



Le 21 décembre 2005

Monsieur Jerry Rysanek
Directeur, Politique maritime internationale
Transports Canada
Place de Ville, Tour C
Ottawa (Ontario)
K1A 0E6

Monsieur,

Objet : Réforme du droit maritime – Document de travail – mai 2005

En mai 2005, Transports Canada a publié un document de travail qui expose certaines propositions de politique visant à modifier des éléments importants du droit maritime canadien et a demandé aux intervenants et intervenantes de formuler des commentaires. En réponse à cette demande, la Section du droit maritime de l'Association du Barreau canadien (la Section de l'ABC) est heureuse de présenter à Transports Canada le présent mémoire.

Première partie – Responsabilité en matière maritime

Chapitre premier

La Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes – dans sa version modifiée par le Protocole de 1996

La Section de l'ABC appuie les recommandations stratégiques de Transports Canada visant à ratifier la *Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes* et le Protocole de 1996, à l'exception des recommandations sur les créances SNPD (substances nocives et potentiellement dangereuses.)

Le Protocole de 2003 portant création d'un fonds complémentaire au Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

Le Canada a adhéré à la *Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile* (« CRC ») et au *Fonds d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1992* (« FIPOLE ») qui régissent la responsabilité des propriétaires de navires en cas de déversements d'hydrocarbures et établissent une limite de responsabilité pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (environ 180 millions de dollars pour les

500 - 865 Carling, Ottawa, ONTARIO Canada K1S 5S8

Tel/Tél. : (613) 237-2925 Toll free/Sans frais : 1-800-267-8860 Fax/Télécop. : (613) 237-0185

Home Page/Page d'accueil : www.cba.org E-Mail/Courriel : info@cba.org

grands pétroliers.) Le Canada a créé un fonds national (la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures) qui verse une indemnisation supplémentaire pouvant aller jusqu'à 140 millions de dollars pour chaque déversement d'hydrocarbures. La Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures verse aussi la contribution du Canada au FIPOL pour le compte des réceptionnaires d'hydrocarbures canadiens.

Plusieurs déversements graves d'hydrocarbures en Europe ont ouvert la voie à l'adoption du *Protocole de 2003 portant création d'un fonds complémentaire* (le Protocole de 2003) entré en vigueur en mars 2005. Transports Canada recommande que le Canada ratifie le Protocole de 2003, ce qui permettrait d'augmenter le montant d'indemnisation au Canada pour le porter à environ 1,6 milliard de dollars. La Section de l'ABC désire souligner que, à ce jour, sept pays européens, ainsi que le Japon, ont ratifié le Protocole de 2003. Le Protocole de 2003 a joué un rôle essentiel dans le maintien des pays européens dans le régime de la convention sur le fonds international par suite des deux naufrages récents au large des côtes atlantiques de l'Espagne et de la France¹.

La Section de l'ABC convient que le Canada devrait ratifier le Protocole de 2003. Cependant, elle a des inquiétudes relativement au fait que le FIPOL pourrait être obligé d'imposer de nouveau des droits de douane sur le pétrole importé. Par conséquent, la Section de l'ABC recommande à Transports Canada d'examiner attentivement la question, préférablement en collaboration avec d'autres intervenants tels que la Garde côtière canadienne et l'administrateur du FIPOL.

La Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (Convention sur les hydrocarbures de soute)

Nous prévoyons que la ratification et la mise en application de la Convention sur les hydrocarbures de soute auront peu de répercussions sur les lois canadiennes, compte tenu des dispositions actuelles de la Partie 6 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* et du fait que tous les propriétaires de navires commerciaux appartiennent à des associations de protection et d'indemnisation qui offrent une assurance pour ce genre de déversement d'hydrocarbures. La Section de l'ABC est d'accord avec la recommandation stratégique de Transports Canada visant à ratifier la Convention sur les hydrocarbures de soute, ne serait-ce que pour encourager l'harmonisation du droit maritime international.

Cela étant dit, nous considérons que les Canadiens et les Canadiennes ne devraient pas perdre les avantages découlant de certains éléments importants de la législation nationale par suite de la ratification de la Convention sur les hydrocarbures de soute. Par exemple, dans le cadre de la Convention sur les hydrocarbures de soute, le créancier peut intentar une action en indemnisation contre le propriétaire du navire ou son assureur. Dans le cadre du régime actuel, un créancier qui ne veut pas intentar des poursuites judiciaires peut présenter sa demande d'indemnisation au FIPOL. Tout comme dans le cas de la *Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile*, le gouvernement devrait mettre en application la Convention sur les hydrocarbures de soute de manière à protéger le droit des créanciers de présenter une demande d'indemnisation au FIPOL.

¹ Les naufrages des pétroliers « Erika » et « Prestige ».

La Convention sur les hydrocarbures de soute ne tient pas compte d'un autre élément important du régime canadien actuel, soit le droit des personnes qui tirent leur revenu uniquement des activités maritimes de présenter une demande d'indemnisation au FIPOL par suite d'un déversement d'hydrocarbures. Ici encore, la mise en application de la Convention sur les hydrocarbures de soute ne devrait pas porter atteinte au droit de cette catégorie de créanciers de recevoir une indemnisation.

La Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (Convention SNPD)

La Section de l'ABC appuie les recommandations stratégiques de Transports Canada visant à ratifier et à mettre en application la Convention SNPD. Nous convenons également que la responsabilité des navires autres que des navires de mer exploités dans nos eaux internes et transportant des cargaisons de SNPD demeure assujettie à la Partie 6 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* et que lesdites cargaisons de SNPD ne soient pas considérées comme des « cargaisons donnant lieu à contribution » pour l'application de la Convention SNPD.

En outre, la Section de l'ABC appuie la recommandation visant à soustraire à l'application de la Convention les navires de mer d'une jauge brute ne dépassant pas 200 t.j.b. qui effectuent des voyages intérieurs et transportent des SNPD uniquement en colis.

En outre, la Section de l'ABC accepte la définition de « réceptionnaire » donnée à l'alinéa 1(4)a) de la Convention SNPD et appuie la proposition de Transports Canada relative à l'obligation de faire rapport sur les cargaisons de gaz naturel liquéfié (GNL).

Relativement aux exigences de déclaration des réceptionnaires, la Section de l'ABC propose de confier à l'administrateur du FIPOL la responsabilité d'assurer le respect des règlements.

En outre, la Section de l'ABC appuie la proposition de Transports Canada visant à adopter la définition de « personnes associées » donnée au paragraphe 76(7) de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* et à imposer des amendes à toutes les personnes qui n'ont pas un certificat d'assurance conforme à la Partie 6 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

La Section de l'ABC ne formule pas de recommandations sur les autres propositions de Transports Canada relatives à la Convention SNPD. Cependant, nous recommandons d'effectuer, avant de ratifier et de mettre en application la Convention SNPD, un examen des dispositions législatives canadiennes sur l'environnement telles que la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement* (1999) qui pourraient s'appliquer aux SNPD afin d'éviter des conflits de loi lors de la mise en application de la Convention SNPD. Une telle situation serait incompatible avec l'objectif de Transports Canada, que nous appuyons pleinement, d'harmoniser le régime juridique canadien avec le droit maritime international.

Chapitre second

Responsabilité et assurance en matière de transport de passagers par eau

1. Modification de la définition de « navire »

La Section de l'ABC considère qu'on doit soustraire les activités de « tourisme d'aventure » (telles que le kayak ou la descente en eau vive) à l'application de la Partie 4 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*. Cependant, elle n'accepte pas la proposition de Transports Canada visant à exclure certains types de navires, car elle permettrait de soustraire à l'application de la loi les entreprises qui offrent des activités de tourisme d'aventure. Une telle exclusion aurait une portée trop générale. La Section de l'ABC propose, si on décide de soustraire les activités de « tourisme d'aventure » à l'application de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, de viser les activités de tourisme d'aventure plutôt que les types d'embarcation, bien que l'élaboration de telles mesures législatives puisse poser des défis.

Par exemple, à notre avis, on ne doit pas soustraire à l'application de la loi les embarcations motorisées telles que les embarcations à coque pneumatique et les bateaux pneumatiques rigides. On a affirmé qu'il faut soustraire à l'application de la Partie 4 de la loi les navires qui offrent des activités de tourisme d'aventure parce que les exploitants et les passagers, passagères, desdits navires acceptent les risques et font ces activités en raison du risque. Cependant, les embarcations à coque pneumatique et les bateaux pneumatiques rigides motorisés sont utilisés pour des activités telles que les excursions de pêche et les activités d'observation de baleines. Nous ne pouvons accepter que ces exploitants et passagers s'attendent à un niveau de risque plus élevé que les passagers de bateaux pneumatiques rigides de même dimension et de même puissance.

Si le gouvernement décide de soustraire les entreprises de « tourisme d'aventure » à l'application de la Partie 4 de la loi, lesdites entreprises ne seront pas obligées de souscrire une assurance et, par conséquent, Transports Canada devra prendre en considération la question de savoir si lesdites entreprises doivent être assujetties à la Partie 3 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* et avoir le droit de limiter leur responsabilité.

Si on décide que l'exclusion doit viser le type d'embarcation utilisée, la Section de l'ABC conseille d'adopter le libellé suivant : « tout navire, bateau ou embarcation, peu importe sa longueur, propulsé manuellement au moyen de rames ou d'avirons »

En dernier lieu, la Section de l'ABC désire souligner qu'une assurance obligatoire d'un million de dollars pour les navires de 15 t.j.b. ou moins est insuffisante et qu'il serait plus raisonnable de l'établir à deux millions de dollars minimum. En outre, la Section de l'ABC considère que la hausse des exigences relatives aux navires dont la capacité excède 15 t.j.b. est trop élevée, ce qui peut désavantager les embarcations d'une telle capacité qui exercent des activités semblables à celles des navires de 15 t.j.b. ou moins. La Section de l'ABC considère que les exigences devraient monter plus graduellement.

2. Avis

La Section de l'ABC appuie l'exigence de donner avis de polices d'assurance. Toutefois, à notre avis, ce sont les propriétaires de navires, et non les assureurs, qui doivent présenter une preuve d'assurance aux inspecteurs autorisés.

La proposition voulant que les assureurs doivent donner avis de toute résiliation ou modification des polices d'assurance est trop bureaucratique, surtout lorsque les modifications ne sont pas importantes, et peut imposer une responsabilité déraisonnable aux courtiers d'assurance et aux assureurs. Si le gouvernement décide d'adopter la proposition voulant que les assureurs (et non les propriétaires de navires) doivent donner avis de toute modification ou résiliation d'une police d'assurance, les dispositions législatives doivent préciser que les assureurs ne seront pas tenus responsables s'ils négligent de donner avis et qu'une telle circonstance ne porte pas atteinte aux droits de l'assureur et de l'assuré dans le cadre de la police d'assurance. Par exemple, la police doit être valide jusqu'à la réception de l'avis de résiliation par l'assuré, et non par le gouvernement.

3. Détention de navires

La Section de l'ABC appuie la proposition de Transports Canada visant à autoriser la détention des navires qui contreviennent au règlement sur l'assurance obligatoire et à permettre la délégation des pouvoirs d'exécution et d'application pourvu que la personne qui a reçu la délégation de pouvoir soit autorisée à traiter les questions liées au transport maritime.

4. Modification de l'article 37 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*

La Section de l'ABC ne formule aucune objection à la proposition de Transports Canada visant à préciser que les personnes transportées sans contrat de transport sont considérées comme des « passagers » pour autant que les exclusions énoncées à l'article 37 ne soient pas modifiées.

Deuxième partie – Modifications diverses au droit maritime canadien

Délai de prescription extinctive général applicable aux créances maritimes

La Section de l'ABC accepte l'adoption d'un délai général de prescription extinctive applicable aux créances maritimes. Les délais de prescription extinctive visent à procurer un certain degré de certitude quant à la possibilité de poursuites judiciaires, et on doit éliminer l'incertitude actuelle entourant l'application des délais de prescription extinctive applicables aux créances maritimes dans le cadre des lois provinciales et territoriales. L'adoption d'un délai de prescription extinctive général applicable au droit maritime aide aussi à atteindre l'objectif d'harmoniser les dispositions législatives relatives au droit maritime partout au pays.

Cependant, la Section de l'ABC se pose la question de savoir si le délai de prescription extinctive de deux ans est acceptable. Les provinces et les territoires prévoient des délais de prescription extinctive différents. Par exemple, en Colombie-Britannique, un créancier a six ans à compter de la date à laquelle le fait générateur est survenu pour intenter une action en justice (par exemple, une facture de réparation impayée) ou pour exercer un recours contractuel sans dommage matériel (par exemple, manque à gagner pour la saisie illégale d'un navire). La Colombie-Britannique prévoit un délai de prescription extinctive de deux ans pour les dommages directs à compter de la date de la divulgation du fait générateur. L'Ontario, suivi de l'Alberta et de la Saskatchewan, a adopté un délai de prescription extinctive de deux ans pour toutes lesdites créances. Le Québec prévoit un délai de prescription extinctive de trois ans pour les réclamations contractuelles et non contractuelles. En revanche, la Nouvelle-Écosse prévoit un délai de prescription extinctive de six ans applicable à toutes lesdites créances (sauf dans des circonstances particulières telles que les accidents avec des véhicules motorisés).

La Section de l'ABC désire formuler les commentaires positifs suivants sur le délai de prescription extinctive de deux ans :

- un délai de prescription de deux ans oblige le créancier à intenter une action dans des délais plus brefs; la mémoire des témoins est donc plus fidèle;
- après deux ans (ou à l'expiration de tout bref déposé), les défendeurs potentiels savent si un créancier a intenté une action en justice;
- un délai de prescription extinctive de deux ans reflète la tendance récente observée en Ontario, en Alberta et en Saskatchewan, provinces qui comptent une importante population et un grand nombre d'entreprises;
- même les provinces qui ont adopté un délai de prescription extinctive plus long prévoient pour certaines créances un délai de prescription inférieur à deux ans (par exemple, en Colombie-Britannique, le délai de prescription d'un an applicable à une action en justice relative à une police d'assurance);
- on peut accorder une prorogation de délai si toutes les parties acceptent.

La Section de l'ABC désire formuler les commentaires négatifs suivants sur le délai de prescription extinctive de deux ans :

- une obligation contractuelle est un droit important qui ne doit pas s'éteindre rapidement;
- une partie peut avoir des raisons commerciales de ne pas intenter une action dans un délai de deux ans à compter de la date du fait générateur de la créance, surtout lorsque les deux parties ont des relations d'affaires;
- les entreprises maritimes jouent un rôle beaucoup plus important dans l'économie de la Colombie-Britannique et des provinces maritimes que dans l'économie de l'Ontario, de l'Alberta et de la Saskatchewan. Un délai de prescription de six ans est en harmonie avec les dispositions en vigueur dans les provinces qui comptent le plus grand nombre d'entreprises maritimes.

Bien que le délai de prescription de deux ans ou de six ans soit pour elle matière à débat, la Section de l'ABC est prête à soutenir le délai de prescription extinctive de deux ans. Ladite période devrait commencer à la date de la divulgation d'un fait générateur conformément aux règlements en vigueur dans la plupart des provinces et territoires.

En dernier lieu, Transports Canada devrait examiner la question de savoir si les parties peuvent se soustraire au délai de prescription établi par la loi.

Créances des approvisionneurs canadiens de navires au titre de factures impayées

Les membres de la Section de l'ABC ont examiné la question de savoir s'il est nécessaire de créer un privilège maritime au profit de cette catégorie de créanciers. Actuellement, la Section de l'ABC n'est pas en mesure d'exprimer un avis sur la proposition de Transports Canada.

Cependant, puisque le gouvernement peut décider de créer un tel privilège maritime, la Section de l'ABC désire répondre aux questions posées par Transports Canada.

1. Quelle serait la portée du privilège maritime au profit des approvisionneurs de navires?

L'adoption de la règle américaine qui prévoit un privilège maritime pour les approvisionnements nécessaires pourrait introduire un élément d'incertitude dans le droit canadien. Les approvisionneurs canadiens de navires sont suffisamment protégés si ledit privilège maritime se limite à un droit réel prévu par la loi aux termes de l'article 22(2)(m) de la *Loi sur les Cours fédérales* dans le cadre de leurs activités principales et traditionnelles.

2. Qui aurait le pouvoir de grever le navire au titre de fournitures de navires?

La Section de l'ABC considère qu'on ne doit pas modifier les lois canadiennes en vigueur et qu'on ne doit pas adopter le droit américain qui permet à un plus grand nombre de catégories de personnes de grever un navire.

3. Quel serait le rang d'un nouveau privilège maritime au profit des approvisionneurs de navires?

La Section de l'ABC considère qu'un privilège maritime doit avoir la priorité sur toutes les hypothèques, à l'exception de toute hypothèque précédemment enregistrée dans le pays de résidence du prêteur qui revendique un privilège maritime. Il s'agit d'une version simplifiée du régime américain de privilèges maritimes pour les approvisionneurs de navires qui est très complexe.

Saisie de navires jumeaux et modification de la version anglaise du paragraphe 43(8) de la Loi sur les Cours fédérales

Le document de travail tient compte des inquiétudes dans le milieu du droit maritime au sujet de la portée de la disposition sur la saisie de navires jumeaux du paragraphe 43(8) de la *Loi sur les Cours fédérales*.

Le document de travail explique que l'expression « saisie de navires jumeaux » se rapporte à la situation où une action en justice est intentée contre l'un des navires d'une flotte de navires qui appartient à un seul et même propriétaire et qui comprend le navire qui a causé la perte ou les dommages dans les faits. Dans l'affaire *Royal Bank of Scotland c. The Golden Trinity*, le protonotaire Hargrave a conclu que la disposition vise à empêcher un propriétaire d'un navire de soustraire son avoir à toute action en faisant relever chaque navire d'une société distincte.²

²

(2004), 254 F.T.R. 1 (C.F.).

La Section de l'ABC considère que le recours prévu au paragraphe 43(8) est ambigu pour deux motifs :

- La jurisprudence a donné des interprétations contradictoires du paragraphe 43(8). Dans l'affaire *Hollandsche Aanneming Maatschapp c. The Ryan Leet*, la Cour fédérale a fondé son interprétation sur la version anglaise du paragraphe.³ D'autres décisions ont donné des interprétations différentes fondées sur la version française du paragraphe;
- Le paragraphe 43(8) ne donne pas suffisamment de directives sur les facteurs qui doivent être pris en considération pour déterminer si un navire est le navire « jumeau » d'un autre navire ou, pour citer le paragraphe, le navire « *appartient au véritable propriétaire du navire en cause dans l'action.* »

Les modifications au paragraphe 43(8) de la *Loi sur les Cours fédérales* proposées par Transports Canada abordent uniquement la première question. Les modifications permettraient d'harmoniser la version anglaise du paragraphe 43(8) avec la version française. Le document de travail énonce que les modifications proposées « ne visent pas à donner à penser qu'il s'agit d'un élargissement de la portée du terme « propriétaire véritable » (« *beneficial owner* ») » au-delà des paramètres établis dans l'arrêt *Royal Bank of Scotland c. The Golden Trinity*.

La Section de l'ABC appuie la modification proposée parce qu'elle permettra l'harmonisation des versions anglaise et française du paragraphe 43(8). Bien que les membres de la Section n'aient pu déterminer si on doit élargir ou limiter la portée du paragraphe 43(8), ils conviennent qu'un conflit entre la version française et anglaise est inadmissible.

Dans l'affaire *Norcan Electrical Systems Inc. c. FB XIX et FB XX*, le protonotaire Hargrave a conclu que la version anglaise des dispositions sur la saisie de navires jumeaux parle de « la propriété effective » (*beneficially owned by*), tandis que la version française emploie les mots « appartient au véritable propriétaire » (*is owned by the beneficial owner*). On pourrait régler le problème en mettant l'accent sur la « faute » du navire du défendeur ou du navire jumeau présumé plutôt que sur la « propriété effective. » Dans tous les cas, les modifications doivent respecter le concept de saisie de navire jumeau, soit lever le voile de la personnalité juridique pour empêcher un propriétaire d'un navire de soustraire son avoir à toute action en faisant relever chaque navire d'une société distincte. Une telle modification est en harmonie avec les directives de la *Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer* et avec la mise en application de la Convention dans d'autres pays.

Relativement à la deuxième question, l'Association canadienne de droit maritime (ACDM) propose une modification visant à remplacer l'expression « propriétaire véritable » par le terme « propriétaire » afin d'éliminer l'ambiguïté du paragraphe 43(8). La Section de l'ABC affirme que la proposition de l'ACDM apporterait des modifications importantes à la loi. Si Transports Canada désire recevoir d'autres commentaires sur les dispositions relatives à la saisie de navires jumeaux, la Section de l'ABC sera heureuse de formuler des recommandations sur la question.

Réforme de certaines règles de common law désuètes relatives aux biens et aux obligations en matière maritime

Le document de travail mentionne que la décision de la Cour suprême du Canada dans l'affaire *Succession Ordon c. Grail* a limité l'applicabilité des lois provinciales et territoriales aux questions de navigation et de marine marchande.⁴ Par conséquent, un grand nombre de domaines touchant la responsabilité civile délictuelle, les contrats et les biens maritimes sont régis, en l'absence d'une intervention législative, par des règles de common law désuètes. Le document de travail propose l'adoption de dispositions législatives fédérales dans un certain nombre de domaines précis en vue d'harmoniser le droit maritime avec les lois provinciales et territoriales actuelles.

La Section de l'ABC approuve la proposition de Transports Canada visant à édicter des dispositions législatives dans les différents domaines examinés par le document de travail, sous réserve des commentaires suivants.

Relativement au point (ix) « Hypothèques (*mortgages*) et autres sûretés dans des biens maritimes », la Section de l'ABC accepte la proposition visant à créer un régime semblable aux régimes provinciaux et territoriaux sur les sûretés mobilières pour l'octroi de sûretés dans des biens maritimes. La Section de l'ABC recommande que le nouveau régime établisse un registre public des titres de propriété des navires semblable au registre prévu par la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

Relativement au point (xi), « Sanction judiciaire de droits : demandes entre défendeurs et mise en cause de tiers », la Section de l'ABC n'approuve pas la proposition de Transports Canada visant à adopter des dispositions législatives qui rendraient inopérantes les clauses « d'immunité de poursuite » ayant pour but de tenir en échec les appels en garantie jusqu'à ce que la responsabilité de l'assuré ait fait l'objet d'un jugement. Dans la mesure où un traitement juste et équitable exige de contrer les clauses d'immunité de poursuite de façon à ce que les assurés n'aient pas à contester une demande sans savoir s'ils sont protégés par l'assurance-responsabilité, cela devrait se faire au moyen des dispositions de la common law. La plupart des lois provinciales et territoriales règlent la question de cette manière. Dans l'affaire *Svetlichny c. Orerend*, la Cour d'appel de la Colombie-Britannique a conclu que le juge peut annuler une clause « d'immunité de poursuite » sans faire appel à une intervention législative.⁵ La Section de l'ABC conseille de régler cette question en se fondant sur la nouvelle jurisprudence, ce qui permet une plus grande flexibilité par rapport à l'intervention législative.

Troisième partie – Modifications d'ordre administratif

Transfert des dispositions relatives au sauvetage de la *Loi sur la marine marchande du Canada* à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*

La Section de l'ABC accepte la proposition de transférer les dispositions relatives au sauvetage de la *Loi sur la marine marchande du Canada* à la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

⁴ [1998] 3 R.C.S. 437.

⁵ (1982), 33 B.C.L.R. 214.

Titre de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*

La Section de l'ABC considère qu'il n'est pas nécessaire de modifier le titre de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Conclusion

La Section de l'ABC remercie Transports Canada de lui avoir donné la possibilité d'exprimer son opinion sur ces questions. À notre avis, nos recommandations permettront de préciser le droit maritime canadien, faciliteront les activités de l'industrie du transport maritime au pays et dans le monde, amélioreront la sécurité et faciliteront le recouvrement par les personnes qui ont subi des dommages découlant des activités des entreprises maritimes. Nous avons fait ressortir certaines questions qui gagneraient probablement à être examinées plus en profondeur; nous serons heureux de participer à toute consultation ultérieure à leur sujet, le cas échéant.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments distingués.

(Original signé par Kerri Froc, au nom de Richard Desgagnés)

Richard Desgagnés
Président, Section nationale du droit maritime