

propos des assurances et de la responsabilité illimitée. Le ministre des Pêches (M. Davis) pilote ce projet de loi, je pense, en l'absence du ministre des Transports (M. Jamieson), au nom duquel le bill est inscrit au *Feuilleton*.

Si les dispositions de la loi sur la marine marchande du Canada concernant la responsabilité illimitée sont supprimées, les dispositions visant la responsabilité limitée devront, me semble-t-il, prévoir un plafond très élevé. Pour s'en rendre compte, il suffit de songer à l'expérience de la Grande-Bretagne et aux millions que le gouvernement a dû déboursier, ainsi qu'au désastre qui s'est produit au large de la côte de la Californie et aux millions qu'il en a coûté à cet État et au gouvernement fédéral des États-Unis.

Nous n'avons qu'à penser à ce qui arriverait si un super bateau-citerne explosait dans le golfe Saint-Laurent. Si le ministre des Pêches estime que l'état actuel de l'industrie de la pêche dans les Maritimes lui pose des problèmes, je lui demande d'imaginer les dégâts qu'entraînerait, dans une région d'eaux intérieures tel le golfe Saint-Laurent, le naufrage d'un navire-citerne géant.

Je crois que tous les députés aimeraient que le ministre leur dise ce que le gouvernement envisage comme assurances sur la catégorie des navires-citernes géants d'une capacité de chargement de 150,000 ou 200,000 tonnes qui arrivent dans les ports de mer du Canada. On peut imaginer ce qui arriverait au large de la côte de la Colombie-Britannique, au nouveau port gigantesque de Roberts Bank, si un de ces navires était victime d'une catastrophe.

A propos de la question de la responsabilité illimitée, permettez-moi de vous donner un exemple. Je conduis ma voiture, pour laquelle j'ai une assurance de près de \$250,000 contre les accidents causés à des tiers. Mais nous savons, vous et moi, monsieur l'Orateur, que ce montant est bien supérieur à la valeur de l'automobile et de celui qu'elle transporte, moi en l'occurrence. Je suis quelque peu méfiant au sujet des restrictions juridiques concernant les assurances de responsabilité qui emploient comme critères la valeur du véhicule et de sa cargaison. Si l'on n'impose pas d'assurance de responsabilité illimitée, les limites de la responsabilité devront nécessairement être très élevées. C'est là un domaine où la prévoyance du gouvernement peut pourvoir à toutes les circonstances imprévues qui pourraient surgir.

J'engage le ministre à nous dire à quoi songe le gouvernement en matière d'assurances, surtout à l'égard des énormes bateaux-citernes et des navires qui transportent des marchandises pouvant polluer les eaux. Il n'y a sûrement pas lieu, à ce propos, d'attendre les événements. La nature de nos ports en eau

[M. Benjamin.]

salée, dont certains se trouvent profondément à l'intérieur des terres, exige des précautions supplémentaires.

Je signale aussi au ministre—il pourrait sans doute nous fournir des précisions—qu'il conviendrait que le gouvernement participe à l'assurance maritime, de concert avec les compagnies de navigation, les compagnies internationales d'assurances et les armateurs, surtout à l'égard des navires immenses, afin de contribuer à hausser le plafond de ce qu'on appelle la responsabilité limitée.

Nous aimerions beaucoup que le ministre nous parle du genre de recherche et d'enquête menées à ce sujet, surtout si l'on songe à l'expérience acquise par suite d'incidents déplorables survenus dans deux autres pays. Compte tenu du genre d'installations envisagées et des voies navigables à l'intérieur du pays qui seront sans doute élargies d'ici 10 ou 20 ans pour permettre le passage de navires de plus en plus gros qui transporteront des marchandises risquant de polluer nos eaux, il faut que le gouvernement fasse preuve de prévoyance en adoptant des règlements et des lois qui ne rejettent simplement pas cette responsabilité illimitée, sans tenir compte des obligations de ces transporteurs de marchandises envers le public.

Il ne suffit pas d'attendre que cela se produise, puis de compter sur le Trésor public pour payer tous les dommages. Je demande au ministre de nous dire maintenant ce que lui-même ou le ministre des Transports ont à offrir comme assurance pour les cargos plus gros que nous avons maintenant et aurons en plus grand nombre à l'avenir.

(La motion est adoptée et le bill, lu pour la 2^e fois, est envoyé au comité permanent des transports et des communications.)

LA LOI SUR LES PRÊTS AIDANT AUX OPÉRATIONS DE PÊCHE

MODIFICATIONS TENDANT À RELEVER LE MAXIMUM DES PRÊTS GARANTIS

L'hon. Jack Davis, au nom du ministre des Finances, propose la 2^e lecture du bill C-195, tendant à modifier la loi sur les prêts aidant aux opérations de pêche, et le renvoi au comité permanent des pêches et forêts.

M. John Gilbert (Broadview): Monsieur l'Orateur, avant l'adoption, je suis sûr que le ministre a des commentaires à faire. Je lui cède volontiers la parole.

L'hon. M. Davis: Monsieur l'Orateur, j'expliquerai brièvement le bill. Il comporte plusieurs modifications à la loi sur les prêts aidant aux opérations de pêche. La principale porte de