

sociétés canadiennes se réassuraient auprès des caisses communes anglaises et du gouvernement anglais. J'ai ici un tableau: je puis le consigner au hansard ou donner les résultats nets. Pour ce qui est des navires, le résultat net a été un bénéfice, si on peut l'appeler ainsi,—le ministère anglais des Transports l'appelle le revenu global provenant des primes sur les navires,—de 75 millions de livres; pour les cargaisons, le bénéfice a été de 36 millions de livres. Le régime s'est donc soldé par un bénéfice de 111 millions de livres. Malheureusement, on n'a pu nous fournir la ventilation de ces chiffres pour ce qui est des navires canadiens.

M. Macdonnell (Greenwood): Si je ne m'abuse, on a dit, au cours du débat antérieur, que les bénéfices réalisés à l'égard des navires ont été suffisants pour payer les pertes subies, au Royaume-Uni, à l'égard de propriétés.

M. Sinclair: Tel n'est pas le cas. Les pertes de propriétés étaient assujéties à un plan d'assurance totalement différent comme cela s'est produit au Canada. L'honorable représentant de Greenwood s'est ensuite enquis du régime en vigueur aux États-Unis. Le Congrès a maintenant autorisé le secrétaire au Commerce à offrir d'assurer ou de réassurer les navires américains contre les risques de guerre. La façon de procéder fait encore l'objet de discussions avec le groupe d'armateurs qui organisera ces coopératives.

L'honorable député a également demandé quelle était la réaction des compagnies privées d'assurances maritimes vis-à-vis de ce programme. Le Canada compte trois compagnies d'assurances maritimes importantes. Le président de chacune de ces sociétés a été informé de façon officieuse de cette proposition de réassurance des navires et chacun a déclaré qu'il reconnaissait le besoin et l'à-propos de cette initiative. Naturellement, aucune compagnie privée n'assume de risques de guerre de ce genre. On a cru que l'établissement d'un service de ce genre au pays faciliterait le règlement des pertes subies par des armateurs canadiens. Le programme a reçu l'approbation non seulement des armateurs mais aussi de la Commission maritime canadienne.

On a demandé au ministre pourquoi nous ne continuions pas à participer à la caisse anglaise au lieu d'établir notre propre entreprise, dans le cas d'une guerre. Il y a pour cela, trois raisons principales. D'abord, l'établissement d'une coopérative d'assurances par l'État ici au pays permettra d'obtenir des évaluations sur les navires plus conformes aux valeurs canadiennes. Des armateurs canadiens ont éprouvé quelque difficulté pendant la dernière guerre à l'égard des règlements,

parce que les évaluations des navires au Royaume-Uni étaient quelque peu inférieures à celles qui ont cours au pays. Cela est certainement encore le cas de nos jours.

Le deuxième problème qui, on le reconnaîtra, est assez grave, c'est que les propriétaires de navires du Canada voudraient obtenir que leur part fût versée en dollars. S'il leur fallait participer à une mise en commun sous la direction du Royaume-Uni, certaines difficultés surviendraient puisque la plus grande partie des ressources d'un tel organisme prendrait la forme de livres sterling.

En troisième lieu, les propriétaires de navires du Canada ont eux-mêmes jugé préférable que la coopérative et les contrats de réassurance soient dirigés ici au Canada, à peu de distance de leurs propres sièges sociaux. Les assureurs maritimes soutiennent également que certaines réclamations pourraient découler de contrats privés d'assurance et qu'il serait plus facile de régler les réclamations si l'organisme chargé des risques de guerre et l'organisme qui a compétence sur les assurances de caractère privé étaient tous deux établis au Canada.

Un député a demandé quel rapport il y avait entre l'assurance des navires et l'assurance des cargaisons. Cette assurance ne vise pas uniquement les cargaisons transportées dans des navires canadiens. Il se peut qu'à la longue l'assurance des cargaisons devienne la plus importante. Il se peut qu'un exportateur du Canada décide d'expédier une cargaison dans un navire belge. Le navire lui-même ne serait pas alors assuré en vertu de ce plan mais la cargaison le serait.

On a demandé au ministre à combien s'élèveraient les obligations globales. Les propriétaires de navires qui, jusqu'ici, ont dit vouloir participer à la coopérative sont propriétaires de services de transport maritime présentement évalués à 115 millions de dollars.

On a aussi demandé pourquoi il faut un plan d'assurance quand tant d'autres risques de guerre ne sont pas couverts. Un plan d'assurance est souhaitable parce que les primes sont acceptées comme partie appropriée du tarif de fret et de transport. Comme les navires canadiens seront utilisés par des armateurs étrangers aussi bien que par des Canadiens, le plan d'assurance est un rouage qui permettra de faire porter pleinement sur tous ceux qui utilisent la marine canadienne le coût de l'exploitation de nos navires en temps de guerre, y compris les pertes causées par l'ennemi.

On veut savoir si le plan fera ses frais. Notre plan est calqué sur le plan britannique qui, je le répète, a rapporté en définitive un revenu net de 111 millions de livres. On