

gation ne relève pas du Code fédéral de la sécurité. Il importe, à mon avis, que ce code s'applique à la navigation ou du moins que le ministère des Transports présente un nouveau code de sécurité qui s'appliquerait aux organismes relevant de lui. C'est un aspect de la question dont nous traiterons en détail au comité, mais la disposition relative aux règlements concernant la communication des sinistres maritimes est une amélioration.

J'ai dit, monsieur l'Orateur, que j'allais pendant un instant traiter du problème de la pollution causée par les navires. Nous sommes tous au courant de l'incident du *Torrey Canyon*, qui a peut-être amené la rédaction de la tranche du bill relative à la pollution. L'article 23 vise à élargir le pouvoir du gouverneur en conseil d'édicter des règlements régissant la pollution provenant des navires. A l'heure actuelle, le gouverneur en conseil ne peut réglementer que la pollution par les hydrocarbures provenant de navires circulant dans les eaux intérieures. Cet article donnera au gouverneur en conseil le pouvoir de réglementer la pollution de toutes les eaux canadiennes par toutes les substances comme les détritiques, les produits chimiques et les eaux d'égouts, et c'est un pas dans la bonne direction.

L'article 24 propose d'ajouter les nouveaux articles 495C et 495D à la loi actuelle. Il s'agit de la responsabilité illimitée des navires qui causent de la pollution. Il est intéressant de noter que le projet d'article 495D a été supprimé avant même que le bill soit adopté à l'autre endroit.

Le nouvel article 495C donnerait au ministre le pouvoir de s'occuper d'un navire en détresse et susceptible de polluer les eaux canadiennes. Le ministre aurait le droit de vendre le bâtiment et le produit de sa vente et de ses marchandises servirait au paiement des dépenses de son enlèvement. C'est pour régler les cas où la valeur du navire et de ses marchandises ne suffirait pas à acquitter le montant des dommages qu'on voulait inclure un nouvel article 495D. Mais le Sénat l'a supprimé parce qu'il sous-entendait une responsabilité illimitée qui aurait entraîné des frais excessifs si on avait voulu assurer le bâtiment.

Si les frais découlant de la pollution par un navire excédaient la valeur du bâtiment et de ses marchandises, il serait impossible d'assurer le navire. C'est pour cette raison qu'on a supprimé le projet d'article mais, dans ce cas, qui va acquitter les frais de la pollution causée par ce bâtiment? Selon moi, toujours ceux qui assument quantité des frais quand la protection n'existe pas: le grand public.

On a supprimé la proposition concernant l'article 495D avec raison, je crois, mais on aurait dû envisager une autre forme de pro-

tection pour éviter au public de payer le prix. Le problème de la responsabilité limitée ou illimitée d'un bateau qui constitue un facteur de pollution reste à trancher. Un armateur peut normalement s'adresser à un tribunal après qu'on l'a jugé responsable de certains dégâts, pour limiter sa responsabilité. A mon avis, la responsabilité totale serait fondée sur le tonnage de son navire. Les compagnies d'assurance et d'autres organismes ont prétendu qu'un bateau à responsabilité limitée ne serait pas assurable, mais, dans ce cas, je répète la question: qui assume les frais?

On a soutenu cette thèse au comité des transports et des communications de l'autre endroit, comme on peut le lire à la page 61 du rapport n° 6. Je cite:

Et M. Shearer poursuit dans son mémoire que, si la loi allait exiger des armateurs une responsabilité illimitée, celle-ci ne pourrait faire l'objet d'une assurance. Selon notre groupe, l'armateur ne serait pas assuré au chapitre de la responsabilité en excès du montant que le groupe et ses réassureurs pourraient eux-mêmes assurer. Ce chiffre varierait entre 10 et 15 millions de dollars, mais pour tout montant supplémentaire l'armateur ne pourrait être assuré. Et votre bill, dans sa rédaction actuelle, accorde à l'armateur une responsabilité illimitée.

A mon avis, le public doit être protégé tout comme l'armateur, et nous devrions chercher une autre solution à l'étape du comité.

Le ministre a déclaré qu'il ne s'agissait pas ici d'une révision complète de la loi et qu'on entreprendrait, par la suite, des révisions essentielles. A mon avis, le parrain de ce projet de loi devrait proposer des mesures provisoires pour indiquer à la Chambre comment le public pourrait être protégé dans l'intervalle. Nous savons que les aéroglisseurs, qui relèvent de la loi sur l'aéronautique, dépendront maintenant de la loi sur la marine marchande du Canada. Cette disposition n'est en soi qu'une mesure provisoire. Lorsque nous aborderons une mesure plus détaillée, nous pourrions envisager le problème de la pollution causée par le bruit émanant des aéroglisseurs. Ceux d'entre nous qui étaient à l'Expo savent à quel point cela peut se produire.

Nous nous inquiétons également un peu des lacunes du projet de loi. La loi sur la marine marchande du Canada régit mais ne définit pas ce qu'on entend par eaux navigables. A cet égard, je cite la page 215 du volume 12 du compte rendu des délibérations qui ont eu lieu à notre comité permanent des transports et des communications. En voici le texte:

M. Nesbitt: Une dernière question. Donc la définition des eaux navigables est quelque peu élargie aux fins de cette loi. La loi sur la marine marchande du Canada, par exemple, donne une autre interprétation des eaux navigables. Y aurait-il conflit entre les deux lois?