

dollars, ces amendes n'ont presque aucun sens. L'apparition des superpétroliers exige une réévaluation des mers et de la navigation en ce qu'elle touche l'ensemble de la société. Des navires qui exigent une demi-heure et quatre milles avant de s'arrêter, dont le rayon de braquage est mesuré en milles, dont la masse est telle qu'ils peuvent causer des dégâts considérables même s'ils sont presque au repos, ce ne sont pas le type de navires qu'on visait au moment où fut rédigée la loi sur la marine marchande.

Nous devons reconnaître que ces navires nous obligent à repenser la nature de la liberté des mers: c'est-à-dire les relations entre les États côtiers. C'est la nature même des navires qui exige cette réévaluation; c'est une urgence créée par l'échelle des dégâts qu'un accident pourrait causer. Les changements à apporter sont de deux ordres principaux: modifications apportées aux navires, soit les techniques de construction, d'entretien et d'opération; et en second lieu, modifications dans les méthodes d'exploitation de ces navires.

Prenons d'abord la première catégorie. D'une certaine manière, ce sont les changements les plus faciles à apporter puisqu'ils sont d'ordre essentiellement technique—conception et méthodes de déclaration. Cependant, ces modifications ne sont pas tout à fait simples.

Les conventions de 1973 de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime ou, plus simplement, l'OMCI n'ont pas été ratifiées en grande partie à cause des difficultés posées par la rédaction des articles techniques. Maintenant que les erreurs contenues dans les conventions de 1973 ont été presque toutes corrigées par les conventions de 1978, il est temps que le gouvernement canadien ratifie ces protocoles. Il doit le faire d'autant plus qu'ils réclament des modifications à la loi sur la marine marchande du Canada et fourniraient ainsi au gouvernement l'occasion d'apporter d'autres améliorations à cette loi.

Lorsqu'on examine ces protocoles on constate qu'il s'attaque surtout à la pollution causée par les résidus pétroliers qu'on a encore l'habitude de rejeter à la mer lorsqu'on nettoie les réservoirs après le déchargement. Le naufrage d'un pétrolier est évidemment plus spectaculaire, mais les effets cumulatifs de cette légère pollution sont beaucoup plus graves, et nous devons nous soucier de ses conséquences. Tant pis, si politiquement, il n'est pas aussi payant de mettre fin au déversement de quelques centaines de gallons que d'intervenir après un désastre. Nous devons nous occuper de ce qui est le plus important, même si l'inspection continuelle des radars, des systèmes de direction et du lest manque un peu d'éclat.

Je m'inquiète beaucoup de voir le gouvernement se lancer de préférence dans de vastes programmes très voyants, aux dépens souvent de l'efficacité. J'aimerais vous citer un exemple particulièrement désolant de pollution par suite du nettoyage d'un réservoir, ce qui constitue la principale source de pollution pétrolière.

Il y a environ cinq ans, la municipalité d'Oak Bay, dans ma circonscription, a dû faire face à un déversement de pétrole de peu d'importance au large des côtes. La municipalité s'en est rendu compte avant que le pétrole n'atteigne la côte, et elle a envoyé une équipe d'urgence pour recueillir le pétrole avant qu'il n'arrive sur le sable et les rochers du rivage. Elle a pu accomplir le travail en l'espace de quelques heures pour la somme de \$430.

### *La loi sur la marine marchande du Canada*

Elle s'est empressée de réclamer ce montant au gouvernement qui doit payer les réclamations des personnes qui ne sont pas couvertes ou qui ne sont pas en mesure de s'adresser directement aux navires pollueurs. Il faut présenter sa demande à une organisation remarquablement réduite qui gère la Caisse de réclamations de la pollution maritime. Les activités de cet organisme étaient fort limitées au départ, mais à raison de 15c. la tonne pour chaque tonne de pétrole expédié vers le Canada, ou d'un lieu à un autre au Canada, au cours des années, les réclamations ont atteint 48 ou 49 millions de dollars.

J'ai régulièrement inscrit des questions au *Feuilleton* au sujet de cette Caisse de réclamations de la pollution maritime. On a répondu à ma dernière question le 15 décembre, il y a juste un peu plus d'un mois. A la page 2178 du *hansard* de cette date, nous trouvons la question suivante:

A combien s'élève la Caisse de réclamations de la pollution maritime?

La réponse était \$48,997,810.93. La deuxième partie de la question était encore plus intéressante:

Combien de paiements la Caisse a-t-elle faits et, dans chaque cas, a) de quel montant, b) à qui, c) quand?

● (1710)

Combien il a été versé sur ces 48 millions de dollars? Deux réclamations, ont été réglées: versements de \$345.90 à M. William Guimond, pêcheur de Pointe-au-Père (Québec), le 23 octobre 1975, et de \$300 à M. Eudore Boudreau, pêcheur de Carleton (Québec), le 5 janvier 1977. Nous avons donc trouvé le moyen de verser \$645.90 sur les \$48,997,810.93 de la Caisse. Je signalerai également qu'ils ont cessé de cotiser à cette Caisse d'après le rapport de l'an dernier de l'organisme, où on lit:

Le versement à la Caisse de 15c. par tonne de pétrole a été supprimé à partir du 1<sup>er</sup> septembre 1976...

Je suppose qu'il n'y a qu'en Chambre qu'on s'intéresse à cette légère différence d'encaisse qui existe actuellement. Le dernier rapport, déposé aujourd'hui, indique un solde de \$46,936,174 alors que suivant la réponse que j'ai reçue en décembre, il y avait \$48,997,000, c'est-à-dire 2 millions de plus. Ils ont bien dû venir de quelque part. Ce sont peut-être les intérêts des 46 millions du printemps dernier.

J'en ai profité pour communiquer avec eux au sujet du problème d'Oak Bay. J'ai fini par apprendre que le gouvernement a toute une série de raisons de refuser l'accès à ces fonds. Une des conditions non remplies par Oak Bay était l'autorisation préalable du Conseil privé de nettoyer le pétrole versé. Jusqu'où une loi peut-elle aller dans le ridicule? Demander à une municipalité affectée de trois heures de décalage horaire, et qui à minuit attend l'arrivée d'une petite nappe de pétrole, de réveiller le Conseil privé!

Si nous n'arrivons même pas à éveiller les ministres pendant la période des questions, comment supposer qu'Oak Bay arrivera à 3 heures du matin à les tirer du lit et d'obtenir l'autorisation de nettoyer une nappe de pétrole avant qu'elle n'atteigne le rivage? J'espère qu'un jour un quelconque ministre des Transports pourra nous dire au juste pourquoi la Caisse des réclamations de la pollution maritime ne décaisse jamais un sou, pourquoi elle n'arrive à satisfaire les besoins courants des petites collectivités qui sont les plus menacées par les désastres de ce genre.