

Au moment d'adopter cette loi, le Parlement s'était engagé à faire en sorte que la navigation dans les eaux arctiques adjacentes à la terre ferme et aux îles de l'Arctique canadien soit entièrement compatible avec la responsabilité du Canada de maintenir l'équilibre écologique particulier des eaux, des surfaces recouvertes de glace et des surfaces terrestres de l'Arctique canadien. Outre les objectifs susmentionnés, certains pouvoirs et certaines responsabilités ont été délégués au ministre des Transports en vertu de la loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques. Il s'agit des pouvoirs suivants:

Premièrement, le pouvoir, en vertu du paragraphe 5 (2) de la loi, d'exiger que le capitaine de tout navire signale le dépôt de déchets ou tout état de détresse susceptible de provoquer un dépôt de déchets; deuxièmement, le pouvoir, en vertu du paragraphe 6 (2) de la loi, d'ordonner que des mesures soient prises par Sa Majesté du chef du Canada ou pour son compte, en vue de redresser la situation qui résulte d'un dépôt de déchets par un navire quelconque ou de réduire ou d'atténuer tout dommage causé à la vie ou aux biens ou toute destruction de ceux-ci qui risque de résulter de ce dépôt de déchets;

Troisièmement, le pouvoir en vertu du paragraphe 8 (1) *d*) de la loi d'exiger du propriétaire de tout navire qui navigue à l'intérieur d'une zone de contrôle de la sécurité de la navigation désignée par le gouverneur en conseil et, sous réserve de certaines limites de responsabilité, du propriétaire de la cargaison d'un tel navire, de fournir une preuve de sa solvabilité sous une forme qui satisfasse le ministre dans un montant déterminé de la manière prévue par les règlements établis en vertu de la loi; quatrièmement, le pouvoir, en vertu du paragraphe 13 (1) de la loi, de faire détruire le navire ou toute cargaison ou objets à bord du navire, si cela est nécessaire, ou de le faire enlever, si cela est possible, et de l'acheminer en un lieu en vue de le faire vendre de la manière que le ministre peut ordonner; cinquièmement, le pouvoir, en vertu du paragraphe 14 (1) et sous réserve des dispositions du paragraphe 26 (2) de la loi, de désigner toute personne comme agent de la prévention de la pollution, agent qui pourra exercer les pouvoirs énoncés aux paragraphes 15 (1) et 15 (2) de la loi. De plus, le ministre des Transports (M. Pepin) a été chargé de s'assurer que toutes les personnes désignées à titre d'agents de la prévention de la pollution sont autorisées à exercer tous les pouvoirs qui leur ont été conférés et ce, d'une manière prévue au moment de leur nomination.

[Traduction]

En plus des pouvoirs et de l'autorité susmentionnés et en conséquence directe des exigences qui en découlent, le ministre des Transports (M. Pepin), par l'intermédiaire du ministère des Transports, est habituellement chargé de formuler, d'administrer et d'appliquer les règlements concernant la navigation dans les zones de contrôle de la sécurité, en vertu de l'article 12 de la loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques. Ces règlements ont trait à une vaste gamme d'activités concernant la conception, la construction, l'armement, l'équipement et le fonctionnement des navires destinés à naviguer dans les zones de contrôle de la sécurité dans l'Arctique et visent à assurer l'entière protection de l'écologie arctique contre les effets possibles de la circulation normale des navires, des accidents de navigation ou des collisions.

Parmi les sept projets de règlements découlant de la loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, les principaux

*Pollution des eaux arctiques—Loi*

sont les Règlements concernant la lutte contre la pollution provoquée par la navigation dans l'Arctique. Ces règlements énoncent en détail les conditions techniques à remplir pour réaliser les objectifs généraux de la loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, et renferment notamment des stipulations précises concernant: les techniques et matériaux de construction pour aménager les navires en vue de la navigation dans les glaces; les paramètres pour la navigation des navires; la construction de machines et d'équipement, et d'aides à la navigation et appareillages, électroniques et autres, y compris le matériel radio et de télécommunications; le type de construction des moteurs et appareils et installations servant à la direction et la stabilisation; la formation, l'accréditation et qualités requises du personnel naviguant pour la navigation dans des eaux envahies par les glaces; la quantité maximale de marchandises de tous genres pouvant être transportée et la méthode d'entreposage; la nature, le type et la quantité de matériel devant être transporté aux fins de réparations ou pour pallier à tout dommage pouvant résulter du dépôt de toute marchandise dans les eaux arctiques; les cartes, tableaux, tables des marées et autres documents et publications relatives à la navigation dans les eaux de l'Arctique et qu'il faut transporter; les détails sur les activités des brise-glace et l'acheminement des glaces dans les eaux arctiques, ainsi que des précisions concernant les pilotes des glaces.

En bref, les règlements portent tous sur le fonctionnement des navires et sur la protection de la vie et des éco-systèmes dans les eaux arctiques.

Il faut comprendre les deux principaux aspects de la loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques si l'on veut qu'elle continue à remplir son rôle d'une manière efficace.

Premièrement, pour être sûr d'atteindre l'objectif principal de la loi, qui aborde également d'autres questions comme la mise en valeur des ressources naturelles et des sources d'énergie, les répercussions d'ordre sociologique sur les autochtones et l'écologie, il faut absolument—c'est important et c'est malheureusement ce qui manque dans la mesure qui est proposée par le député d'en face—il faut avoir des experts, surtout sur le plan technique, ainsi que des spécialistes dans les domaines de la construction navale, du génie maritime, des sciences de la navigation et des techniques de fonctionnement des navires. Ces compétences ont été perfectionnées avec le temps et se trouvent uniquement à Transports Canada, en raison des vastes responsabilités de ce ministère dans le domaine de la navigation. A cet égard, les députés conviendront, j'en suis sûr, qu'il ne serait pas rentable de retirer à Transports Canada son mandat actuel ou de confier ce mandat à tout autre ministère qui ne possède pas les mêmes capacités et compétences globales.

● (1630)

Je soutiens également que si le ministère de l'Environnement est pourvu d'un mandat général en matière de questions écologiques, il n'a pas développé, et ne pourrait le faire dans un délai respectable, les compétences scientifiques et opérationnelles requises pour réglementer la navigation et prévenir la pollution causée par la circulation normale des navires ou par les accidents. A propos des mesures prises à la suite de pollution causée par des navires, si le ministère de l'Environnement et Transports Canada disposent tous deux de plans d'urgence coordonnés pour les travaux de nettoyage, Trans-