

citerne avait pris feu dans le Pacifique; son équipage l'avait abandonné et une compagnie de sauvetage de la côte du Pacifique l'a récupéré, en le remorquant au moyen de câbles vers le port de Victoria. Nous avons eu beaucoup de difficulté à persuader la compagnie de remorquer l'épave à un endroit en amont de la côte, que les deux parties avaient choisi ensemble et que les représentants des pêcheries avaient jugé assez sûr, et c'est là que la compagnie de sauvetage a récupéré la cargaison. Il n'y a rien dans la loi qui autorise un fonctionnaire canadien à interdire l'entrée d'un port à un navire quelconque et le présent bill remédie à cette situation.

Le sénateur Pearson: Comme dans le cas de ces vieux navires qui longent présentement la côte du Pacifique?

M. Macgillivray: Oui.

Le sénateur Pearson: Merci.

Le président suppléant: Nous allons maintenant entendre M^e Brisset. Si vous avez d'autres questions, nous pourrions revenir plus tard à M. Macgillivray.

Me Jean Brisset, c.r., Avocat, London Group of Protection and Indemnity Associations: Monsieur le président, honorables sénateurs, je vous remercie avant tout de m'avoir accordé le privilège de comparaître devant vous. Les sociétés du London Group of Protection and Indemnity Associations m'ont autorisé à parler en leur nom. Ces associations protègent ou assurent la responsabilité légale des propriétaires de navires, plus particulièrement pour les cas de dommages causés par la pollution ou de réclamations occasionnées par de tels dommages. Les membres de ces associations possèdent environ 170 millions de tonnes des flottes marchandes du monde, ce qui en représente facilement plus de 80 p. 100. Ils assurent, en particulier, presque tous les navires des Grands Lacs canadiens, sinon toute la flotte et les quelques navires qui vont à l'étranger et qui continuent d'arborer le drapeau canadien. A titre d'assureurs, naturellement, ils s'intéressent principalement, et je dirais même uniquement, aux aspects de ce bill qui touchent la responsabilité et mes remarques se limiteront à ces aspects.

Malheureusement, c'est seulement hier que l'on m'a prévenu de l'audience de ce matin et je n'ai pas de déclaration toute faite. Je m'excuse de vous présenter une déclaration qui n'est pas aussi soignée qu'elle pourrait l'être. Toutefois, j'ai déjà comparu devant le comité de l'autre endroit et j'avais alors présenté une déclaration écrite, dont j'ai des exemplaires; j'ai aussi des exemplaires du compte-rendu de cette séance. Je puis en distribuer aux membres du Comité s'ils le désirent.

Le président suppléant: Oui, certainement.

Me Brisset: Tout de suite?

Le président suppléant: S'il n'y a pas d'objection, passez-les tout de suite, ou plus tard si vous préférez.

Me Brisset: Les honorables sénateurs aimeraient peut-être avoir cette déclaration en main tout de suite parce que j'ai fait reproduire, en appendice, la convention de l'IMCO (Intergovernmental Maritime Consultative Organisation) de Bruxelles, et j'y ferai allusion au cours de ma présentation. Cette convention a été rédigée au cours d'une rencontre diplomatique internationale tenue à Bruxelles en novembre 1969 et à laquelle assistait le ministre des Transports: elle traite de la responsabilité

civile pour tous les dommages causés par la pollution. J'aimerais vous en distribuer des exemplaires en français et en anglais.

Comme je viens de l'indiquer, à l'occasion d'une conférence internationale tenue à Bruxelles en novembre 1969, on a rédigé un projet de convention sur la question de la responsabilité civile pour les dommages causés par la pollution. Le ministre des Transports n'était pas satisfait de cet accord et il a prévenu les intéressés que le Canada agirait probablement unilatéralement et c'est ce qu'a fait le Gouvernement en présentant ce bill à l'autre endroit l'automne dernier.

Toutefois, le comité de l'autre endroit a tenu de longues séances au cours desquelles la plupart des témoins ont déclaré qu'il serait peut-être préférable que le Gouvernement canadien travaille en collaboration avec les autres pays maritimes au niveau international. Enfin, on a apporté des amendements très importants au bill original afin d'y incorporer un grand nombre des dispositions précises de la convention maritime qui avait été préparée à Bruxelles en novembre 1969.

En troisième lecture du bill, le ministre s'est adressé à l'autre chambre et j'aimerais me reporter maintenant à un certain passage de son discours qui appuie les propositions que je voudrais vous faire. Je cite les paroles du ministre rapportées à la page 3853 des Débats de la Chambre des communes du 1 mars 1967:

Pour des raisons évidentes, je ne puis donner de détails; mais je puis dire à la Chambre que la tendance est nettement à la collaboration internationale. Nous prouvons notre propre vif intérêt en établissant, dans le bill à l'étude, des bases qui nous permettront de marcher de pair avec la convention de Bruxelles. Nous demeurons dans la communauté internationale au lieu de prendre des initiatives unilatérales. Je ne dis pas qu'il soit possible ou même probable d'obtenir tout ce que nous voulons d'ici à un an ou deux, mais je n'ai pas le moindre doute que le poids de l'opinion publique joue en notre faveur.

Je vous dirai simplement que, à la lumière des autres amendements assez appréciables déjà apportés au bill original, il suffirait de quelques petites révisions pour que le bill soit conforme à la convention; il aurait fallu régler certaines questions de procédure qui n'affecteront en rien l'essence du présent bill mais qui semblent s'imposer pour compléter l'ensemble.

Tout d'abord, en ce qui a trait à ma première suggestion, je vous demanderais de vous reporter à l'article 744 (4) à la page 14. Cette disposition a une importance fondamentale et je vous la cite:

- (4) Nonobstant toute autre disposition de la présente loi, le montant global directement recouvrable
- a) du propriétaire du navire, ou
 - b) du propriétaire d'un navire qui transporte un polluant en vrac et du ou des propriétaires de ce polluant, selon le cas, pour chaque incident distinct qui engage la responsabilité civile en vertu de l'article 743 est,
 - c) en l'absence de toute faute ou négligence de la part de la ou des personnes visées à l'alinéa a) ou à l'alinéa b)...

Il est donc question du propriétaire du navire ou du propriétaire de la cargaison et puis, les montants sont fixés à 2,000 francs-or pour chaque tonne et à un maximum de deux cent dix millions de francs-or. Ces sommes