

la compagnie qui se propose de faire des expéditions par mer. Le pipe-line, autre méthode d'acheminement peut-être meilleure, ne bénéficie pas de cette subvention si considérable de sorte que toute la comparaison des coûts qui peut atteindre des centaines de millions voire des milliards de dollars, est de ce fait très faussée.

A mon avis, nous devrions réfuter les arguments des intérêts d'expédition bien que, je dois le dire, ils aient été intéressants et ingénieux, et revenir à la position du Canada avant la réunion de Bruxelles où, je le répète, nous avons malheureusement échoué dans nos efforts visant l'acceptation de nos vues. Mon objectif est donc, en proposant cet amendement précis à la loi sur la protection des eaux navigables, d'accomplir précisément ce qui aurait dû être accompli l'an dernier par l'article 24 du bill S-23.

Il se trouve que mon bill C-39 ait été rédigé en 1968, avant que j'aie eu connaissance du bill gouvernemental de l'année dernière. Néanmoins, en l'état actuel des choses, mon bill conserve toute sa valeur. Si le bill S-23 avait été adopté intégralement et n'avait pas été amendé par le Sénat, alors mon bill ferait-il peut-être double emploi et serait-il inutile. Mais deux événements se sont produits depuis lors. L'un est le rejet par le Sénat de l'article que j'ai mentionné. L'autre est l'échec subi par le Canada à la réunion de l'Organisation internationale consultative de la navigation maritime. Par conséquent, cet amendement devient une fois de plus d'une grande actualité.

Je ne vois pas, en toute justice, pourquoi nous ferions des exceptions dans le cas de la pollution par le pétrole et par les navires, exceptions qui font de cette dernière quelque chose que le public doit supporter tout comme un phénomène naturel. La pollution telle que je l'ai exposée, résulte d'une action humaine, quelqu'un qui charge un navire de pétrole et quelqu'un d'autre qui envoie ce navire de A à B. Il est de toute évidence absurde de suggérer que si ce dernier est coupé en deux par un autre ou s'il heurte un rocher sans que ce soit la faute du propriétaire, du capitaine ou de la compagnie, alors c'est un coup dur et un cas de force majeure dont les autres doivent faire les frais. Des ordres ont été donnés à l'échelle humaine à la suite de quoi le navire s'est trouvé en difficulté. Ce n'est que logique de supposer que ceux qui ont pris l'initiative de l'entreprise en faisant charger du pétrole à bord ainsi que la compagnie doivent assumer les frais du nettoyage consécutif. Il ne s'agit pas de petits montants mais de sommes énormes. Le *Torrey Canyon*, par les travaux de dépollution qu'il a provoqués,

[M. Anderson.]

a entraîné des dépenses de 12 à 20 millions de dollars. En Californie, le désastre de Santa Barbara, qui n'était pas dû à un bateau mais à une fuite provenant du lit de la mer, a provoqué des dégâts d'environ 1 milliard de dollars. Nous traitons d'un domaine où les dommages peuvent être très élevés.

Ce n'est qu'en obligeant tous les pays, toutes les lignes de navigation et toutes les compagnies pétrolières transportant des hydrocarbures par mer à souscrire les assurances nécessaires que nous parviendrons vraiment à résoudre la difficulté posée par ces catastrophes maritimes. J'espère donc, monsieur l'Orateur, qu'il sera possible d'amender la motion afin de l'envoyer au comité de la pollution de l'environnement ou au comité des transports plutôt qu'à celui de la santé, du bien-être social et des affaires sociales mentionné dans la motion.

M. J. M. Forrestall (Dartmouth-Halifax-Est): Monsieur l'Orateur, me voici de nouveau dans une situation assez bizarre. Tout en acceptant le principe de la motion du député, j'ai quelques réserves, au fond, sur la valeur pratique du bill lui-même. Je comprends les remarques du député quant à l'intention du gouvernement et au but précis qu'il s'est fixé, et nous ne pouvons qu'y souscrire, à mon avis, et inciter le gouvernement à hâter le pas. Si le projet de loi du député agit dans ce sens, il nous aura certes rendu un grand service. Toutefois, monsieur l'Orateur, certains éléments du projet de loi m'étonnent, car le député a beaucoup navigué.

Je ne sais si son yacht mouille toujours dans notre merveilleuse province ou s'il a mis le cap sur la Colombie-Britannique, mais je me sens tenu ou tenté de dire, en raison de son inconscience ou des sous-entendus du projet de loi, que le député, même s'il s'y connaît en courses de baignoire et en vaisseaux de béton où il est passé maître, ne parle pas dans son bill de la réalité pratique de la propriété d'un navire ou de son cargo au moment où l'accident a lieu.

Il faut garder à l'esprit que des collisions de navires en haute mer, dans les zones côtières ou dans nos ports, ne sont pas des choses qui arrivent de propos délibéré. Ce sont, en effet, des cas fortuits et les propriétaires de ces navires ont pris—ce qui n'est plus valable peut-être en fonction des dangers de pollution—des précautions raisonnables pour s'assurer et se protéger eux-mêmes contre toutes pertes. Nous sommes tous conscients, je pense, que cela a présenté un problème fort difficile à résoudre, en fonction de la pollution surtout, car dans les premiers jours qui suivent l'accident, il est