

se propose de rajuster les primes trimestriellement, comme l'a fait la Grande-Bretagne pendant la dernière guerre.

Le ministre a signalé qu'un plan de réassurance est plus avantageux qu'un régime d'assurance directe auprès de l'État en ce qu'il n'exige pas l'établissement d'un nouveau service public. Les propriétaires eux-mêmes, par l'intermédiaire de leur assurance mutuelle coopérative, fournissent les administrateurs compétents dont on a besoin pour l'administration d'une assurance maritime. L'arrangement est donc avantageux à la fois pour le gouvernement et pour les propriétaires de navires.

On notera que le projet de loi autorise aussi les contrats directs d'assurance bien qu'on ait constaté que la pratique de la réassurance est la plus avantageuse. Cette disposition vise à accorder, au besoin, l'autorité nécessaire à l'égard des avions. L'aviation constitue un nouveau domaine auquel ne s'étendait pas durant la dernière guerre la protection ni du gouvernement des États-Unis ni du gouvernement de la Grande-Bretagne. Si les honorables députés se reportent à cette époque, ils se rappelleront que les lignes aériennes internationales n'avaient pas l'envergure qu'elles ont aujourd'hui; de fait, elles étaient très sommaires.

Il y a une différence entre les transports maritimes et les transports par air. Si la guerre éclatait en Europe et qu'il s'y trouvait quatre ou cinq avions d'Air-Canada, ils pourraient regagner le Canada dès le lendemain matin. Par ailleurs, les navires canadiens qui se trouveraient en Europe à l'ouverture des hostilités seraient surpris dans les ports sans aucune protection sous forme d'assurance.

J'ai traité, je crois, les principaux points soulevés au stade de la résolution. Si on le désire, je pourrai consigner au hansard le petit tableau suivant qui vient du ministère britannique des transports.

M. l'Orateur: La Chambre consent-elle à ce que l'adjoint parlementaire consigne le tableau en question au hansard?

Des voix: Accordé.

M. Sinclair: Voici le tableau:

(Chiffres fournis par le ministère des Transports du R.-U.)

Plans d'assurance de risques de guerre au R.-U. Guerre mondiale n° II			
au 31 mars 1952 (en millions de livres)			
A. Navires	Navires britanniques	Navires étrangers	Total
Primes reçues	308	188	496
Réclamations payées ou en souffrance..	284	137	421
Solde ou déficit	24	51	75
B. Cargaisons (toutes catégories,—à destination et en provenance du R.-U.,—y compris les voyages secondaires.)			

[M. Sinclair.]

Primes reçues 154
Réclamations payées
et en souffrance.. 118

Solde ou déficit 36

C. Recettes nettes en primes pour l'assurance des navires et des cargaisons—111.

M. J. M. Macdonnell (Greenwood): Sous réserve d'une question que je veux soulever avant de reprendre mon siège, je crois que l'adjoint parlementaire, en développant ce que le ministre a dit au stade de la résolution, a très clairement démontré la nécessité d'une mesure de ce genre. Il a expliqué que, lors de la dernière guerre, nous avons compté sur les moyens qu'offrait la Grande-Bretagne, et je pense qu'il a bien établi que nous aurions avantage à pouvoir nous tirer d'affaires par nous-mêmes ici au pays. Après avoir signalé certains faits intéressants, il a montré, en particulier, la nécessité d'une telle mesure en nous rappelant que les assureurs privés ne sont pas prêts à assumer les risques de guerre. Il est parfaitement clair que si la guerre éclate nous avons besoin d'avoir immédiatement à notre disposition une méthode d'assurance permettant à nos navires de prendre la mer. L'adjoint parlementaire nous a fait un exposé satisfaisant de l'attitude des armateurs. Il semble donc qu'à tous égards la Chambre est saisie d'une mesure tout à fait satisfaisante à prime abord.

L'inconvénient que je vois à la mesure, et il va jusqu'au fond de l'affaire, c'est qu'il ne s'agit pas d'une mesure législative du tout, mais simplement d'une autorisation accordée au Gouvernement de légiférer. Je veux dire par là que nous avons simplement une couple d'articles généraux, dont je donnerai lecture dans un instant, qui confèrent au gouverneur en conseil le pouvoir de faire n'importe quoi dans toute cette sphère de notre activité commerciale. J'ai essayé d'étudier la loi britannique correspondante. J'ai essayé de parcourir la législation britannique pendant le temps à ma disposition, et j'ai ici le texte de la loi de 1939. Sous réserve de ce que l'adjoint parlementaire pourra dire plus tard, il me semble que leur loi, qui a dû être modifiée, est encore remarquable; si on la compare à la mesure dont nous sommes saisis, leur loi, sans entrer dans beaucoup de détails, établit certains droits des parties d'une manière beaucoup plus approfondie que ne le fait ce projet de loi.

De fait, la portée de la mesure dépasse les limites habituelles, même celles des lois qui accordent des pouvoirs étendus au gouvernement; en effet, je remarque que le gouverneur en conseil, en plus de ses attributions variées, se voit investi, par l'article 4, du pouvoir de définir bon nombre de choses. Sauf erreur, même les mesures qui accordent des pouvoirs étendus au gouverneur en conseil tendent à