

extrêmement difficile de déterminer exactement qui possède tel navire, quand le navire a été abandonné, quand se sont produits les changements de propriétaire, en ce qui concerne l'assurance du fret.

Il y a de nombreux navires qui transportent de nos jours du fret qui vaut beaucoup plus que les navires eux-mêmes. C'est un des points que le député a cherché à faire ressortir et je suis d'accord avec lui. Dans certains cas, l'assurance sur ces navires est relativement peu élevée, et par rapport à la valeur globale du navire et du fret, le montant le plus élevé est celui du fret.

C'est là que le problème se pose, et je crois que nous tous de ce côté-ci de la Chambre aurions aimé que le député essaie de s'attaquer à ce problème de la propriété en modifiant peut-être l'accent qu'il a mis sur l'objectif qu'il cherche à atteindre. Je crois qu'il aurait pu y arriver en essayant d'établir une loi qui permettrait ou même enjoindrait au ministère des Transports ou à d'autres organismes de prendre les mesures nécessaires pour effacer immédiatement les effets de la pollution ou tout autre problème existant. Il pourrait alors leur assener—comme il l'a fait d'ailleurs et je l'en félicite—une disposition de responsabilité financière. Il y a peut-être d'autres raisons pratiques qui interdisent cette méthode monsieur l'Orateur, mais elle nous permettrait d'agir dès qu'un accident se produit.

● (5.20 p.m.)

Les notes explicatives de ce bill nous révèlent que quatre mois se sont écoulés entre le naufrage et la dépollution complète des eaux. En Nouvelle-Écosse nous venons de subir ce genre de catastrophe et tous les habitants en connaissent les effets regrettables, terribles même, faute d'une solution immédiate et effective, surtout dans le cas de pollution par le pétrole ou les huiles lourdes. Il faut prendre des mesures dans les heures qui suivent et non pas attendre des jours ou des semaines. C'est sur ce point que ceux qui sont en train de rédiger avec soin un rapport sur le naufrage de l'*Arrow* dans la baie Chédabouctou, en Nouvelle-Écosse, devraient centrer leurs observations—ce qu'ils feront, je l'espère.

Parlant pour mon propre compte et non pour mon parti, j'estime que dans des cas pareils, des cas tels que ceux de l'*Arrow* et du *Torrey Canyon* où il s'agit de cargaisons géantes de 250,000 ou de 500,000 tonnes—je crois savoir que depuis un an ou deux Lloyd's de Londres a introduit dans ses contrats d'assurance des dispositions applicables à des pétroliers d'un million de tonnes—les initiatives prises immédiatement après l'accident revêtent une importance capitale. Toutes les

mesures préventives possibles, les lois, les règlements et l'équipement ultramoderne auxquels on pourra avoir recours n'empêcheront pas les accidents. La courbe des accidents est une réalité et ceux qui pensent pouvoir la prévenir s'illusionnent.

Il me semble que nous devrions disposer, si vous voulez, d'une série de «postes d'incendie» le long d'une ligne allant de l'extrémité nord de l'île de Vancouver aux régions polaires en passant par l'océan arctique, et qui trouverait son prolongement le long de nos côtes atlantiques. Ces postes seraient occupés par un personnel hautement qualifié et expérimenté, dirigé par un savant ou un homme maîtrisant parfaitement la technique de la lutte contre la pollution provoquée par la marée noire. Les hommes placés sous ses ordres auraient subi un entraînement en vue de l'utilisation des équipements les plus récents et les plus appropriés en ce qui concerne la lutte contre la pollution. On devrait les établir le long de la côte à intervalles commodes, mais à au plus 150 milles de distance. Les postes devraient fonctionner de façon permanente. Peut-être devraient-ils même être placés sous l'égide des Forces armées avec un effectif de service 24 heures par jour, même s'ils doivent y demeurer des mois et des mois sans être rappelés, du moins nous l'espérons.

Les frais d'entretien de ces postes, comparés aux pertes qui résultent du naufrage d'un superpétrolier comme le *Manhattan*, sont quantité négligeable. Ces pétroliers ne sont plus des rêves, mais ce sont des choses bien réelles en haute mer. Je déplore que le projet de loi du député ne tienne pas compte de considérations plus pratiques de cet ordre-là, car nous en appuyons le principe.

Il est déplorable que le ministre des Transports (M. Jamieson) n'ait pas su persuader les autres pays des avantages de cette motion et de son absolue nécessité. J'espère qu'aucun député ne tienne, par ses propos, à épuiser le temps consacré à l'étude de ce bill, car nous l'appuierions volontiers, même si, comme je l'ai signalé, il passe sous silence quelques points pratiques

M. Leonard Hopkins (Renfrew-Nord): Monsieur l'Orateur, en parlant de cette mesure, il faut dire qu'à la suite de la catastrophe du *Arrow* nous admettons tous que le principe de ce bill est très important. Il est également important pour la raison exprimée dans les notes explicatives du bill proprement dit.

J'aimerais d'abord indiquer que la loi sur la protection des eaux navigables est actuellement à l'étude et sera modifiée de façon à tenir compte à l'avenir de cas comme celui-ci. Je me dois de dire également que je veux