

lacs ou leurs eaux tributaires ou de communication ou sur le fleuve Saint-Laurent ou ses eaux tributaires ou de communication aussi loin vers la mer qu'une ligne droite tirée

a) de Cap-des-Rosiers à la Pointe occidentale de l'île d'Anticosti...

**L'honorable M. Isnor:** Autrement dit, l'amendement s'applique uniquement au fleuve Saint-Laurent?

**L'honorable M. Bouffard:** Au Saint-Laurent et aux Grands lacs.

**L'honorable M. Isnor:** Il ne s'applique pas au cabotage dans d'autres provinces?

**L'honorable M. Bouffard:** Non. Il se limite au fleuve Saint-Laurent et aux Grands lacs et c'est à l'égard de ces endroits que l'arrangement a été conclu et approuvé à l'unanimité par tous les pays qui y étaient partie.

**L'honorable M. Pearson:** A supposer qu'un navire étranger amenât une cargaison et la déchargeât dans un port américain des Grands lacs, et qu'un autre navire étranger la débarquât au retour, il pourrait prendre cette cargaison, n'est-ce pas, et l'amener plus haut sur les lacs et la transborder dans un port canadien?

**L'honorable M. Bouffard:** Non, je ne le pense pas. Il doit y avoir à ce sujet, des accords que n'atteint pas la mesure législative actuelle. La seule convention qui soit touchée à l'heure actuelle est celle qui concerne le Canada et le Commonwealth britannique. L'amendement n'affecte aucune autre convention.

J'ignore s'il existe une autre convention qui permettrait à des navires américains de venir participer à du cabotage. Je ne suis pas au courant de cela, et je l'ignore. Cette convention est la seule qui soit touchée par la mesure législative à l'étude. Elle intéresse le Commonwealth des nations, le Royaume-Uni, l'Australie, la Nouvelle-Zélande, l'Afrique du Sud et le Canada.

**L'honorable M. White:** J'aimerais poser une question. Lorsque l'honorable sénateur a parlé de la limite des responsabilités, on a formulé un commentaire sur la limite de la responsabilité lors des deux derniers désastres, ceux de l'*Andrea Doria* et du vaisseau grec qui a pris feu. Si toutes les personnes qui étaient à bord avaient trouvé la mort, quel serait le niveau ou la limite de la responsabilité? Serait-ce exactement la même chose?

**L'honorable M. Bouffard:** Cela dépend du tonnage des navires. Je ne serais pas en mesure d'indiquer à l'honorable sénateur le tonnage des vaisseaux en question. Cela dépendrait aussi de la responsabilité globale du navire qui était en faute. Quelle soit étendue

ou restreinte, la limitation est toujours là et elle s'appliquerait à tout navire d'un pays qui est partie à la convention.

**L'honorable M. White:** Cela signifie que tout ce que l'on pourrait toucher, dans certains cas, serait une somme relativement petite?

**L'honorable M. Bouffard:** Oui, cela pourrait arriver. S'il y avait beaucoup de pertes de vies, le montant qui pourrait être touché par toute personne affectée pourrait être peu élevé. Il pourrait s'agir d'un petit bateau, dont la responsabilité est très restreinte, par comparaison avec un paquebot ou un gros navire, où il y a de nombreux passagers en cause qui subissent des blessures corporelles.

Autrement, comment être certain qu'un petit navire pourrait absorber les dépenses qui atteindront peut-être de 3 à 5 millions de dollars?

**L'honorable M. White:** L'honorable sénateur pourrait-il nous dire si le montant de la responsabilité, dans le cas des navires, se compare un peu à celle des lignes aériennes?

**L'honorable M. Bouffard:** Dans les deux cas, il y a une limitation de la responsabilité. Les lignes aériennes sont visées par la convention internationale de l'air dont le Canada, je crois, fait partie. J'ignore comment cette limitation se compare à celle de la navigation, sauf que cette dernière est plus élevée aujourd'hui que par le passé. La limitation s'établit à \$220 la tonne. Si je comprends bien, ce montant s'étend à la salle des machines mais non aux quartiers de l'équipage. Le montant est calculé en fonction du changement visé par le calcul de la limitation. Par exemple, un remorqueur de moins de 100 tonneaux peut frapper un grand navire et causer d'énormes avaries, mais sa responsabilité ne dépassera même pas \$75,000. Toutefois, il faut bien que le calcul se fonde sur quelque chose. Apparemment, personne ne s'oppose trop à cette limitation, car elle a été jugée acceptable par les principales puissances maritimes du monde. La limitation doit être satisfaisante, sinon on ne l'aurait pas adoptée et renouvelée.

**L'honorable M. Lambert:** Cet article modifie-t-il certaines caractéristiques de la conception initiale de la voie maritime, soit une voie d'eau ouverte de l'Atlantique jusqu'à la tête des Lacs?

**L'honorable M. Bouffard:** Je crois que cet aspect de la question est visé par un autre accord conclu avec les États-Unis, parce que ce pays a payé une partie des travaux. Toutefois, pour ce qui est de la navigation sur le Saint-Laurent, je pense qu'il n'y a aucun autre accord, sauf avec le Royaume-Uni et