



Le 5 octobre 2010

[TRADUCTION]

PAR COURRIEL

Madame Geneviève St-Amour
Agente de la politique, Assurance maritime et responsabilité civile
Politique maritime internationale et responsabilité civile
Transports Canada
Place de Ville, Tour C
330, rue Sparks, 25^e étage
Ottawa (Ontario) K1A 0N5

Objet : Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, 2007

Madame,

Je vous écris au nom de la Section nationale du droit maritime de l'Association du Barreau canadien (la Section de l'ABC) en réponse au document de travail, daté du 1^{er} avril 2010, portant sur la *Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, 2007* (la Convention de Nairobi).

L'Association du Barreau canadien est une association nationale qui regroupe plus de 37 000 juristes, dont des avocats, des notaires, des professeurs de droit et des étudiants en droit dans l'ensemble du Canada. Les principaux objectifs de l'Association comprennent l'amélioration du droit et de l'administration de la justice.

La Convention de Nairobi vise la responsabilité et l'indemnisation relatives aux incidents maritimes qui se produisent au-delà des eaux territoriales. Le nombre de navires abandonnés dans les eaux canadiennes se multiplie, surtout le long de la côte ouest. En adhérant à la Convention de Nairobi, qui renferme des dispositions sur « l'assurance obligatoire et l'accès direct », le Canada disposerait d'un outil supplémentaire lui permettant d'intervenir lors d'incidents futurs qui entraînent l'abandon des navires. Pour ce seul et unique motif, le Canada, s'il décide d'adopter la Convention de Nairobi, devrait en étendre le champ d'application à ses eaux intérieures et territoriales.

Le fait d'étendre le champ d'application de la Convention à toutes les eaux canadiennes, y compris la zone économique exclusive (ZEE), favoriserait aussi le Canada dans les cas où il répond à des incidents dans l'Arctique, en plus de renforcer les revendications de souveraineté du Canada dans cette région du pays.

Toutefois, le Canada ne devrait pas être le seul pays à adopter la Convention de Nairobi. Il ne devrait l'adopter que si cette dernière reçoit un soutien international appréciable. La navigation maritime est une affaire internationale. Il arrive souvent qu'un navire soit enregistré dans un pays

qui n'est pas un État côtier. Les droits de propriété, l'affrètement, la gestion et l'exploitation d'un navire peuvent relever d'entreprises situées dans plusieurs pays différents. Les membres de l'équipage sont souvent ressortissants de différentes nations.

Cette réalité a été reconnue par la Cour suprême du Canada lorsqu'elle affirmait que « l'existence de règles de droit maritime uniformes est nécessaire en pratique à cause de la nature même des activités relatives à la navigation et aux expéditions par eau, telles qu'elles sont exercées au Canada. Bon nombre des règles de droit maritime sont le produit de conventions internationales et les droits et obligations juridiques de ceux qui se livrent à la navigation et aux expéditions par eau ne devraient pas changer de façon arbitraire suivant le ressort. »¹ Les commentaires de la Cour s'appliquent aussi bien dans le contexte du droit maritime canadien que dans celui du droit maritime international. Il faudrait s'assurer qu'en adhérant à la Convention de Nairobi, nous favorisons l'uniformité du droit maritime au lieu d'ajouter à sa complexité. Avant d'adopter cette dernière, le Canada devrait également consulter des assureurs, au pays et à l'étranger, sur lesquels la Convention aurait peut-être une incidence, à la lumière de l'impact des dispositions concernant « l'assurance obligatoire et l'accès direct ».

Je vous prie d'agréer, madame, l'expression de mes sentiments distingués.

(original signée par Kerri Froc pour Peter Swanson)

Peter Swanson
Président, Section nationale du droit maritime

¹ *Succession Ordon c. Grail*, [1998] 3 R.C.S. 437 au para. 71, citant *Whitbread c. Whalley*, [1990] 3 R.C.S. 1273.