

[Text]

collision damage claims against fishermen where the collision involves a vessel insured under the Fishermen's Indemnity Plan; and to change the name of the Plan to the Fishing Vessel Insurance Plan."

Vote 540 provides for the payment of indemnities to fishermen to assist them in recovering abnormal capital losses. The scheme contemplated by this Vote is one of indemnity insurance rather than liability insurance. The purpose of Vote L38b was to *extend* the purposes of Vote 540 to allow for the insurance of fishermen against one specific type of liability, to wit, that arising from a third party vessel collision. In light of the two relevant Votes there are two aspects of the amendment which seem to merit further consideration. The first being the inclusion of protection against collision with a seaplane, the second being the provision of "protection and indemnity insurance".

Vote L38b extend the purposes of Vote 540 to permit the Fishing Vessel Insurance Plan to provide for "the settlement of third party vessel collision damage claims against fishermen, where the collision involves a vessel insured under the Fishing Vessel Insurance Plan". This Vote apparently authorizes the provision of liability insurance to a fisherman in respect of claims resulting from a collision between his vessel and the vessel of a third party. I query whether a "seaplane" can be considered to be a vessel for these purposes. The Canada Shipping Act, for example, defines a vessel as including "any ship or boat or any other description of vessel used or designed to be used in navigation". Usual dictionary definitions reflect the statutory definition. I think it can safely be said that while a seaplane is capable of limited "navigation", as this word is used in the references noted above, it is not designed for navigation nor is it regularly used in navigation. On this basis, the provision of liability insurance for collisions between an insured vessel and a seaplane, as provided for in the amendment, may be outside the scope of Vote L38b.

The amendment also makes "protection and indemnity insurance" available to fishermen. This form of insurance covers, *inter alia*, the following risks: loss of life and personal injury, excess collision liability, harbour damage risks, wreck removal risks, life and other salvage risks and claims of the crew". If I read Vote L38b correctly, some of these risks will involve the provision of liability insurance not contemplated by that Vote. The payment of these claims would also appear not to constitute "capital losses" which can be indemnified under Vote 540.

I look forward to hearing from you in relation to the above and remain,

Yours sincerely,

François-R. Bernier

[Traduction]

de dommages-intérêts lors de collisions en mer, lorsque la collision implique un bâtiment assuré en vertu du Plan d'indemnité aux pêcheurs, changement de nom du Plan à celui de Régime d'assurance des bâtiments de pêche.»

Le crédit 540 prévoit le versement d'indemnités pour aider les pêcheurs à recouvrer leurs pertes anormales d'immobilisations. Il s'agit donc d'assurance indemnisation et non d'assurance responsabilité. L'objet du crédit L38b est d'*élargir* celui du crédit 540 de manière à permettre d'assurer les pêcheurs contre la responsabilité dans une circonstance particulière: la collision avec un autre bâtiment. Compte tenu de ces deux crédits, deux aspects de la modification semblent mériter une étude plus approfondie, à savoir l'inclusion de la protection en cas de collision avec un hydravion et l'ajout d'une «assurance protection et indemnisation».

Le crédit L38b étend l'objet du crédit 540 de manière à ce que le Régime d'assurance des bateaux de pêche prévoie «le règlement des réclamations de dommages-intérêts lors de collision en mer, lorsque la collision implique un bâtiment assuré en vertu du Régime d'assurance des bâtiments de pêche». Apparemment, il autorise le versement d'une assurance responsabilité au pêcheur auquel une réclamation est faite à la suite d'une collision entre son bateau et un autre bâtiment. Je me demande si l'on peut considérer un «hydravion» comme un bâtiment aux fins de cette disposition. Par exemple, la définition donnée de «bâtiment» dans la Loi sur la marine marchande du Canada inclut «tout navire ou bateau ou toute autre sorte de bâtiments servant, ou destinés à servir, à la navigation. Les définitions que l'on trouve habituellement dans les dictionnaires recoupent celle de la loi. Je crois pouvoir dire sans craindre de me tromper que si un hydravion est jusqu'à un certain point capable de «naviguer», aux sens que l'on donne de ce terme dans les citations qui précèdent, il n'est pas conçu et ne sert habituellement pas à cette fin. Pour cette raison, le crédit L38b ne permet peut-être pas le paiement d'une assurance responsabilité dans le cas d'une collision entre un bâtiment assuré et un hydravion, comme le prévoit la modification susmentionnée.

La modification étend par ailleurs l'«assurance protection et indemnisation» aux pêcheurs. Cette forme d'assurance couvre notamment les risques suivants: perte de vie ou blessure personnelle, responsabilité complémentaire lors d'une collision, risques de dommages au port, risques lors de la récupération d'épaves, risques de sauvetage et risques sur la vie et réclamations de l'équipage». Certains de ces risques entraînent le versement d'une assurance responsabilité que ne prévoit pas le crédit L38b, si j'en comprends bien le libellé. En outre, le règlement de ces réclamations ne constituerait pas, semble-t-il, des «pertes en capital» indemnifiables aux termes du crédit 540.

Dans l'attente de votre réponse à ce sujet, je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

François-R. Bernier