

En tout cas, le bill S-23 est sorti des audiences du comité sénatorial avec l'article 495(d) en moins. Or, la protection du public était sérieusement menacée par cette suppression. Au cours des audiences tenues par le comité permanent des transports et des communications, certains d'entre nous, dont le député de Comox-Alberni (M. Barnett) et moi-même, ont essayé de faire réinsérer dans le bill cette disposition à l'article 495(d) requérant des responsabilités illimitées. Nous n'y sommes pas parvenus et plus tard, lorsque ce bill est revenu aux Communes, un amendement a été présenté au nom du député de Comox-Alberni pour faire rétablir ce concept à l'étape de la troisième lecture ou du rapport, je ne me souviens plus exactement. Nous voulions nous assurer la protection de responsabilités illimitées.

Bien entendu, si l'amendement avait été accepté, le débat aurait duré très longtemps et nous étions en fin de session. Le ministre a demandé qu'il soit retiré pour plusieurs raisons que je vais énumérer. Le ministre a dit que d'autres parties du projet de loi étaient essentielles et que ce dernier devait être adopté avant l'été. Il a ajouté qu'une révision exhaustive de la loi sur la marine marchande allait suivre ce «ménage»—nécessaire à l'époque—et que le bill devrait être adopté. Soit dit en passant, ces mesures exhaustives de mise à jour surprendront sûrement les marins des remorqueurs de Colombie-Britannique. Ayant si peu confiance dans les mesures de sécurité du ministère des Transports, ils ont fait une longue grève au printemps dernier afin que ces mesures ne fassent pas partie des règlements du ministère des Transports, mais bien de leur convention collective. Finalement, le ministre a promis aux deux motionnaires qu'il saisirait le CCIM du concept de la responsabilité universelle à Bruxelles à l'été de 1969 et appuyerait de toutes ses forces notre point de vue auprès des autres pays.

• (2.20 p.m.)

À l'éternel honneur du ministre, c'est exactement ce qu'il a fait, mais malgré son grand poids, il n'a pas réussi à obtenir l'assentiment des autres pays maritimes. À son retour au pays, il était très amer à ce sujet et, selon les journaux, il a déclaré que, même si le Canada tentait d'obtenir une entente internationale sur ce problème très dangereux, il n'avait pas réussi à obtenir une telle entente, et ainsi le Canada était disposé à marcher seul. Or, monsieur l'Orateur, nous n'avons pas marché seuls. C'était il y a un an.

M. McGrath: Que faisons-nous maintenant?

M. Rose: À ce moment-là, rien n'a été fait. Aucune mesure législative n'a été présentée, et ensuite nous avons eu la terrible tragédie de l'*Arrow*. Nous savons maintenant jusqu'à quel point le ministre a été mêlé à cet incident, la profondeur de son inquiétude, et le travail acharné qu'il s'est imposé durant ce désastre. Nous ne lui enlevons rien sous ce rapport, mais le point est que le Canada devait marcher seul, et ce n'est que maintenant que nous marchons seuls, exactement un an plus tard.

Cela nous met à jour, monsieur l'Orateur. Maintenant, nous examinons une mesure législative que je considère

[M. Rose.]

un peu en-deçà de l'idée de responsabilité illimitée. La responsabilité est limitée; elle se limite à 14 millions de dollars si la négligence peut être prouvée, et le reste des frais qu'auront entraînés les dommages seront prélevés sur une caisse. C'est loin d'être une responsabilité illimitée, mais quand même, ce bill est beaucoup plus sévère et rigoureux que toute loi présentement dans les statuts.

Je reviens à mon opposition principale que j'ai soulevée plus tôt, sur les aspects juridictionnels du bill. Nous examinons un bill dont les dispositions ne s'appliqueront qu'au sud du soixantième parallèle de latitude nord, ou à toute région qui n'est pas comprise dans le bill sur la pollution de l'Arctique. En outre, cette compétence ne s'étend qu'à 12 milles du littoral du Canada. Je crois que nous avons le droit de poser un certain nombre de questions sur cette limite de 12 milles. Comment peut-on expliquer que l'environnement au sud du 60° parallèle de latitude nord soit moins sensible à la pollution que le milieu boréal? Certes la population est plus dense au sud du 60°, la circulation est plus intense et toute fuite d'huile causerait un dommage immédiat plus considérable si elle avait lieu dans nos principales aires de circulation plutôt que dans les endroits éloignés des centres habités.

Comme la convention internationale sur la pollution pétrolière a décrété qu'il fallait déverser les eaux de cale à 100 milles au large—le ministre l'a réitéré dans ses remarques—pourquoi n'a-t-il pas cherché à faire concorder ses règlements avec celui-là? La compétence du Canada s'étend sûrement au déversement des eaux de cale, mais nous parlons ici de la manière dont cette mesure législative s'appliquera aux pétroliers circulant près de nos côtes ou d'un littoral à l'autre. Dans le cas de l'*Arrow*, les polluants ont voyagé à 100 milles de la baie de Chédabouctou et l'île de Sable en a subi des dommages considérables. Comment cette mesure législative s'appliquerait-elle à l'égard d'un dommage de cette espèce?

Comme le groupe qui s'est occupé du cas *Arrow* a recommandé l'établissement de zones de contrôle de la pollution qui s'étendraient dans un rayon de 100 milles, pourquoi n'a-t-on pas tenu compte de cette recommandation, surtout que ce bill est le fait direct de la réaction du gouvernement en l'absence d'un accord international qu'il a recherché, mais aussi devant le désastre de l'*Arrow*? À mon avis, les députés devraient démontrer qu'une compétence ainsi limitée porte un coup mortel au bill. Cet aspect du bill en restreint radicalement l'efficacité s'il y a lieu de prévenir ces fuites de pétrole au-delà de la limite de 12 milles. Nous devrions demander la présentation d'un amendement qui corrigerait cette limitation. J'espère que le ministre y verra.

Après la seconde guerre mondiale, les États-Unis ont étendu leur juridiction à l'ensemble du plateau continental. Les États de l'Amérique du Sud, le Pérou et d'autres pays, ont revendiqué des droits exclusifs de pêche jusqu'à 200 milles au large de leurs côtes. L'an dernier, notre propre gouvernement, avec force harangues, a étendu les zones de contrôle de la pollution dans l'Arctique à 100 milles au large. La même distance ne devrait-elle pas s'appliquer dans le présent cas? Le ministre fait signe que non. Peut-être sait-il des choses que j'ignore.

L'hon. M. Jamieson: Jamais.

M. Rose: Ce n'est pas la première fois que les députés du parti ministériel sont au courant d'une chose que