

l'exemple que je prends, si la somme de \$2,500,000 ne compense pas tous les dommages personnels, ceux qui font une réclamation contre le navire en cause peuvent partager, de façon proportionnée, avec les propriétaires des biens qui ont subi des dommages, le montant qui avait été réservé pour payer les dégâts matériels ou encore retirer leur part au moment de la répartition de la somme restante de l'argent en dépôt.

Cette nouvelle disposition insérée dans la nouvelle convention permettra de bien établir que la responsabilité globale, ou les limites, si vous voulez, de la responsabilité globale sera étendue également à ceux qui sont placés sur le même pied que les propriétaires en ce qui concerne les avaries causées par des navires, par exemple: le capitaine, l'officier en second, le pilote et tout autre officier. Leur responsabilité est limitée à celle qui incombe au propriétaire.

Apparemment, les tribunaux avaient rendu une décision unanime au cours des années passées, au sujet de la responsabilité, mais elle n'avait jamais été exprimée dans une mesure législative ou une convention. Mais maintenant, il est bien établi, en noir sur blanc, que la responsabilité des officiers sera limitée dans la même mesure que celle des propriétaires.

Les articles 31, 32, 33 et 34 du bill prévoient la caution qui doit être fournie par les propriétaires du navire qui veulent faire lever une détention en raison d'une réclamation qui n'a pas été acquittée ou réglée. Une caution égale au montant de la réclamation peut être fournie au Canada ou ailleurs. Ces articles prévoient aussi le dépôt d'une garantie dont le montant sera égal au total des réclamations et qui sera versée à la Cour de l'Échiquier. Le montant ainsi versé sera mis à la disposition du réclamant par la cour.

Ils prévoient aussi la possibilité, si le navire est au Canada, d'assumer toutes les réclamations des responsabilités encourues, soit au Canada, soit dans un autre pays. Ainsi, le Canada peut être choisi comme le pays devant recevoir les garanties et devant les mettre à la disposition des réclamants. Si l'accident s'est produit dans un autre pays et que le propriétaire du navire fait un dépôt au Canada pour régler toutes les réclamations faites par ceux qui résident au Canada, ou à l'égard de biens au Canada, le tribunal peut réserver une partie des fonds en vue de compenser les dommages causés dans un autre pays ou à la propriété située ailleurs. Ces dispositions renferment beaucoup de détails relatifs au dépôt de l'argent et au tribunal chargé de son affectation. Tout cela est bien conforme à la convention.

Je dirai que cette proposition a été formulée au Canada par l'Association du barreau

canadien et, aussi, par l'Association des armateurs qui conseillent des avocats versés dans la loi et au fait des réclamations qu'on peut faire par suite d'accidents. Voilà tous les renseignements que je peux vous fournir au sujet des articles 31, 32, 33 et 34 relatif à la limite de la responsabilité.

Cette limite de la responsabilité existe depuis longtemps. Elle a été modifiée en maintes occasions. Elle a été l'objet d'une étude approfondie, et les tribunaux et les avocats ont eu à en tenir compte plus d'une fois. Cette nouvelle limite de la responsabilité, y compris les articles qui traitent de la répartition et des privilèges accordés à ceux qui ont subi des dommages, reflète les derniers perfectionnements, pour ainsi dire, apportés à ce sujet et qui s'imposent, semble-t-il, lorsqu'un navire est en cause. Personne ne s'y objecte. Il semble qu'on accorde maintenant moins d'importance à la limite. J'entends par là qu'on donne maintenant plus d'argent aux personnes qui subissent des dommages causés par des navires océaniques. La limite permise n'a pas toujours été aussi élevée qu'elle ne l'est aujourd'hui. Certes, un maximum doit être prévu, sinon, il serait impossible d'assurer un navire, le coût de la prime étant trop élevé.

L'article 35 a trait, à la dernière convention que j'ai mentionnée, savoir l'accord du Commonwealth sur la marine marchande, conclu en 1931.

Cet article prévoit que le cabotage dans les pays signataires pourra être accessible à d'autres pays qui ont conclu l'accord. Cela veut dire que tout navire des pays qui ont signé l'accord de 1931 pourrait venir naviguer sur le littoral d'un autre pays signataire et s'y livrer au cabotage.

Pour le Canada, le plus important résultat de cette mesure, c'est que les navires de la Grande-Bretagne ont fait beaucoup de cabotage sur le littoral atlantique. Ce pays joue maintenant un rôle important dans cette région et sa participation au cabotage doit continuer de toute nécessité. La présente modification ne change rien à la situation.

Le cabotage sur les Grands lacs était entièrement effectué par des navires canadiens jusqu'à l'ouverture de la voie maritime, et tant que les navires britanniques et ceux des Antilles britanniques ne pouvaient s'engager dans ces eaux. Pour le Canada, cela entraîne les désavantages suivants:

1. Les navires immatriculés en Grande-Bretagne auront un avantage sur les caboteurs canadiens des Grands lacs, car leurs frais de réparation sont moins élevés et leurs équipages sont moins bien payés.

2. Les navires britanniques pourront se retirer en hiver pour aller sillonner d'autres