré les navires de charge à la banque de données, étant donné que ceux-ci ne transportent pas régulièrement de « passagers » que l'on peut assimiler à des parents de membres de l'équipage ou à des invités du propriétaire. Ces navires comprendraient les laquiers canadiens, et éventuellement d'autres navires de charge immatriculés au Canada. Les navires de charge et de passagers battant pavillon international, les bateaux-pilotes et les bateaux de travail figurent également au point 2.6. La banque de données comprend plus de 800 navires à passagers recensés dans le registre d'immatriculation pour lesquels on ne possède pas de données opérationnelles. Ceux-ci comprennent des bateaux de travail ainsi que des traversiers et des bateaux de croisière d'un jour non identifiés.

**(vi) *Traversiers immatriculés aux États-Unis***

Même si Mariport a reçu une réponse négative de la part de certaines entreprises relativement à la LRMM, il n'a pas été possible d'obtenir de renseignements sur la flotte. Dans le cas des flottes comme le Alaska Marine Highway System, on ignore s'il s'agit toujours du ou des mêmes navires qui font escale dans les ports canadiens ou s'il s'agit de navires différents issus de flottes différentes et de différentes capacités. Il faut aussi déterminer si, en ce qui a trait au AMHS, les exploitants des navires qui transitent par les eaux canadiennes doivent prouver qu'ils sont assurés.

Mariport (Mariport) croyons que les exploitants de quelques 15 traversiers de tailles diverses (qui ne figurent pas dans la banque de données) pourraient être tenus de prouver qu'ils possèdent une assurance, en vertu de la LRMM.

**(vii) *Tourisme d'aventure***

Il convient de consulter les entrées de la banque de données relatives à la descente en eau vive, au kayak, au canotage et à l'observation des baleines à titre indicatif seulement. Le nombre d'embarcations exploitées à ces fins à travers le Canada pourrait bien être trois fois plus important dans la banque de données sur les communications, laquelle comprend plus de 800 entités. La banque de données fait état de 14 entreprises de descente en eau vive, de 40 entreprises de canotage et de kayak et de 9 entreprises d'observation des baleines, soit une flotte de 546 embarcations. Comme dans le cas des traversiers immatriculés aux États-Unis transitant par les eaux canadiennes, les navires américains d'observation des baleines qui transitent dans les eaux canadiennes pendant qu'ils suivent ou cherchent des baleines pourraient poser problème. Mariport ne disposons d'aucun renseignement sur le nombre d'entreprises ou d'embarcations se livrant à ces activités.

### *(viii) Excursions de pêche à forfait*

La banque de données recense quatre entreprises proposant des excursions de pêche à forfait. Les entreprises qui ont répondu ont généralement refusé de livrer autre chose que des renseignements très élémentaires. Il est probable que le Canada compte plus de 1 000 entreprises de ce genre, exploitant probablement environ 3 000 bateaux. Il y aurait de 300 à 400 entreprises en Ontario et, vraisemblablement, un nombre similaire sur la côte ouest. Ce chiffre n'inclurait pas les nombreux petits bateaux associés aux chalets isolés accessibles par hydravion dans les régions éloignées du Québec, de l'Ontario et du Manitoba. Il est probable qu'il y ait des entreprises dans d'autres provinces et territoires, mais les trois provinces mentionnées semblent en compter un grand nombre.

## 6.2 Origine des données et ressources

L'édition de 1999 du « Registre d'immatriculation des navires canadiens », alors disponible sur CD-ROM<sup>25</sup> est la principale source de données. Les navires sélectionnés dans cette banque de données sont tous ceux dont la description indique qu'ils transportent des passagers, plus des navires originaux non enregistrés en 1999. On a dû tenir compte des modifications survenues au cours des trois dernières années. Le résumé ci-dessous indique le nombre d'entreprises et d'embarcations figurant dans la banque de données.

### RAPPORT SOMMAIRE SUR LES TYPES D'ACTIVITÉS

Type d'embarcation	Nombre d'exploitants	Nombre d'embarcations	TJB	
			15>	<15
Aucune donnée	869	1036	726	310
Excursions de pêche à forfait	4	9	1	8
Croisière d'un jour	58	143	101	42
Croisière de nuit (pavillon canadien)	4	4	4	0
Croisière de nuit (pavillon étranger)	25	51	51	0
Traversier (pavillon canadien)	25	155	140	15
Traversier (pavillon des É.-U.)	2	2	2	0
Service public	6	63	47	16
Affréteur – Canot / Kayak <sup>26</sup>	40	419	6	413
Pilotage	2	5	4	1
Enseignement de la voile	2	2	0	2
Observation des baleines	9	23	12	11
Descente en eau vive	14	104	5	99
<b>Total</b>	<b>1060</b>	<b>2016</b>	<b>1099</b>	<b>917</b>

<sup>25</sup> Fourni gracieusement à l'équipe par Michael J. Bird, d'Owen, Bird, Vancouver. L'équipe d'experts-conseils souhaite également adresser ses remerciements à Brad Caldwell, avocat, Vancouver, et à A. William Moreira, c.r., Patterson, Palmer, Halifax, pour leur aide lors de la collecte de renseignements. Les conclusions et les recommandations engagent uniquement l'équipe.

<sup>26</sup> Ces chiffres représentent les renseignements minimum fournis. Certains exploitants ont simplement reconnu posséder des canots et/ou des kayaks sans donner de chiffre précis. D'autres ont affirmé posséder de 100 à 125 embarcations, auquel cas Mariport avons retenu le chiffre le plus bas.

Mariport a ajouté des navires, comme les navires de croisière de nuit et d'autres navires non canadiens réputés faire escale dans des ports canadiens. Pour un grand nombre d'entrées, il n'y a aucune donnée de confirmation. Ces embarcations demeurent dans la banque de données, même si certaines peuvent avoir changé de propriétaire ou avoir été mises au rancart.

Autres ressources consultés: le registre des membres de l'ACNP de 2000 et certains renseignements fournis par l'ACNP concernant ses membres. Mariport n'a pas pu accéder au PDPBC parce que certains propriétaires ont invoqué la *Loi sur la protection de la vie privée*.

### **6.3 Communications avec les exploitants**

Mariport a distribué, lors des réunions sur la réglementation des petites embarcations qui ont eu lieu à Vancouver, Edmonton, Hamilton, Québec, Halifax et St. John's, des documents relatifs à la LRMM et un questionnaire. Les membres de l'équipe ont également pris part aux réunions de Vancouver et d'Hamilton.

On a envoyé des documents par courrier ordinaire et par courriel au directeur exécutif ou à la personne occupant un poste équivalent dans des associations dont le nom figure ci-après :

- Association canadienne des opérateurs de traversiers\*
- Association canadienne des propriétaires de navires à passagers\*
- North West Cruise Ship Association\*
- International Council of Cruise Lines\*
- Ontario Sport Fishing Guides Association\*\*
- North West Whale Watchers Association\*\*
- Association des armateurs canadiens\*

\* Réunion/entretien en personne avec l'agent responsable.

\*\* Exposé devant l'association.

Des documents ont également été envoyés à des entreprises déterminées qui se spécialisent dans les croisières ayant fait escale dans des ports canadiens en 2001 et qui ne figurent pas sur la liste des membres de la North West CruiseShip Association. Par ailleurs, Mariport a communiqué individuellement avec des exploitants américains dont les navires ont fait escale dans des ports canadiens, notamment avec Washington State Ferries, Clipper Navigation et Alaska Marine Highway.

Mariport a communiqué avec les exploitants connus de navires à passagers figurant dans la banque de données de Mariport et individuellement avec tous les membres de l'ACOT et de l'ACPNP pour confirmer les renseignements de la banque de données.

Mariport a effectué des recherches approfondies sur Internet et a communiqué avec des

exploitants individuels, mais aussi avec les bureaux de tourisme provinciaux et territoriaux pour connaître les entreprises pouvant se livrer à des activités maritimes incluant le transport de passagers.

Un exemplaire du document transmis également affiché sur le site Web de Mariport figure à l'annexe 8.1.

Des ateliers ont été prévus à Vancouver, Winnipeg, Toronto, Québec et Halifax. À la suite de l'échantillonnage provisoire des enjeux éventuels associés à la LRMM, il a été convenu avec Transports Canada de tenir également des ateliers à St. John's, Saint John, Edmonton, Yellowknife et Victoria. Transports Canada tiendra séparément une réunion consultative à Whitehorse après la production du rapport.

Le nom des personnes-ressources supplémentaires recueilli à l'occasion de ces réunions a été ajouté à la banque de données principale sur les personnes-ressources. L'exposé présenté lors de l'atelier est fourni à l'annexe 8.1.

En plus d'avoir communiqué directement avec les exploitants et les associations, Mariport a affiché de nombreux documents de référence sur son site Web. Depuis l'affichage de ces renseignements en janvier 2002 et leur mise à jour subséquente en avril, près de 2 000 copies de la LRMM ont été téléchargées de même qu'une quantité importante des documents de référence ainsi que l'exposé de TC à la réunion du Conseil des rivières canadiennes, le 24 avril 2002. Voir l'annexe 8.1 pour plus de renseignements à cet égard.

## **7. AUTRES SECTEURS MARITIMES ASSUJETTIS À L'ASSURANCE OBLIGATOIRE DES VOYAGEURS**

Mariport a effectué des recherches approfondies sur Internet pour déterminer les exigences en matière d'assurance prévues dans d'autres règlements. Le résumé de ces recherches figure ci-dessous. En général, les exigences portent sur l'assurance responsabilité civile des embarcations de plaisance plutôt que sur une assurance de voyageurs en tant que tel.

### ***7.1 Australie***

En 1995, le gouvernement du Queensland a examiné le bien-fondé d'une assurance civile obligatoire tierce-partie pour les bateaux et les remorqueurs. Il n'y a aucune preuve que des exigences aient été adoptées.

### ***7.2 Chine***

En juillet 2001, on annonçait que la République populaire de Chine proposait d'adopter l'assurance responsabilité obligatoire de manière à « *réduire les dommages environnementaux et la perte de vies humaines* ». On proposait d'obliger les passagers à acheter une assurance vie avant de monter à bord d'un navire tandis que le propriétaire/l'exploitant serait tenu de contracter une assurance responsabilité civile.

Cette proposition trouve son origine dans le chavirement d'un navire à passagers en 1999, à la suite duquel le gouvernement fut contraint de verser des indemnités aux familles des victimes pour « *éviter tout désordre social* ».

En Chine, durant la dernière décennie, il y a eu 14 900 sinistres maritimes impliquant 3 107 navires et causant la mort de 6 084 personnes.

### ***7.3 Croatie***

La Croatie oblige les propriétaires/exploitants de navires à contracter une assurance responsabilité couvrant les blessures corporelles, la détérioration de la santé ou la mort des tiers. Néanmoins, les personnes voyageant à bord de bateaux sont spécifiquement exclues et ne sont pas considérées comme des tiers. On ne fait mention d'aucune limite de responsabilité.

### ***7.4 Hong Kong***

Hong Kong a proposé une ordonnance en 2000, laquelle est entrée en vigueur à la fin de l'année et oblige les exploitants de navires détenant un permis, les autorisant à transporter plus de 12 passagers, à contracter une assurance responsabilité minimale de 10 millions de dollars HK - couverture qui s'élève à 5 millions de dollars HK dans le cas des navires transportant moins de 12 passagers. Même si cette ordonnance a été présentée comme une prolongation de l'assurance risque obligatoire tierce-partie, elle visait à fournir une meilleure protection aux passagers des navires locaux.

### **7.5 Philippines**

Les Philippines imposent une assurance des voyageurs depuis 1991. Les bancas motorisées dont la capacité est égale ou inférieure à 11 passagers ne sont pas tenues de contracter une assurance des voyageurs. La couverture obligatoire pour les embarcations de plus de 12 passagers se chiffre à 50 000 pesos par capacité de passager. L'ordonnance définit une banca motorisée comme une embarcation dont la jauge brute est égale ou inférieure à 50 tonnes, ou transportant moins de 100 passagers.

Dans le cas des traversiers inter-îles, la couverture minimale est de 20 000 pesos par passager (on ne fait pas mention de la notion d'embarquement ou de capacité). Ces dispositions sont en vigueur depuis 1987.

La compagnie émettrice ou le groupe de compagnies d'assurance doit être autorisé à exercer ses activités par la Insurance Commission et être reconnu par la MARINA<sup>27</sup>. La réglementation en matière d'assurance comprend également une annexe sur les indemnisations partielles ou totales en cas de blessures corporelles.

### **7.6 Suède**

En 2001, on a formulé une recommandation en vue d'obliger les embarcations de plaisance à contracter une assurance responsabilité et à s'enregistrer.

### **7.7 Royaume-Uni**

British Waterways et la majorité des autorités britanniques en matière de voies navigables exigent que toutes les embarcations soient couvertes par une assurance tierce-partie minimale. Les embarcations doivent détenir un permis, lequel définit les voies navigables où l'embarcation peut naviguer.

Le conseil municipal de Chester exige également que les conducteurs d'embarcations à moteur possèdent un permis pour conduire sur certaines sections de la rivière Dee. La demande de permis doit s'accompagner d'un certificat d'assurance couvrant les utilisateurs de l'embarcation contre les réclamations pour blessures corporelles ou mortelles causées à autrui et résultant de l'utilisation de l'embarcation.

### **7.8 États-Unis**

Les recherches ont indiqué plusieurs exigences en matière d'assurance propres à certains états. On se réfère plus précisément aux états de l'Arkansas, du Kansas, de l'Oregon, de l'Utah et Washington. En général, il faut prouver que l'on est assuré pour obtenir un permis.

En Oregon, les exigences en matière d'assurance parle spécifiquement d'« *une assurance responsabilité pour blessures corporelles, décrite comme assurance protection et indemnisation dans le Standard American Institute Hull Form, délivré par un assureur autorisé en vertu de l'article 731 de l'ORS à offrir de telles assurances dans l'Etat* ». Il est également possible d'utiliser la preuve d'assurance délivrée au nom de la Lloyd's of

---

<sup>27</sup> Maritime Industry Authority.

London, ou « *toute autre preuve d'assurance protection approuvée par le Conseil maritime de l'État* ». Il existe également des termes précis concernant l'annulation ou le refus de renouveler une assurance.

Les Utah State Parks exigent que les propriétaires d'embarcations privées contractent une assurance responsabilité minimale de 25 000 à 50 000 \$ US pour les blessures corporelles et mortelles, une assurance personnelle de 15 000 \$ US et une assurance minimale de 65 000 \$ pour risques multiples par accident. Il faut être en mesure de produire la preuve de l'assurance en tout temps.

L'état de Washington exige que les embarcations de descente en eau vive soient couvertes par une assurance minimale de 300 000 \$ US lorsque des mesures prises par le proposant et les employés entraînent des blessures corporelles et des dégâts matériels. Tous les guides doivent également être couverts par l'assurance.

### ***7.9 Activités de l'OMI***

Le Comité juridique de l'OMI a examiné un protocole provisoire en vue de la révision de la Convention d'Athènes; il a demandé au Conseil et à l'Assemblée de l'OMI d'organiser une conférence diplomatique en octobre 2002 pour adopter le protocole provisoire.

L'ébauche du protocole prévoit, entre autres, l'exigence d'une assurance obligatoire pour les réclamations des passagers et propose des modifications au processus de responsabilité fondé sur la faute. Il introduirait les concepts de la responsabilité absolue et renverserait le fardeau de la preuve dans certaines circonstances. Le protocole révisé établirait également une distinction entre les incidents reliés à la marine marchande et les autres incidents. Il convient cependant de noter que tout nouveau protocole à la Convention d'Athènes ne liera pas le Canada et la LRMM devrait être modifiée avant qu'un tel protocole n'entre en vigueur.

### ***7.10 Union européenne***

La Commission des Communautés européennes a présenté soutenu les propositions en faveur de l'introduction de l'assurance obligatoire des navires à passagers. Elle a proposé que les limites prévues dans le protocole de 1990 relatif à la Convention d'Athènes de 1974 soient les normes minimales acceptables. Néanmoins, l'UE attend le résultat de la conférence diplomatique prochaine sur la Convention d'Athènes avant de déterminer s'il convient de prendre des mesures unilatérales concernant l'assurance responsabilité à l'égard des passagers.

## **8. ANNEXES**

### **8.1 COMMUNICATIONS**

- 8.1.1 - Documents sur le web et téléchargements
- 8.1.2 - Texte provenant de l'atelier
- 8.1.3 - Contacts des compagnies d'assurance
- 8.1.4 - Exigences en matière d'assurance pour le secteur maritime de l'industrie du tourisme d'aventure

### **8.2 BULLETINS DE LA SÉCURITÉ DES NAVIRES**



***LOI SUR LA RESPONSABILITÉ EN MATIÈRE MARITIME***  
**Chapitre 6 des Lois du Canada (2001)**

**DOCUMENT DE RÉFÉRENCE**

La *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM) en vigueur depuis le 8 août 2001, rassemble en un seul cadre juridique le régime actuel et le nouveau régime de responsabilité en matière maritime pour les réclamations ayant trait aux blessures corporelles, aux décès, à la pollution et aux dégâts matériels.

Avant la LRMM, les Lois du Canada ne contenaient aucune disposition relative à la responsabilité des propriétaires d'embarcations à l'égard des réclamations des passagers reliées à un décès ou à des blessures corporelles. Les dispositions prévues à la Partie IX de la *Loi sur la marine marchande du Canada* (LMMC) traitaient uniquement des limites de la responsabilité à l'égard des réclamations maritimes, y compris les réclamations des passagers, sans préciser la base sur laquelle il fallait établir la responsabilité. Le propriétaire avait la possibilité de limiter sa responsabilité, voire de s'en départir, en incorporant des clauses d'exemption dans le contrat de transport. Par conséquent, les demandeurs établissaient la responsabilité du propriétaire envers les passagers en invoquant uniquement les principes de droit en matière de négligence.

La LRMM introduit des modifications importantes, surtout pour les navires à passagers plus petits qui effectuent des voyages en eaux canadiennes, par la mise en application d'un régime de responsabilité des propriétaires de navires envers les passagers et des dispositions qui ne permettent pas de se dégager de cette responsabilité.

Cette Loi fournit une méthode uniforme pour établir une responsabilité qui tient compte à la fois des intérêts des propriétaires de navires et de ceux des passagers. L'avantage tiré par les propriétaires de navires et leurs assureurs tient au fait qu'ils disposent maintenant d'une indication plus claire de ce dont ils peuvent être tenus responsables et de l'étendue de cette responsabilité. La LRMM permet aux passagers qui voyagent dans les eaux canadiennes de présenter des réclamations et facilite leur règlement rapide.

La Partie 4 de la LRMM concerne la responsabilité découlant du transport de passagers par eau et comprend les dispositions suivantes :

- Le régime de responsabilité a été établi d'après la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport de passagers et de leurs bagages selon la version modifiée par le Protocole de 1990.
- En ce qui concerne le fondement et les limites de la responsabilité des propriétaires de navires à l'égard des passagers, le montant principal de la responsabilité (environ 350 000 \$ par passager, pour décès ou blessures) sera comparable aux niveaux

de responsabilité exigés du transport aérien.

- L'incapacité de se dégager de la responsabilité en recourant à la sous-traitance.
- Le juste équilibre entre les intérêts des propriétaires de navires et ceux des passagers et la promotion du règlement rapide des réclamations.

Il est possible de télécharger les parties pertinentes de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* et la Convention d'Athènes à partir du site de Mariport, à l'adresse [www.mariport.com](http://www.mariport.com). Une adresse électronique y figure également pour toute communication. Les observations qui suivent donnent un aperçu de la Loi et de la Convention en ce qui concerne les questions de responsabilité à l'égard des passagers.

Pour l'application de la Partie 4, l'article 35 définit le terme « Convention » comme la Convention de 1974, et le terme « Protocole » comme le Protocole de 1990 modifiant cette Convention. Les articles pertinents 1 à 22 de la dite Convention et les articles pertinents III et VIII dudit Protocole figurent à l'annexe 2 de la LRMM. La Convention s'applique aux réclamations maritimes présentées à la suite d'un décès ou de blessures corporelles et ses éléments clés constituent le fondement de la responsabilité, ses limites et les moyens de défense des propriétaires de navires.

Le paragraphe 36(1) de la LRMM élargit le sens de certaines expressions dans la Convention. La définition du terme « navire » est élargie de manière à ce que la Convention s'applique non seulement aux navires océaniques, mais également aux navires exploités sur les lacs et les eaux intérieures du Canada. La signification de « contrat de transport » a également été élargie de manière à ce que la Convention s'applique aux contrats de transport de passagers et de leurs bagages en eau douce.

Le paragraphe 36(2) confirme que la limite de responsabilité, en vertu de l'article 19 de la Convention, s'applique à tous les navires, océaniques ou non. La limite de responsabilité actuelle à l'égard des « créances de passagers » est établie dans la Partie 3 de la LRMM. Un exemple de la manière dont on calcule la limite de responsabilité est fourni dans l'annexe.

En vertu du paragraphe 37(1) de la LRMM, les articles 1 à 22 de la Convention ont force de loi au Canada. L'article 18 de la Convention interdit spécifiquement la sous-traitance de la responsabilité. Le paragraphe 37(2) étend l'application de la Convention au transport par eau, prévu par un contrat de transport, de passagers et de leurs bagages d'un lieu au Canada à tout lieu au Canada, directement ou en passant par un lieu situé à l'extérieur du Canada et, faute de contrat de transport, le transport par eau de personnes et de leurs bagages. La Convention ne s'applique pas au capitaine du navire, à tout membre de l'équipage ou à tout autre personne employée ou occupée à bord, en quelque qualité que ce soit, pour les affaires de ce navire, ou à toute personne transportée à bord d'un navire autre qu'un navire utilisé à des fins commerciales ou publiques.

Pour l'application de la Convention, le Canada est un État partie à la Convention (article 38).

Le gouverneur en conseil peut, par règlement, prévoir l'obligation de contracter une assurance ou de fournir une autre garantie financière pour couvrir la responsabilité visée à la Partie 4 (article 39) à l'égard des passagers. Jusqu'à ce que ce règlement soit en place, les exploitants sont en droit de contracter l'assurance qu'ils jugent correspondre à leur profil de risques. Néanmoins, en cas d'accident, ils peuvent être tenus responsables selon les limites fixées dans la LRMM. Le gouverneur en conseil peut, par décret, déclarer que toute modification, faite en conformité avec l'article VIII du Protocole, des limites de responsabilités prévues au paragraphe 1 de l'article 7 et à l'article 8 de la Convention a force de loi au Canada (article 40).

La firme Mariport Group Ltd s'est vu décerner un contrat par Transports Canada pour entreprendre des recherches et analyser les régimes d'assurance obligatoire possibles pour les navires assujettis à la Partie 4 de la LRMM. Ces travaux, qui ont mené à un nouveau régime de réglementation en vertu de l'article 39 de la LRMM, nécessiteront des consultations avec les intervenants, détermineront l'incidence du nouveau régime de réglementation en vertu de l'article 39 de la LRMM, permettront d'établir le profil des navires en fonction du régime de réglementation actuel, étudieront tous les aspects des dispositions en matière d'assurance et chercheront des moyens de vérifier la conformité et les conseils sur les questions de réglementation.

Le régime d'assurance obligatoire s'appliquera à tous les bateaux transportant des passagers « à des fins commerciales ou publiques ». Par conséquent, les propriétaires de gros navires de croisière devront produire la preuve qu'ils détiennent une assurance adéquate, mais les exploitants de canots (p.ex., les pourvoyeurs), de canots de descente en eau vive et bien d'autres parties, à compter du moment où l'embarcation est utilisée à des fins commerciales seront également tenus de produire une telle preuve. Le régime d'assurance obligatoire ne s'appliquera cependant pas aux bateaux utilisés uniquement à des fins de plaisance.

Outre leur responsabilité à l'égard des passagers, les propriétaires de navires devraient au courant qu'en vertu de la LRMM, il existe d'autres types de réclamations maritimes (p. ex., réclamations présentées à des personnes à l'extérieur du navire, réclamations liées aux biens et à l'environnement, etc.) et les limites applicables de responsabilité pour ces réclamations sont fixées à l'article 28 de la Partie 3 de la LRMM et à l'article 6 de l'annexe 1. Il faut noter toutefois que ces réclamations ne font pas partie du mandat de Mariport. Les propriétaires et les exploitants de navires sont donc invités à communiquer avec leur conseiller en assurance au sujet de ces risques supplémentaires.

Voici quels sont les membres de l'équipe Mariport :

Christopher Wright	Gestionnaire du projet
Alice Dunning	Assurances
William Sharpe	Lois et réglementation

Jonathan Seymour    Enjeux reliés aux petits bâtiments  
Tony Brain            Point de vue des experts en assurance

Christopher Wright est le président de Mariport Group Ltd, un groupe d'experts-conseils spécialisé dans les affaires maritimes et portuaires dont le bureau principal se situe à Cambridge, en Ontario. Il est possible de communiquer avec l'équipe chargée de l'étude, composée exclusivement de professionnels chevronnés dans leur domaine de spécialité, en appelant le Mariport Group au 1 800-319-9997, ou en communiquant par courriel à l'adresse [info@mariport.com](mailto:info@mariport.com).

Des consultations avec les intervenants sont prévues à Halifax, Québec, Toronto, Winnipeg et Vancouver.

**LIMITE DE RESPONSABILITÉ À L'ÉGARD DES RÉCLAMATIONS  
PRÉSENTÉES PAR LES PASSAGERS PAR NAVIRE / PAR ACCIDENT**

Quelle loi s'applique	Partie 3 paragraphe 29( 1)	Partie 3 paragraphe 29(2)	Partie 3 annexe 1, article 7
Personnes habilitées à présenter une réclamation	Passagers à bord d'un navire sans certificat	Passagers sans contrat de transport avec ou sans certificat	Passagers avec contrat de transport à bord d'un navire avec certificat
	Navire A 7 passagers	Navire C avec certificat (7 passagers)	Navire E avec certificat (300 passagers)
	Limite de responsabilité de 4 millions	Limite de responsabilité de 4 millions	Limite de responsabilité de 105 millions
	Navire B (13 passagers)	Navire D sans certificat (15 passagers)	Navire F (1 500 passagers)
	Limite de responsabilité de 4,55 millions	Limite de responsabilité de 5,25 millions	Limite de responsabilité de 525 millions
Montant d'assurance exigé pour couvrir les réclamations présentées en vertu de la partie 4	Navire A 7 x 350 000 Limite de responsabilité de 2,45 millions	Navire C 7 x 350 000 Limite de responsabilité de 2,45 millions	Navire E 300 x 350 000 Limite de responsabilité de 105 millions
	Navire B 13 x 350 000 Limite de responsabilité de 4,55 millions	Navire D 15 x 350 000 Limite de responsabilité de 5,25 millions	Navire F 1 500 x 350 000 Limite de responsabilité de 525 millions

Nota :

1. « Avec certificat » signifie que l'exploitant du navire doit détenir un certificat en vertu de la Partie V de la *Loi sur la marine marchande du Canada*. Cela comprend à la fois les certificats internationaux pour les navires assujettis à la Convention SOLAS et les certificats requis pour les navires de passagers effectuant des voyages dans les eaux nationales, en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.
2. Toutes les limites sont exprimées en dollars canadiens, sur la base d'un taux de conversion approximatif de 1 DTS = 2,00 \$.
3. Pour les réclamations présentées par un passager en vertu de la Partie 4, la limite de responsabilité à l'égard d'un décès ou de blessures corporelles et les limites de responsabilité

supplémentaires pour la perte de la cabine, de bagages ou de véhicules peuvent être cumulatives.

## LOI SUR LA RESPONSABILITÉ EN MATIÈRE MARITIME

Merci d'avance de bien vouloir Mariport fournir des renseignements concernant vous-même et votre flotte au moyen du formulaire ci-dessous. Mariport travaillons également à l'élaboration d'une banque de données et aimerions recevoir des renseignements sur vos embarcations. Veuillez remplir le présent formulaire et Mariport le faire parvenir par courrier ou télécopieur.

NOM : \_\_\_\_\_

SOCIÉTÉ : \_\_\_\_\_

PROPRIÉTAIRE : \_\_\_\_\_

ADRESSE : \_\_\_\_\_

TÉLÉPHONE: ( ) \_\_\_\_\_ TÉLÉCOPIEUR : ( ) \_\_\_\_\_

COURRIEL : \_\_\_\_\_ SITE WEB: \_\_\_\_\_

TYPE D'EMBARCATION(S) : \_\_\_\_\_

Nom	TJB	Longueur	Passagers	Véhicule	Matériau	Année de construction

QUI INSPECTE VOS EMBARCATIONS? : \_\_\_\_\_ FRÉQUENCE DES INSPECTIONS? : \_\_\_\_\_

ÊTES-VOUS COUVERT ACTUELLEMENT PAR UNE ASSURANCE RESPONSABILITÉ DES VOYAGEURS?:

QUI VOUS ASSURE : - MARCHÉ MARITIME? \_\_\_\_\_

- ASSURANCE DE RESPONSABILITÉ CIVILE DES ENTREPRISES? \_\_\_\_\_

- ASSURANCE INDIVIDUELLE CONTRE LES ACCIDENTS? \_\_\_\_\_

- AUTRE? \_\_\_\_\_

COMMENT AVEZ-VOUS ENTENDU PARLER DU NOUVEAU RÉGIME D'ASSURANCE DES VOYAGEURS?

RÉPONDEZ-VOUS AUX EXIGENCES DU NOUVEAU RÉGIME? \_\_\_\_\_

CROYEZ-VOUS QUE VOUS AUREZ DES DIFFICULTÉS À FOURNIR UNE PREUVE D'ASSURANCE D'ICI 2003?

SOUHAITEZ-VOUS QU'UN MEMBRE DE L'ÉQUIPE VOUS RAPPELLE? \_\_\_\_\_

COMMENTAIRES : \_\_\_\_\_

Tous les renseignements seront traités d'une manière confidentielle et ne seront utilisés qu'à l'interne, par l'équipe chargée de l'étude, et fournis à Transports Canada sous la forme d'une

banque de données.

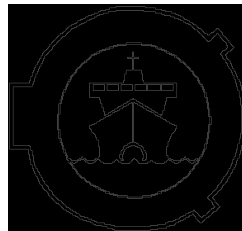


**STATISTIQUES RELATIVES À LA *LOI SUR LA RESPONSABILITÉ EN MATIÈRE MARITIME*  
AFFICHÉE SUR LE SITE WEB DE MARIPORT**

Mois	VISITES	TÉLÉCHARGEMENTS					
		LRMM en anglais	LRMM en français	Document d'information	Convention d'Athènes en anglais	Convention d'Athènes en français	Conseil des rivières canadiennes
Février		38		43	29		2
Mars	111	248	17	50	30		6
Avril	431	851	21	389	199		27
Mai	319	353	66	310	100		31
Juin	432	470	56	205	76		27
Juillet	99	180	20	74	21		7
Août	107	138	35	83	17		25
Septembre	156	150	58	154	70		30
Total	1655	2428	273	1308	542		155

---

**ATELIERS SUR LA  
*LOI SUR LA RESPONSABILITÉ EN  
MATIÈRE MARITIME***



<p>DIAPOSITIVE 1</p> <p style="text-align: center;"><b>ATELIERS SUR LA LOI SUR LA RESPONSABILITÉ EN MATIÈRE MARITIME</b></p>	<p>DIAPOSITIVE 2</p> <p style="text-align: center;"><b>Loi sur la responsabilité en matière maritime</b></p> <p>La <i>Loi sur la responsabilité en matière maritime</i> (LRMM) est entrée en vigueur en août 2001. Les règlements relatifs à l'assurance obligatoire à l'égard des passagers sont prévus pour 2003.</p> <p>La Loi prévoit une approche uniforme en matière de responsabilité à l'égard des passagers.</p>
<p>DIAPOSITIVE 3</p> <p style="text-align: center;"><b>Régime de responsabilité à l'égard des passagers</b></p> <p>Régime de responsabilité à l'égard des passagers</p> <p>En vertu de la Partie 4 de la LRMM, le transporteur est tenu de posséder une assurance responsabilité à l'égard des passagers.</p> <p>Elle interdit également au transporteur de confier cette responsabilité en sous-traitance, de sorte que les éventuels désistements de responsabilité sont nuls et nonavenus.</p>	<p>DIAPOSITIVE 4</p> <p style="text-align: center;"><b>Assurance responsabilité à l'égard des passagers</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Jusqu'à ce que les règlements soient approuvés, les exploitants peuvent contracter l'assurance qu'ils jugent correspondre à leur profil de risques.</li> <li>• Néanmoins, en cas d'accident, ils peuvent être tenus responsables selon les limites fixées dans la LRMM.</li> <li>• L'assurance peut être contractée selon les conditions commerciales habituelles.</li> </ul>
<p>DIAPOSITIVE 5</p> <p style="text-align: center;"><b>Mariport</b></p> <p>En janvier, Mariport Group s'est vu attribuer un contrat pour examiner les enjeux associés à la mise en œuvre d'une assurance responsabilité obligatoire à l'égard des passagers en vertu de la Partie 4 de la LRMM.</p>	<p>DIAPOSITIVE 6</p> <p style="text-align: center;"><b>Équipe</b></p> <p>Les membres de l'équipe sont :</p> <p>Christopher Wright - Gestionnaire du projet William Sharpe - Lois et réglementation Alice Dunning - Marché des assurances Jonathan Seymour - Enjeux reliés aux petits bateaux</p> <p>Avec l'aide de Tony Brain de Braden Marine</p>
<p>DIAPOSITIVE 7</p> <p style="text-align: center;"><b>Renseignements</b></p> <p>Les documents suivants sont disponibles sur le site Web de Mariport, à l'adresse suivante : <a href="http://www.mariport.com">www.mariport.com</a> :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Document d'information</li> <li>• Article 4 de la LRMM</li> <li>• Partie de l'article 3</li> <li>• Convention d'Athènes</li> <li>• Article 7 de la Convention sur la responsabilité civile</li> <li>• Exposé présenté par Transports Canada à la réunion du Conseil des rivières canadiennes, le 24 avril</li> <li>• Questionnaire électronique relatif à la flotte et à la couverture</li> </ul> <p>Ou composer le 1 800-319-9997</p>	<p>DIAPOSITIVE 8</p> <p style="text-align: center;"><b>Assurance responsabilité à l'égard des passagers</b></p> <p>Les règlements en matière de responsabilité contenus dans la Partie 4 de LRMM s'appliquent au :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• transport de toutes les personnes autres que les membres d'équipage et aux personnes occupées aux affaires du navire</li> <li>• avec ou sans contrat de transport</li> <li>• à bord d'un navire utilisé à des fins commerciales ou publiques.</li> </ul>
<p>DIAPOSITIVE 9</p> <p style="text-align: center;"><b>Règlement en matière de responsabilité</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Le passager doit prouver que le décès ou les blessures sont imputables à la faute du transporteur.</li> <li>• Le transporteur doit prouver qu'il n'est pas responsable du décès ou des blessures résultant d'un naufrage, d'un abordage, d'un échouement, d'un incendie, d'une explosion ou d'une défectuosité du navire.</li> <li>• Le transporteur n'est pas tenu responsable ou voit sa responsabilité réduite, si le décès ou les blessures sont dus, directement ou indirectement, à la faute du passager.</li> </ul>	<p>DIAPOSITIVE 10</p> <p style="text-align: center;"><b>Limites de responsabilité – Passagers</b></p> <p>La limite de responsabilité requise est de 175 000 unités de compte (DTS) en vertu de la Convention d'Athènes, selon la capacité de passagers enregistrée ou, dans le cas de petits bâtiments, selon le nombre de passagers à bord.</p> <p>Selon le taux de change actuel, cela représente environ 350 000 \$ canadiens par personne.</p>

<p>DIAPOSITIVE 11</p> <p><b>Limites de responsabilité maximales (1)</b></p> <p>Des limites de responsabilité maximales sont prévues dans d'autres articles de la LRMM</p>	<p>DIAPOSITIVE 12</p> <p><b>Limites de responsabilité maximales (2)</b></p> <p>Néanmoins, il n'est pas obligatoire de contracter une assurance responsabilité maximales.</p> <p>Cette décision stratégique revient toujours à l'exploitant et à son conseiller en assurances.</p> <p>Le projet d'assurance obligatoire ne concerne que la responsabilité à l'égard des passagers, en vertu de la Partie 4, et non les limites maximales en vertu de la Partie 3.</p>
<p>DIAPOSITIVE 13</p> <p><b><u>Exemples</u></b></p> <p>Voici quelques exemples visant à déterminer quels bâtiments nécessiteront une assurance :</p> <p><b>Cas évidents</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les traversiers</li> <li>• Les navires de croisière</li> <li>• Les navires transportant des passagers d'un jour</li> <li>• Les bateaux affrétés pour la pêche sportive, les radeaux de descente en eau vive</li> </ul> <p><b>Cas moins évidents</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les laquiers qui transportent la famille de l'équipage, ou des invités du propriétaire</li> <li>• les bateaux-pilotes, les brise-glace effectuant des missions scientifiques</li> </ul>	<p>DIAPOSITIVE 14</p> <p><b>Quelles personnes à bord doivent être couvertes</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Qui est en droit de présenter une demande de règlement en vertu de la Partie 4, et qui doit être couvert par une assurance obligatoire : deux questions distinctes.</li> <li>• Les tribunaux décident qui est en droit de présenter une réclamation.</li> <li>• Le règlement déterminera qui doit être couvert par l'assurance contractée par les exploitants.</li> </ul>
<p>DIAPOSITIVE 15</p> <p><b>Quel est l'objet de notre étude</b></p> <p>Les couvertures disponibles et la possibilité de mettre en œuvre un système de conformité</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Type d'assurances</li> <li>• Enjeux reliés à la flotte</li> <li>• Comme vérifier que l'assurance a été contractée?</li> <li>• Échappatoires pour déterminer qui devrait être couvert.</li> </ul>	<p>DIAPOSITIVE 16</p> <p><b>Type d'assurances</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Marché maritime</li> <li>• Assurance de responsabilité civile des entreprises</li> <li>• Assurance individuelle contre les accidents</li> <li>• Autre.</li> </ul>
<p>DIAPOSITIVE 17</p> <p><b>Comment vérifions-Mariport que l'assurance a été contractée?</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Contrôleurs</li> <li>• Information sur le marché</li> <li>• Système sécurisé en ligne possible</li> </ul>	<p>DIAPOSITIVE 18</p> <p><b>Solutions conceptuelles pour déterminer qui pourrait nécessiter une couverture (1)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les personnes qui ne font pas partie de l'équipage ou qui ne sont pas employées pour les affaires du navire</li> <li>• Toute personne participant activement à l'exploitation du navire pourrait être considérée comme membre d'équipage</li> <li>• P. ex., les canots Dragons, les kayaks. certains radeaux</li> </ul>
<p>DIAPOSITIVE 19</p> <p><b>Solutions conceptuelles pour déterminer les éléments qui pourraient nécessiter une couverture (2)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les embarcations utilisées à des fins de subsistance par les Premières nations pour la chasse, la pêche et le transport</li> <li>• Les activités des associations à but non lucratif, la formation, les courses</li> <li>• Les embarcations récréatives appartenant à des particuliers</li> </ul>	<p>DIAPOSITIVE 20</p> <p><b>Échappatoires et zones grises</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les bâtiments appartenant à des entreprises à but lucratif mais utilisés à des fins récréatives.</li> <li>• P. ex., les bâtiments offerts en location, les bateaux appartenant au propriétaire d'un camp de pêche</li> </ul>

<p>DIAPOSITIVE 21</p> <p><b>Lignes directrices pour établir une distinction entre les embarcations utilisées à des fins publiques ou commerciales et les embarcations de plaisance</b></p> <p>Transports Canada recommande d'utiliser le Bulletin de la sécurité des navires n° 14/2000. Cependant, la LRMM est une loi récente et les tribunaux n'ont pas encore examiné ces lignes directrices comme moyen de définir un « navire commercial » au sens de l'article 37.</p>	<p>DIAPOSITIVE 22</p> <p><b>Exemples de navires de plaisance au sens du Bulletin de la sécurité des navires n° 14/2000</b></p> <p>Bâtiments affrétés utilisés à des fins récréatives :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Yacht</li> <li>• Voilier</li> <li>• Motomarine</li> <li>• Bateau de pêche</li> <li>• Bateau-maison</li> <li>• Excursion en kayak/canot/motomarine</li> <li>• Leçon de kayak/canot/motomarine</li> </ul>
<p>DIAPOSITIVE 23</p> <p><b>Exemples de navires de plaisance au sens du Bulletin de la sécurité des navires n° 14/2000</b></p> <p>Cours de sécurité nautique/écoles de formation:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Cours de navigation à voile</li> <li>• École de formation à la navigation à voile ou sur embarcations motorisées</li> <li>• Motomarines servant à la formation</li> </ul>	<p>DIAPOSITIVE 24</p> <p><b>Exemples d'embarcations de plaisance au sens du Bulletin de la sécurité des navires n° 14/2000</b></p> <p>Exemples de mise en situation :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bateau servant à transporter des personnes ou des marchandises à titre gracieux</li> <li>• Bateau servant de moyen essentiel de transport</li> <li>• Embarcations fournies avec location de chalet</li> <li>• Bateau servant à des activités de subsistance</li> </ul>
<p>DIAPOSITIVE 25</p> <p><b><i>Où en sommes-Mariport avec cette étude?</i></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mariport préparons une banque de données de navires</li> <li>• Mariport avons effectué des recherches sur les exigences prévues par d'autres pays et sur d'autres régimes</li> <li>• Mariport communiquons avec le secteur des assurances</li> <li>• Mariport analysons les enjeux reliés à la flotte</li> <li>• Mariport communiquons avec les propriétaires et les exploitants de navires</li> <li>• Mariport identifions les contrôleurs</li> <li>• Mariport évaluons les solutions et les échappatoires</li> </ul>	<p>DIAPOSITIVE 26</p> <p><b>Résultats à ce jour (1)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Si le navire est couvert par l'intermédiaire d'un club de P et I étranger, il est peu probable que des problèmes se manifestent. Les P et I canadiens pourraient éprouver des problèmes relativement aux limites.</li> <li>• Lorsque la couverture est fournie par une compagnie d'assurance responsabilité civile des entreprises, il semble y avoir des problèmes courants et récurrents.</li> </ul>
<p>DIAPOSITIVE 27</p> <p><b>Résultats à ce jour (2)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Certaines embarcations, comme les bateaux d'observation des baleines, pourraient être en mesure de changer de marché.</li> <li>• Le secteur des activités récréatives en milieu naturel, les radeaux, etc. pourraient nécessiter une attention particulière à cause des limites, des marchés de l'assurance.</li> </ul>	<p>DIAPOSITIVE 28</p> <p><b>État d'avancement</b></p> <p>Présentation du rapport préliminaire 29 mars 2002</p> <p>Rapport provisoire 3 mai 2002</p> <p>Version provisoire du rapport final 28 juin 2002</p>
<p>DIAPOSITIVE 29</p> <p><b>Règlement</b></p> <p>Mariport formulera des recommandations à l'intention de Transports Canada. Si des problèmes particuliers se posent, Mariport devra faire valoir des arguments bien documentés et bien analysés.</p>	<p>DIAPOSITIVE 30</p> <p><b>Ce dont Mariport avons besoin</b></p> <p>RÉACTIONS</p> <p>Ils sont peu nombreux à ce jour, mais il est encore temps. Mariport devra recevoir les commentaires de ceux qui seront affectés par :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les exigences en matière d'assurance</li> <li>• Le marché</li> <li>• Les difficultés actuelles ou futures</li> <li>• Les lignes directrices du Bulletin 14/2000</li> <li>• Les autres solutions ou échappatoires</li> <li>• Les contrôleurs.</li> </ul>

## ANNEXE 8.1.3

<b>COMPAGNIES D'ASSURANCE MARITIME ET D'ASSURANCE RESPONSABILITÉ CIVILE DES ENTREPRISES CONTACTÉES AU CANADA</b>					
<b>Part de marché (%) selon le Canadian Underwriter Magazine – Mai 2001</b>					
	<b>ASSUREURS MARITIMES</b>	<b>Marché (%)</b>		<b>ASSUREURS RESPONSABILITÉ CIVILE DES ENTREPRISES</b>	<b>Marché (%)</b>
	(18 sur 35 assureurs maritimes)			(21 sur 81 assureurs responsabilité civile des entreprises)	
	(représente 96,45 % des primes souscrites)			(représente 84,91 % des primes souscrites)	
1	C.N.A. Canada Group	14,75	1	CGU Group	8,13
2	Royal Insurance Group	13,98	2	ING Canada	7,82
3	Allianz Canada	10,07	3	Lloyd's Underwriters	6,94
4	AXA Canada	9,2	4	Chubb In. Co.	6,82
5	ING Canada	9,12	5	American Home Assur.	5,69
6	St. Paul Canada	8,51	6	Zurich Canada	5,34
7	Lloyds Underwriters	5,62	7	Royal Insurance	5,19
8	Gerling Canada	5,21	8	Motors Ins. Corp.	4,29
9	ACE INA Insurance	3,78	9	Lombard Canada	4,14
10	Chubb Insurance	3,51	10	Co-operators Group	4
11	CGU Group	3,07	11	AXA Canada	3,92
12	Co-operators Group	2,27	12	Economical Ins. Group	3,18
13	Liberty Mutual	2,02	13	Commerce & Industry	2,92
14	Ecclesiastical Ins.	1,36	14	Liberty Mutual	2,85
15	American Home Assur.	1,33	15	St. Paul Canada	2,45
16	Economical Ins. Group	0,92	16	C.N.A. Canada	2,34
17	Zurich Canada	0,92	17	Gerling Canada	2,18
18	Providence Washington	<u>0,81</u>	18	Allianz Canada	2,13
	<b>TOTAL</b>	<b><u>96,45</u></b>			
			19	Dominion of Canada	1,68
	<b>AGENTS GÉNÉRAUX MARITIMES :</b>				
			20	ACE INA Insurance	1,62
1	Oceanic Underwriters Ltd				
2	Coast Underwriters Ltd.		21	State Farm Insurance	<u>1,28</u>
3	Harlock Williams Lemon Ltd.			<b>TOTAL</b>	<b><u>84,91</u></b>

**EXIGENCES PROVINCIALES ET TERRITORIALES POUR  
LE SECTEUR MARITIME DE L'INDUSTRIE DU TOURISME D'AVEVENTURE**

**YUKON**

Une couverture de 1 000 000 \$ pour responsabilité civile est requise. On recommande également aux exploitants de contracter une assurance couvrant les blessures des participants, mais ce n'est pas obligatoire.

**PARCS CANADA**

Une couverture de 1 000 000 \$, plus 1 000 000 \$ par incident est requise, qu'il s'agisse d'une entreprise à haut risque ou non. On demande aux locateurs additionnels de contracter une assurance chez un courtier ordinaire, contre les risques d'incendie, de dégâts dus à l'eau, etc.

**MANITOBA**

Aucune preuve d'assurance n'est requise pour la délivrance d'un permis. On laisse à l'exploitant le choix de contracter ou non une assurance.

**T.N.-O.**

Responsabilité minimale de 1 000 000 \$ est requise, même si nombre d'exploitants contractent une couverture allant jusqu'à 3 000 000 \$. Il faut être assuré pour obtenir un permis.

**PARTENARIAT ONTARIEN DE MARKETING TOURISTIQUE**

Le partenariat a été avisé que certains organismes exigent une preuve d'assurance. La plupart des exploitants sont assurés à concurrence de 2 000 000 \$.

**PARCS DE C.-B.**

Ils ont été contactés mais sans aucune réponse. Toutefois, le Council of Tourism Association of BC a signalé que tous les exploitants doivent posséder une assurance responsabilité couvrant un montant minimal de 1 000 000 \$ et qu'un certificat d'assurance soit émis avant de délivrer un permis.

**SASKATCHEWAN**

Le secteur du kayak ne nécessite aucun permis et est considéré comme « accessible à tous ».

### **NOUVELLE-ÉCOSSE**

Il n'y a pas de réglementation. Toutefois, lorsqu'on devient membre de l'Adventure Tourism Association, on recommande de contracter une assurance.

### **TOURISME ET PARCS DU NOUVEAU-BRUNSWICK**

Si les exploitants d'entreprises touristiques maritimes souhaitent faire la publicité d'excursions en bateau à prix forfaitaire auprès du Ministère du tourisme, ils doivent remplir plusieurs conditions, notamment posséder une assurance responsabilité de 1 000 000 \$, un plan écrit de gestion des risques et des formulaires de déni de responsabilité.

### **ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD**

Ils ont été contacté et ont commencé à fournir des renseignements.

### **TERRE-NEUVE et LABRADOR**

Aucun permis n'est nécessaire pour les exploitants d'entreprises spécialisées dans le tourisme d'aventure.

### **QUÉBEC**

Une certaine confusion règne quant à ce qui est requis. Néanmoins, des personnes-ressources du secteur des assurances ont fait savoir que la province exige la preuve d'une couverture de 1 000 000 \$ pour moins de 12 passagers, et de 5 000 000 \$ pour plus de 12 passagers avant de délivrer un permis d'exploitation. Mariport ignore cependant la portée de cette exigence.

### **ALBERTA**

Ils ont été contactés mais on fait savoir qu'il était difficile d'obtenir des renseignements. Ils pensent qu'il existe des exigences pour les parcs provinciaux, mais ils n'ont pas pu confirmé le détail de ces exigences.



## **8.2 BULLETINS DE LA SÉCURITÉ DES NAVIRES**

## BULLETINS DE LA SÉCURITÉ DES NAVIRES



<b>BULLETIN DE LA SÉCURITÉ DES NAVIRES</b>	<b>Bulletin - n° 14/2000</b>
	<b>Date : 2000-11-20</b>

**Objet : DISTINCTION ENTRE «EMBARCATION DE PLAISANCE» ET LES AUTRES BÂTIMENTS**

Pêches et Océans Canada (MPO) et Transports Canada (TC) sont les deux ministères qui doivent veiller conjointement à ce que tous les bâtiments soient assujettis à un régime de réglementation. À cette fin, ils travaillent de concert afin de s'assurer que tous les bâtiments tombent sous le ressort de l'un ou l'autre des ministères. Pêches et Océans Canada doit assumer la responsabilité des embarcations de plaisance tandis que Transports Canada doit assumer la responsabilité à l'égard de tous les autres bâtiments.

Le présent bulletin a pour but de vous aider à bien déterminer quels bâtiments appartiennent à la catégorie des embarcations de plaisance en donnant quelques exemples et en ajoutant des précisions à l'information qui se trouvait dans le bulletin de la sécurité des navires du 11/99.

Une «embarcation de plaisance» est un bâtiment utilisé par des particuliers pour leur agrément ou à des fins récréatives ou sportives et non à des fins commerciales comme par exemple le transport de passager(s).

Un «passager» est toute personne autre que :

- (a) le capitaine ou un membre de l'équipage, ou une personne employée ou occupée à bord, en quelque qualité que ce soit, pour les affaires de ce navire;
- (b) une personne âgée de moins d'un an transportée à bord d'un navire ressortissant à la Convention de sécurité (navire au long cours);
- (c) un invité transporté gratuitement sur un navire utilisé exclusivement pour l'agrément;
- (d) une personne transportée sur un navire, soit en exécution de l'obligation qui incombe au capitaine de transporter des naufragés, soit par suite de circonstances que ni le capitaine, ni le propriétaire ne pouvaient empêcher;
- (e) le personnel d'un navire à usage spécial.

Une personne n'a pas à payer un droit de passage pour être considérée comme un passager.

Les définitions officielles «d'embarcation de plaisance» et de «passager» figurent à l'article 2 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

Pour mieux illustrer la distinction entre une embarcation de plaisance et un autre type de bâtiment, vous trouverez ci-joint une annexe fournissant des exemples d'embarcations de plaisance. Cette annexe n'est pas exhaustive et devrait servir uniquement à titre indicatif.

Les navires qui sont affrétés avec un patron d'embarcation ou un guide sans une charte-partie authentique établie pourraient être considérés comme des navires à passagers.

En résumé, tout bâtiment qui n'est pas une embarcation de plaisance est par définition une embarcation autre qu'une embarcation de plaisance et relève alors de Transports Canada et tout bâtiment qui transporte un passager n'est pas une embarcation de plaisance.

## **- ANNEXE**

### **EXEMPLES D'EMBARCATIONS DE PLAISANCE**

#### **(Non autorisées à transporter des passagers)**

##### **1. Bâtiments affrétés utilisés à des fins récréatives :**

- a) Yacht;
- b) Voiliers;
- c) Motomarines;
- d) Bateau de pêche (camp de pêche);
- e) Bateau-maison - amis invités, ils n'ont rien à payer;
- f) Bateau-maison - amis invités, ils doivent déboursier un montant d'argent;
- g) Excursion en kayak/canot/motomarine;
- h) Excursion en kayak/canot/motomarine dans le cadre d'une activité d'un camp d'été;
- i) Leçon de kayak/canot/motomarine; ou
- j) Leçon en kayak/canot/motomarine dans le cadre d'une activité de camp d'été.

##### **2. Cours de sécurité nautique/écoles de formation :**

- a) Cours de navigation à voile, 10 personnes ou moins à bord (navigation le jour seulement) - contrat établi pour la prestation de formation de navigation à voile et formation associée aux clubs nautiques;
- b) École de formation à la navigation à voile ou sur embarcations motorisées – contrat établi pour les cours seulement; ou
- c) Motomarines servant à la formation – contrat établi pour les cours seulement.

##### **3. Exemples de mise en situation :**

- a) Bateau servant à transporter des personnes ou des marchandises à titre gracieux (sans rémunération et sans aucun but lucratif).
- b) Bateau servant de moyen essentiel de transport pour une personne/plusieurs personnes (sans rémunération).
- c) Embarcations fournies avec un chalet pris en location.
- d) Bateau servant à des activités de subsistance, par exemple la chasse et la pêche.
- e) Des embarcations de sécurité exploitées par un club nautique avec un patron d'embarcation et un «observateur», par exemple navette d'un club nautique et navires de réserve lors de courses.
- f) Embarcations de plaisance appartenant à des particuliers et utilisées par des particuliers.
- g) Embarcation de plaisance appartenant à un particulier et servant à divertir

les invités du propriétaire.

h) Embarcation avec moteur hors-bord utilisée exclusivement pour la navigation de plaisance en villégiature.

i) Navire de croisière avec cabine, loué à l'occasion par le propriétaire à des tierces parties durant les fins de semaine ou la semaine.

j) Bateau-maison de type ponton loué par le propriétaire pour des séjours «conduisez vous-mêmes et couchez sur place».

k) Voilier affrété ou loué coque nue (sans équipage) pendant une certaine période de temps.

l) Toute embarcation convertie à des fins privées ou personnelles sans composante commerciale.

m) Toute embarcation louée sans patron d'embarcation («vous conduisez vous-même») exploitée ou manoeuvrée par les particuliers qui louent l'embarcation.

Vous trouverez un bulletin explicatif relatif à l'affrètement d'un bâtiment sur le site web de la Sécurité maritime à l'une des adresses suivantes : ([http://www.tc.gc.ca/canadashippingact/english/intro\\_e.htm](http://www.tc.gc.ca/canadashippingact/english/intro_e.htm) ou [http://www.tc.gc.ca/canadashippingact/french/intro\\_f.htm](http://www.tc.gc.ca/canadashippingact/french/intro_f.htm)) ou en vous adressant à tout bureau de la Sécurité maritime.

**Mots clés :**

1. Distinction
2. Embarcation de plaisance
3. Navires commerciaux

**Les demandes de renseignements sur le présent bulletin doivent être adressées comme suit :**

AMSED  
James Brock  
998-0624

Transports Canada  
Sécurité maritime  
Tour C, Place de Ville  
11<sup>e</sup> étage, 330, rue  
Sparks  
Ottawa (Ontario) K1A  
0N8

**Canada**



Lignes directrices sur les contrats d'affrètement coque nue d'un navire autre qu'un navire à passagers

## 2001

**Le présent document ne vise qu'à servir de guide. Pour déterminer s'il s'agit d'un contrat d'affrètement coque nue d'un navire autre qu'un navire à passagers, il faut examiner chaque cas dans le détail.**

**Si vous avez des questions ou si vous aimeriez obtenir de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec le bureau de la Sécurité maritime de votre région.**

### Introduction

Lorsque la Garde côtière a été transférée de Transports Canada (TC) au ministère des Pêches et des Océans (MPO), la compétence en matière d'embarcations de plaisance a également été transférée d'un ministère à l'autre. Lorsqu'une embarcation est utilisée à des fins de navigation de plaisance, l'exploitant et les autres personnes à bord doivent savoir qu'ils ont la responsabilité d'assurer leur propre sécurité et qu'ils ne peuvent s'en remettre à un personnel navigant ayant reçu une formation pour les aider en cas d'urgence. Lorsque des passagers paient un exploitant pour assurer leur transport, ils s'attendent à ce que l'exploitant ait pris les mesures nécessaires pour s'assurer que le bâtiment est sécuritaire et que le personnel navigant ait reçu une formation adéquate en cas d'urgence. Les exploitants qui transportent des passagers ont un plus grand devoir de diligence.

Les deux ministères (TC et MPO) s'entendent sur ce point, mais une certaine ambiguïté demeure peut-être à savoir comment déterminer à quelles fins le bâtiment est réellement utilisé. Dans les cas où un bâtiment est affrété, le propriétaire utilise évidemment le bâtiment à des fins commerciales, étant donné que la charte-partie visera à réaliser des profits; cependant, il est fort possible que l'affréteur utilise le bâtiment seulement pour des fins de navigation de plaisance, selon les cas.

Il faut tenter de déterminer « l'utilisateur final ». Si le bâtiment est utilisé comme embarcation de plaisance, il faut alors se conformer aux exigences du MPO. Par contre, si le bâtiment est utilisé à des fins commerciales, il faut alors se conformer aux exigences de Transports Canada. Dans le cas d'un affrètement coque nue, l'affréteur doit assumer la responsabilité de l'exploitation et de la sécurité du bâtiment que lui confie le propriétaire; lorsque le bâtiment est utilisé à des fins de navigation de plaisance, les exigences à respecter sont celles du

MPO.

Haut de la page

Embarcation de plaisance et bâtiments autres que des embarcations de plaisance

Étant donné que le régime de sécurité qui s'applique aux embarcations de plaisance est différent de celui dont relève les autres types de bâtiment, il faut absolument être en mesure de désigner et de classer tous les bâtiments selon certaines catégories. Afin de déterminer si le bâtiment est utilisé à des fins commerciales ou non, on utilise souvent la règle empirique. Cette méthode peut être utile dans un premier temps, mais elle peut entraîner des erreurs si elle n'est pas appliquée correctement, surtout dans les cas ambigus. Lorsqu'un contrat d'affrètement est en place, il faut examiner de près les liens entre les différentes parties. Un bref survol des principales définitions peut se révéler utile à cet égard.

Embarcations de plaisance

Voici la définition de « embarcation de plaisance » en vertu du projet de loi C-15, lequel est entré en vigueur le 31 octobre 1998 :

« Embarcation de plaisance » Bâtiment utilisé par un particulier pour son plaisir et non à des fins commerciales.

Veillez noter que la mention directe du terme « passager » a été retirée de la nouvelle définition. Cependant, le fait de transporter ou non des passagers à bord est un facteur dont il faudra tenir compte pour déterminer le statut juridique d'un bâtiment, étant donné qu'un bâtiment qui transporte des passagers ne peut pas être une embarcation de plaisance.

Affrètement coque nue

Voici la définition d'un « affrètement coque nue » en vertu du projet de loi C-15, lequel est entré en vigueur le 31 octobre 1998 :

« Affrètement coque nue » Contrat de location d'un navire en vertu duquel l'affrètement a la pleine possession et l'entier contrôle du navire, y compris le droit d'en engager le capitaine et l'équipage.

Passagers

« Passager » Personne transportée sur un navire par le propriétaire ou l'exploitant. Sont exclus de la présente définition :

- a) la personne transportée sur un navire ressortissant à la Convention de sécurité et qui est :
  - (i) soit le capitaine ou un membre de l'équipage, ou une personne employée ou occupée à bord, en quelque qualité que ce soit, pour les affaires de ce navire,
  - (ii) soit âgée de moins d'un an;

b) la personne transportée sur un navire ne ressortissant pas à la Convention de sécurité et qui est :

(i) soit le capitaine ou un membre de l'équipage, ou une personne employée ou occupée à bord, en quelque qualité que ce soit, pour les affaires de ce navire,

(ii) soit un invité transporté gratuitement ou sans but lucratif sur un navire utilisé exclusivement pour l'agrément;

Par conséquent, une personne n'est pas considérée comme « passager » lorsque la personne est soit un membre de l'équipage, soit à bord du bâtiment uniquement pour son plaisir.

La définition de « passager » renvoie à une personne « transportée sur un navire par le propriétaire ou l'exploitant ».

Il est facile de déterminer le sens du terme « propriétaire » puisque ce terme est défini dans la Loi; cependant, il n'en va pas de même pour le terme « exploitant », qui n'est pas défini dans la LMMC.

Propriétaire

En vertu de la LMMC, « propriétaire » s'entend :

(i) relativement aux navires non immatriculés, du propriétaire réel, et relativement aux navires immatriculés, du propriétaire enregistré seulement

Exploitant

Étant donné que le terme « exploitant » n'est pas défini dans la LMMC, il faut tenir compte d'autres éléments pour déterminer son sens. La première question à se poser est la suivante : qui est l'exploitant du bâtiment? Dans certains cas, le propriétaire peut agir à titre d'exploitant ou une autre partie peut avoir affrété le bâtiment. Si une charte-partie est en place, il faudrait l'examiner afin d'établir ses caractéristiques et déterminer si elle répond aux exigences définies ci-dessous afin d'établir que l'affréteur est l'exploitant. Enfin, un autre élément dont il faut tenir compte est la relation entre le propriétaire, l'exploitant et les autres personnes sur le bâtiment afin de déterminer si le bâtiment est utilisé à des fins commerciales et si les personnes à bord sont des invités ou des passagers.

En comparaison, il est relativement facile de déterminer si une personne est le propriétaire ou non d'un bâtiment. Pour ce qui est de savoir si une personne agit à titre d'exploitant, il faut examiner les circonstances de chaque cas. Cependant, voici trois conditions qu'il faut remplir :

A. Contrôle - L'exploitant doit avoir le contrôle exclusif et effectif du bâtiment. Il a donc tous les pouvoirs de décision en ce qui concerne la navigation, l'embauche de personnel et le fonctionnement quotidien du bâtiment.

B. Possession - L'exploitant doit avoir la possession exclusive du bâtiment. Si l'accord conclu ne permet pas à une personne

d'avoir la possession exclusive du bâtiment, cela signifie que la personne en question n'est pas l'exploitant; si l'accord prévoit la possession partagée entre plusieurs personnes, cela signifie que ces personnes n'agissent pas à titre d'exploitant. En d'autres termes, s'il existe plusieurs contrats d'affrètement pour un même bâtiment ou pour certaines parties d'un même bâtiment, l'affréteur ne sera pas considéré comme l'exploitant, à moins qu'il soit désigné ainsi.

C. Équipage - Tous les membres de l'équipage doivent être des employés ou des agents de l'exploitant. En d'autres termes, l'exploitant doit embaucher les membres de l'équipage et se charger de la rémunération de l'équipage, au besoin. Il est également la personne dont relève l'équipage. L'affréteur est responsable de la navigation et de l'exploitation du bâtiment, ainsi que de toute mesure prise par les membres de l'équipage à cet égard dans le cadre du contrat d'affrètement. Si le propriétaire conserve un contrôle entier du bâtiment, le propriétaire est alors l'exploitant.

Haut de la page

Affrètement coque nue d'un navire autre qu'un navire à passagers - éléments requis

Un affrètement coque nue est différent de tout autre type de contrat d'affrètement, car il s'agit de la location d'un bâtiment plutôt que d'un contrat de transport. Pour mieux comprendre la différence, on peut établir un parallèle avec le fait de louer une voiture sans chauffeur et le fait de payer pour les services d'un taxi.

Habituellement, en vertu d'un contrat d'affrètement coque nue à des fins commerciales, un grand nombre de responsabilités incombent à l'affréteur. Le propriétaire fournit le bâtiment, mais toutes les autres dépenses connexes, de l'entrée en vigueur du contrat d'affrètement jusqu'à son échéance, seront portées au compte de l'affréteur.

Pour les fins visés, il n'est pas nécessaire que l'affréteur soit responsable de tous les éléments pour établir qui agit à titre d'exploitant d'une embarcation de plaisance. Souvent, le type d'affrètement envisagé sera de durée relativement courte (des semaines plutôt que des mois) et certaines responsabilités, notamment les assurances, devront presque toujours être assumées par le propriétaire. Dans pareil cas, il ne faut quand même pas exclure la possibilité de considérer l'affréteur à titre d'exploitant.

Pour déterminer le statut de l'affrètement, il faut d'abord se demander si l'affréteur est l'exploitant. Si l'on peut établir que l'affréteur est également l'exploitant, il faut ensuite déterminer le statut des personnes transportées à bord, à savoir s'il s'agit



d'invités ou de passagers. Les prochaines sections portent sur cette question.

Voici les éléments qui doivent figurer dans le contrat d'affrètement pour déterminer si l'affréteur est également l'exploitant :

(les trois premiers éléments sont essentiels)

### **1. Contrôle**

L'affréteur doit avoir un contrôle entier sur toutes les décisions opérationnelles ayant une incidence sur le bâtiment jusqu'à l'échéance du contrat d'affrètement. Bien sûr, certaines responsabilités peuvent être déléguées au capitaine ou au guide (voir n° 3 pour plus de précisions sur l'équipage); cependant, à part la sécurité de la navigation du bâtiment, toute décision finale concernant le bâtiment revient à l'affréteur.

### **2. Utilisation exclusive du bâtiment**

Le contrat doit prévoir l'utilisation exclusive de tout le bâtiment. L'affréteur doit avoir la pleine possession et doit être en mesure d'exercer un contrôle sur tout le bâtiment. Cette condition ne peut être remplie si plusieurs contrats d'affrètement s'appliquent à un même bâtiment ou à différentes parties du bâtiment.

L'affréteur doit utiliser le bâtiment à des fins de navigation de plaisance seulement. L'affréteur peut transporter des invités à bord du bâtiment, à condition que ce ne soit pas dans le cadre d'une activité commerciale ou en vue de réaliser des profits. Les invités doivent être à bord seulement pour le plaisir.

L'affréteur ne doit pas utiliser le bâtiment à des fins commerciales et ne doit pas être rémunéré pour le transport de passagers. L'affréteur ne doit pas utiliser le bâtiment à des fins qui iraient à l'encontre des lois canadiennes ou de toute autre loi applicable.

### **3. Équipage**

L'affréteur sera le seul responsable de la sélection et de l'embauche de personnel. Une seule restriction s'applique à cet égard, le propriétaire pouvant rejeter la candidature d'un membre de l'équipage s'il a des raisons valables de croire que l'employé en question n'aura pas les compétences nécessaires pour manœuvrer le bâtiment. Le propriétaire a donc le droit de refuser; cependant, le propriétaire ne peut obliger l'affréteur à embaucher une personne en particulier ni exercer un contrôle sur le processus de sélection. Ce droit vise seulement à donner au propriétaire un droit de veto dans les cas où l'embauche de certaines personnes par l'affréteur pourrait mettre en danger le bâtiment ou les personnes à bord. Par conséquent, tous les membres de l'équipage qui exploitent le bâtiment au cours du contrat d'affrètement relèveront de l'affréteur, non du

propriétaire. Si le propriétaire fournit l'équipage et paie leur salaire, soit dans le cadre du contrat d'affrètement ou non, il ne s'agira plus d'un affrètement coque nue, et l'affréteur, ainsi que toute personne à bord, seront des passagers. L'affréteur doit s'assurer qu'il y a suffisamment de personnel, que celui-ci, ainsi que toute autre personne conduisant le bâtiment, possèdent les compétences nécessaires et qu'ils aient obtenu la formation ou les brevets et certificats nécessaires pour assurer la sécurité de l'exploitation et de la navigation du bâtiment.

L'affréteur fournira, à la demande du propriétaire, tous les renseignements et documents pertinents en ce qui a trait à tout équipage ou autre personne qui exploitera le bâtiment dans le cadre du contrat d'affrètement. Le propriétaire peut exiger qu'on lui présente ces renseignements avant la livraison du bâtiment. Si le propriétaire a des raisons valables de croire qu'une personne ne satisfait pas aux exigences prévues par cette disposition, le propriétaire peut refuser que la personne en question conduise le bâtiment. Si l'affrètement viole cette disposition, le propriétaire peut mettre aussitôt fin au contrat.

#### **4. Approvisionnement et dépenses**

Les frais d'exploitation du bâtiment dans le cadre du contrat d'affrètement doivent être assumés par l'affréteur, y compris le combustible et les approvisionnements. Toutefois, ces coûts n'incluent pas le matériel à bord du bâtiment nécessaire pour assurer la sécurité et l'efficacité de l'exploitation du bâtiment; on considérera que ce type de matériel fait partie du bâtiment dans le cadre de l'affrètement. Le propriétaire peut approvisionner le bâtiment en combustible et en provisions avant l'entrée en vigueur de l'affrètement, mais l'affréteur doit en assumer les coûts.

L'affréteur doit fournir la nourriture nécessaire pour toute la durée de l'affrètement et il doit se charger de tous les autres biens renouvelables utilisés. L'affréteur devra assumer tous les coûts connexes dans le cadre du contrat d'affrètement, y compris les droits portuaires et d'amarrage, lesquels découlent de l'utilisation du bâtiment.

À la livraison, le propriétaire doit fournir à l'affréteur un inventaire de la quantité de combustible à bord du bâtiment. L'affréteur devra assumer les coûts de consommation de combustible à partir de l'entrée en vigueur du contrat d'affrètement jusqu'à la remise du bâtiment.

#### **5. Assurances**

Dans ce cas-ci, il est peu probable que l'affréteur soit tenu d'assumer les responsabilités en matière d'assurances. Il faut s'informer auprès du propriétaire pour déterminer si le bâtiment et les invités sont couverts par les assurances. Si ce n'est pas le

cas, l'affrèteur qui n'a pas pris les mesures nécessaires pourrait faire face à de graves problèmes.

#### **6. Sous-frètement**

L'affrèteur ne peut céder un contrat d'affrètement ou sous-fréter le bâtiment sans le consentement du propriétaire. En aucun cas l'affrèteur ne peut sous-fréter le bâtiment afin de réaliser des profits ou à des fins commerciales.

#### **7. Réparations**

L'affrèteur est responsable de tout dommage qui pourrait survenir durant l'affrètement et, par conséquent, des coûts de réparation connexes. L'affrèteur n'est pas nécessairement tenu d'effectuer les réparations; habituellement, le propriétaire s'en charge et facture les coûts à l'affrèteur.

#### **8. Obligations de l'affrèteur**

L'affrèteur est responsable de toutes les questions relatives à la navigation, à l'exploitation et à l'entretien du bâtiment durant l'affrètement. L'affrèteur doit s'assurer que toutes les personnes à bord du bâtiment respectent les lois applicables en ce qui a trait à la sécurité ou à l'exploitation du bâtiment. L'affrèteur doit tenir le bâtiment et le matériel à bord en bon état de fonctionnement. L'affrèteur devra verser une indemnité au propriétaire pour payer les coûts ou dépenses qui découlent du non-respect de ses obligations.

#### **9. Obligations du propriétaire**

Le propriétaire doit livrer le bâtiment à l'endroit et à l'heure convenus. Le propriétaire doit fournir un bâtiment en bon état de navigabilité et doit fournir tout le matériel nécessaire pour assurer la sécurité et l'efficacité de l'exploitation du bâtiment ou tout matériel requis en vertu des lois applicables.

[Haut de la page](#)

Passager ou invité?

Voici la principale question qu'il faut se poser lorsqu'il faut décider quel régime s'applique au bâtiment en question : les personnes transportées à bord sont-elles des passagers ou non?

Il y a peu d'ambiguïté lorsque la personne qui possède le bâtiment agit également à titre d'exploitant et qu'il n'existe aucune forme d'affrètement. Dans ce cas, il faut examiner la relation entre le propriétaire et les personnes à bord. Toute personne qui doit payer son transport à bord du bâtiment est considérée comme un passager, et le bâtiment relève donc du régime de Transports Canada. Si le propriétaire reçoit une quelconque forme de rémunération pour l'utilisation du bâtiment, même si elle ne provient pas directement des personnes transportées à bord, il s'agit alors de passagers. Si les personnes à bord sont des invités, qu'il n'y a aucune forme de rémunération et que le bâtiment est utilisé exclusivement à des

fins de navigation de plaisance, on considère qu'il ne s'agit pas de passagers; par conséquent, l'embarcation relève du régime qui s'applique aux embarcations de plaisance. Le cas d'un propriétaire qui invite quelques amis pour un voyage à bord de son embarcation de plaisance constitue un bon exemple. Si l'embarcation est utilisée uniquement à des fins de navigation de plaisance et qu'aucun objectif commercial n'est visé, les personnes à bord ne sont pas considérées comme des passagers. D'après le dictionnaire, le terme « commercial » signifie « conçu essentiellement à des fins lucratives ». Par conséquent, un simple partage des coûts ou une contribution au niveau des dépenses ne seront pas considérés comme des activités commerciales. Cependant, si un quelconque objectif commercial est visé, même de façon indirecte, il s'agira de passagers.

[Haut de la page](#)

Canada