

voyage, par mesure de sécurité à l'égard des autres navires.

L'article 27 autorise le gouverneur en conseil à édicter des règlements mettant en vigueur les dispositions de la convention de sécurité. Il semble que la loi ne puisse édicter tous les règlements; par conséquent, le gouverneur en conseil peut autoriser n'importe quel règlement pour donner suite aux dispositions de la convention de sécurité.

L'article 27 modifie l'article 484 de la loi et autorise le receveur ou un autre préposé en chef des douanes à exiger tous les certificats nécessaires sans les nommer séparément. Certains portent un nom très long et il est prévu qu'on pourra exiger tous les certificats nécessaires pour ce genre de navire sans avoir à décrire chacun en particulier. Tout cela a pour but de se conformer aux dispositions de la convention de sécurité en mer.

La seconde convention en cause est celle qui a trait à la pollution des eaux en mer par les hydrocarbures. Cette convention a été modifiée en 1961 et l'article 28 du présent bill s'y rapporte. Il impose l'obligation de déverser les hydrocarbures de rebut dans des citernes spéciales installées à bord du navire. Jusqu'ici le rejet à la mer d'hydrocarbures de rebut devait se limiter à une zone distante de la côte d'au moins 50 milles. Maintenant cela doit se faire à plus de 100 milles de la côte en ce qui concerne le Canada. Quant aux gros navires, ils ne peuvent rejeter les hydrocarbures à la mer; ils doivent les déverser dans des citernes spéciales à bord et en disposer quand le navire jette l'ancre dans un grand port où il est possible de s'en défaire. La population côtière de Terre-Neuve, et de la Nouvelle-Écosse surtout, s'est plainte que le fait de vider les citernes à 50 milles de la côte leur causait des ennuis et des inquiétudes et nuisait aux poissons et aux animaux de la région. Cette modification porte donc la limite de 50 à 100 milles.

L'honorable M. Hollett: C'est le Canada qui a demandé cela?

L'honorable M. Bouffard: Oui, et les pays intéressés y ont consenti. Nous modifions maintenant la loi afin qu'aucun navire canadien ne puisse décharger d'hydrocarbures à moins de 100 milles du littoral et qu'aucun navire appartenant à un pays signataire de la convention ne puisse le faire non plus. Grâce à cette modification, l'amende imposée à un navire qui enfreint cette disposition a été majorée considérablement en sorte qu'elle constitue une peine si rigoureuse qu'aucun navire ne choisira de décharger des hydrocarbures, quitte à payer l'amende. En effet, elle a été portée à \$5,000.

L'autre convention qui nous intéresse vise la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires océaniques. Cette convention, adoptée en 1957, a été modifiée en 1961. L'article 31 du bill à l'étude touche cette convention et les modifications apportées à ce moment.

Aux termes de la nouvelle convention, la responsabilité des propriétaires de navires sera calculée à un taux s'élevant environ à \$220 la tonne par navire.

Le calcul, qui avait l'habitude de se faire en livres sterling, se fera dorénavant en francs-or. En francs-or, il s'établit à environ \$220 la tonne. Ainsi, le propriétaire de navire ne sera jamais tenu responsable pour plus de \$220 par tonne advenant tout accident ou toute avarie qu'il peut causer à des personnes ou à des biens. Voilà toute la limitation.

En outre, une préférence est accordée dans le cas de blessures corporelles. Si un homme meurt ou est blessé, il jouit de la préséance pour le paiement du montant fixé pour la responsabilité. Par exemple, la responsabilité totale d'un remorqueur jaugeant moins de 300 tonnes serait d'environ \$66,400. S'il s'agit d'un cargo de 253 pieds, la responsabilité s'élèverait à \$365,500. S'il s'agit d'un bac transbordeur comme le *Bluenose* par exemple, la responsabilité serait de \$1,195,000 et un navire de transport en vrac de 730 pieds aurait une responsabilité totale de \$3,500,000.

Dans le cas d'une responsabilité totale comme celle-là, une préférence à concurrence des deux tiers du montant total est accordée aux personnes qui font des réclamations en dommages. Si la responsabilité totale est de \$3,500,000 alors une somme d'un peu plus de 2 millions de dollars servira exclusivement à compenser les dommages causés à des personnes, qu'il s'agisse de morts ou de blessés. Dans ce cas, les personnes obtiennent la préférence des deux tiers du montant total de la responsabilité.

Le reste du montant de la responsabilité servira au règlement des réclamations pour les dégâts matériels. Si le total de la responsabilité s'établit à \$3,500,000 la somme servant au règlement des réclamations de ce genre s'élèvera à environ \$1,200,000. Je le répète, ce montant servirait à régler les réclamations relatives aux dommages causés aux autres navires ou aux marchandises à bord du navire ou encore aux dommages causés sur le rivage.

Si le montant des deux tiers qui est réservé pour régler les réclamations pour dommages personnels ne suffit pas à payer tous les dommages au taux de 100 p. 100, alors les personnes qui ont fait des réclamations pour dommages personnels pourront partager la somme qui reste et qui est destinée à compenser les dégâts matériels. Ainsi, selon