

Pollution par les bateaux

● (1410)

Monsieur l'Orateur, nous avons à la fois perdu et gagné. En effet, nous n'avons pas pu par exemple faire accepter l'idée de mesures préventives spéciales pour les régions particulières. Ces régions auxquelles nous pensions sont celles dont l'équilibre écologique est extrêmement sensible, qu'elles soient situées ou non dans les limites de la compétence des États riverains, notamment l'Arctique. Le fait qu'un certain nombre d'États du pavillon nous aient appuyés à cet égard nous a toutefois encouragés. Nous n'avons cependant pas pu obtenir la majorité nécessaire des deux tiers à la séance plénière. Il va sans dire que nous n'abandonnerons pas, mais la prochaine occasion de traiter des régions particulières ne se présentera que dans quelques années.

Nous avons aussi, pour la première fois, mis de l'avant la «notion de prise de mesures par l'État du port», notion que les États-Unis ont d'ailleurs fortement appuyée. Si elle avait été acceptée, ceux qui auraient enfreint la Convention auraient pu être poursuivis en justice dans les ports de tout pays signataire, à tout moment dans les trois ans suivant la date de l'infraction, quel que soit l'endroit de l'infraction.

L'une des faiblesses de la Convention de 1954 réside dans le fait que les infractions qui se produisent à l'extérieur des eaux territoriales de l'État riverain ne relèvent que de l'État du pavillon, c'est-à-dire où le bateau a été immatriculé. La nouvelle Convention ne fait que rendre les sanctions plus rigoureuses, rien de plus. En tant qu'État côtier, le Canada doit continuer à s'opposer à ce régime et continuera, par conséquent, à insister en 1974 sur l'acceptation de la «prise de mesures par l'État du port», lors de la prochaine Conférence sur le droit de la mer.

Le Canada a appuyé la proposition des États-Unis prévoyant la construction de doubles coques dans les nouveaux pétroliers. Mais cette exigence a été rejetée à la Conférence, comme l'a été d'ailleurs la proposition relative au sillage, qui aurait facilité la poursuite en justice de bateaux laissant dans leur sillage une mince trace de pétrole. Selon les dispositions actuelles, la parole d'un agent d'un État côtier ne suffira pas; il faudra encore des mesures quantitatives de pétrole perdu pour être capable de poursuivre un bateau coupable de pollution en haute mer.

En résumé, monsieur l'Orateur, je dirai que les normes fixées à la dernière Conférence sont bonnes, mais pas excellentes. En théorie, elles sont applicables partout au monde. Toutefois, on n'a malheureusement pas adopté toutes les mesures nécessaires pour qu'elles soient mises en pratique efficacement par les États du pavillon et les États riverains. Nous n'avons pas réussi non plus à régler notre problème particulier de l'Arctique.

Pour terminer, monsieur l'Orateur, j'aimerais rendre hommage à notre délégation et tout particulièrement à son sous-chef, M. E. G. Lee. Tous ceux qui ont assisté à la Conférence seront d'accord avec moi pour dire que notre délégation a été très active et qu'elle a été l'une des plus écoutées parmi celles que nous ayons envoyées à l'étranger ces dernières années.

M. John A. Fraser (Vancouver-Sud): Monsieur l'Orateur, dans ma réplique au ministre, je dois rappeler à la Chambre qu'on lui a signalé, le 16 octobre, en réponse à une déclaration du ministre, l'omission de certaines choses que nous aurions dû faire valoir à la conférence. La raison en est peut-être qu'elles n'ont pu figurer à l'ordre du jour. Je veux parler de la futilité des arrangements que nous

prenons à l'égard d'autres nations en l'absence de coopération en matière de normes de navigation internationales. Les meilleures garanties ne comptent pas quand les navires peuvent s'en tenir aux normes de navigation internationales qui tolèrent les collisions.

Aujourd'hui, pas plus que le 16 octobre, le ministre n'a annoncé d'accords internationaux sur le nettoyage des déversements de pétrole. Je fais de nouveau observer que les indemnités ne consolent pas les riverains dont les terrains sont souillés par le pétrole.

Une fois encore je rappelle au gouvernement que pour réaliser les autres objectifs qui, selon le ministre, restent encore à atteindre, nous devons avoir une attitude morale impeccable. Là encore, je signale que notre politique est illogique car nous nous plaignons des pétroliers sur la côte du Pacifique, tandis que nous demeurons presque inactifs sur la côte de l'Atlantique.

A la page 2 de la déclaration que le ministre a eu l'obligeance de me remettre avant le tout début de la séance, il dit:

On a renforcé le droit de l'État riverain de poursuivre un navire en détresse qui menace de polluer ses côtes. Ce droit s'applique non seulement dans le cas des substances dangereuses autres que le pétrole, mais concerne aussi toute distance jugée raisonnable pour être une menace ou un danger au territoire de l'État riverain.

C'est bien beau monsieur l'Orateur, mais comme l'ont montré les récents déversements d'hydrocarbures sur la côte du Pacifique, le Canada n'a pas le matériel ni les hommes compétents pour remédier aux déversements peu importants qui se produisent dans nos ports. Acquérir le droit de contenir les nappes loin au large ne sert pas à grand-chose si nous manquons des effectifs et du matériel nécessaires. Le ministre connaît bien ce problème, car il vient d'une circonscription voisine du havre même qui, dernièrement, a été victime de deux déversements. Je demande donc au ministre et à ses collègues de tenir compte de ma préoccupation.

Le député de Skeena (M. Howard) a traité de cette question le 16 octobre. Il a déclaré que nous devrions nous tenir prêts à agir unilatéralement faute de convention ou d'accord. Mon parti souscrit à cette position. Notre pays a déjà adopté cette politique, comme le député l'a rappelé, en appliquant la loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, région qui revêt pour nous un intérêt tout particulier. Si nous ne pouvons obtenir la conclusion d'un accord maintenant, cela ne devrait aucunement nous empêcher d'agir unilatéralement lorsqu'il y va de notre intérêt.

Je remarque avec beaucoup de satisfaction dans la déclaration du ministre le passage suivant:

La nouvelle Convention stipule que la Méditerranée, la mer Noire, la mer Baltique, la mer Rouge et la zone des golfes, y compris la mer d'Oman, sont des régions particulières...

Étant donné qu'il n'y a pas tellement longtemps j'ai eu l'occasion de nager dans la Méditerranée, à Tel Aviv, je puis assurer aux députés que l'interdiction de déverser des hydrocarbures se fait attendre depuis longtemps. Toute personne qui a nagé dans ces eaux attestera qu'il faut repousser les globules de pétrole afin de pouvoir nager. Je n'exagère en rien.

Nous aurons à envisager ces problèmes le long de nos côtes tant que nous ne serons pas disposés à prendre toute mesure unilatérale qui pourrait s'imposer et à déployer tous les efforts nécessaires à l'avenir pour obtenir la coopération internationale. J'ajouterais qu'à l'instar des autres députés de la côte ouest, je me serais réjoui que le détroit Juan de Fuca et la baie Puget soient inclus avec la