

fondé à invoquer dans une action intentée par le propriétaire du navire ou le propriétaire du polluant.

J'ai expliqué au comité de la Chambre que la seule défense laissée à l'assureur en vertu de cette provision serait, par exemple, le sabordage du bateau par le propriétaire :

Le Défendeur peut dans tous les cas obliger le propriétaire du navire ou le propriétaire du polluant ou les deux selon le cas à se joindre à la procédure.

En d'autres termes, bien que l'assureur puisse limiter sa responsabilité et ne payer que le montant qu'il a versé en garantie, les demandeurs pourront néanmoins continuer leurs poursuites contre le propriétaire lui-même, si ce propriétaire n'a pas le droit de limiter sa responsabilité.

Le sénateur Rattenbury: Une action distincte de celle contre l'assureur?

M. Brisset: Une action distincte, ou simplement les demandeurs seraient remboursés par la caisse créée en vertu de la loi, que nous appelons la caisse de pollution, ou par la caisse volontaire établie par les sociétés pétrolières, connue sous le nom de Crystal, ou par la caisse internationale créée en vertu de la Convention dont j'ai parlé plus tôt.

Le sénateur Langlois: Mais si le propriétaire du navire est le même que le propriétaire du polluant, ce serait la même action en justice?

M. Brisset: Ce serait la même action, mais le garant ou l'assureur se libérerait par le paiement du montant de sa responsabilité limitée.

Je voudrais attirer l'attention des honorables sénateurs sur un problème qui peut se présenter ici. Il y a une loi semblable aux États-Unis et le propriétaire du navire doit verser une garantie au Gouvernement ou à la Commission fédérale de la marine, atteignant le montant de sa responsabilité limitée. C'est fait dans la plupart des cas, comme cela se fera au Canada, au moyen d'un certificat d'assurance délivré par des assureurs de l'Association P. et I. Des ententes ont été conclues avec le groupe de Londres de l'Association P. et I. à propos de ce certificat et il est maintenant accepté.

Aux États-Unis, lorsqu'un propriétaire a une flotte importante, c'est la pratique de la Commission de la marine d'accepter un certificat d'un montant correspondant à la responsabilité limitée du plus grand navire de la flotte. Si l'on suivait la même pratique ici et si un navire plus petit était impliqué dans un accident, il ne conviendrait pas de tenir le garant responsable pour un montant supérieur à la responsabilité du navire plus petit, uniquement parce qu'il a déposé une garantie basée sur la responsabilité limitée du plus grand bateau de la flotte.

Néanmoins, on s'occupera très probablement de ces problèmes au moment de la publication du règlement, lorsqu'on reverra et discutera les aspects pratiques de toute cette affaire.

La modification suivante est le paragraphe (3), à ajouter à l'article 745. Elle est fondée sur l'article 5 du paragraphe 11 de la Convention :

«L'assureur ou toute personne dont émane la garantie financière peut constituer un fonds conformément au paragraphe 6 de l'Article 744 aux mêmes conditions et avec les mêmes effets que si le fonds était constitué par la ou les

personnes auxquelles on y réfère. Un tel fonds peut être constitué même en cas de faute ou complicité réelle de cette ou ces personnes mais la constitution ne porte pas atteinte, dans ce cas, aux droits qu'ont les victimes vis-à-vis de cette ou ces personnes.»

J'en ai déjà parlé. Bien que je n'aie pas présenté ces modifications au ministère intéressé, je dois dire que je les ai préparées avec hâte, j'ai eu l'occasion d'avoir avec M. Macgillivray un entretien sans aucun caractère officiel au sujet de ce que je comptais proposer. M. Macgillivray a une longue expérience de ces questions. Il a assisté à de nombreuses réunions internationales, et j'espère ne pas le froisser si je dis que si je le pouvais suffisamment, je crois qu'il admettrait que certaines de ces modifications devraient vraiment être insérées dans la loi pour y mettre de l'ordre.

Le sénateur Burchill: Ces propositions ont-elles été présentées au comité de la Chambre?

M. Brisset: Les principes ont été soumis au comité de la Chambre, mais je n'avais pas encore rédigé les modifications comme je l'ai fait maintenant. Le principe a été expliqué, mais je me rends compte que du point de vue du droit maritime, les principes sont un peu techniques. Néanmoins on n'en a pas tenu compte. Seules des modifications de fond ont été apportées par le comité de la Chambre.

Le sénateur Hollett: Qu'entendez-vous lorsque vous parlez du point de vue du droit maritime?

M. Brisset: Ce à quoi je pense, c'est que cette procédure et cette limitation ne se trouvent que dans le droit maritime. Vous ne trouverez aucune procédure de ce genre ni dans le droit civil ni dans le droit coutumier. C'est une spécialité du droit maritime.

Le Président suppléant: Avant de passer aux questions, il peut être préférable d'entendre les remarques de M. Macgillivray qui est à la tête de la direction des règlements maritimes du ministère des Transports.

M. Brisset: Il y a une autre remarque que je voudrais faire. Elle touche un problème auquel malheureusement je ne puis offrir actuellement aucune solution. J'en ai parlé au comité de la Chambre. J'ai dit que l'un des points qui auraient besoin d'être élucidés, était le cas d'un déversement de polluant dans les eaux internationales des Grands lacs, sur les côtes est et ouest du Canada, si ce déversement cause la pollution des eaux côtières et du Canada et des États-Unis.

Actuellement il n'y a aucune disposition de réciprocité dans la loi telle qu'elle est, qui permette de régler un cas semblable, et nous disons qu'il devrait y avoir des accords entre les deux gouvernements de façon qu'il n'y ait qu'une seule caisse à la disposition des demandeurs des deux côtés de la frontière. Autrement il faudrait deux caisses de la même importance, uniquement parce que l'accident a eu lieu dans ces eaux plutôt que, disons, dans le bas Saint-Laurent.

Il ne faudrait pas oublier que les compagnies ne peuvent assurer que jusqu'à un certain montant. Elles ne dépassent pas 14 millions de dollars, et si les assureurs devaient déposer aux États-Unis une garantie atteignant ce chiffre, et une autre semblable au Canada, on voit facilement que leurs responsabilités seraient le double de ce qu'ils peuvent assurer. En fait les États-Unis ont pris les devants. Ils