

nale qui s'occupe de ces questions, l'Organisation consultative maritime intergouvernementale, l'a étudiée à sa réunion à Bruxelles, en novembre 1969. L'étude a été faite et le ministre des Transports (M. Jamieson) représentait le Canada. Il a fait une déclaration à la réunion et il a exposé les vues du Canada et l'argumentation sous-jacente à mon amendement d'aujourd'hui et à l'article 24 du bill S-23 de l'an dernier.

Malheureusement à la réunion de l'Organisation internationale consultative de la navigation maritime, à Bruxelles, de nombreux pays représentés n'avaient pas de littoral, mais de gros intérêts pétroliers, tandis que d'autres avaient un littoral et possédaient aussi une marine marchande. Naturellement, certains pays ne se préoccupent pas autant de la pollution que le Canada. La proposition canadienne selon laquelle les propriétaires de navires comme ceux de cargos devraient être entièrement responsables, quelle que soit la faute des résultats de la pollution provoquée par un pétrolier n'a pas été acceptée par la majorité des États. Certains progrès ont été accomplis à la conférence, mais je crois qu'il n'est pas exagéré d'affirmer que le Canada a été perdant à la réunion.

Les arguments invoqués qui figurent, soit dit en passant, dans les références au Sénat que j'ai données à la Chambre laissent entendre que la nature même de l'assurance maritime ne permettrait pas d'imposer une responsabilité illimitée à une compagnie de navigation. Cet argument a fait l'objet d'un long exposé. Je l'ai examiné, mais je le rejette. Je serais fort étonné si l'assurance, entreprise souple—nous avons tous entendu dire que la compagnie Lloyds assure n'importe quoi—et inventive, ne pouvait trouver moyen d'assurer les navires sillonnant les mers contre les conséquences ultimes de tout naufrage ou de tout désastre. Je suis à peu près sûr que si elle s'appliquait à résoudre le problème, elle trouverait moyen d'assurer les navires, peu importe la responsabilité. Dans le cas des avions des lignes commerciales, la responsabilité de l'assureur est presque illimitée. A propos d'un désastre aérien, on m'a cité le chiffre de 80 millions de dollars, payé par les compagnies d'assurance. Si elles trouvent moyen d'assurer un seul avion jusqu'à concurrence de 80 millions, il me paraît incroyable qu'on ne puisse assurer un navire pour plus de 10 ou 15 millions.

Ainsi, je rejette leur argument, car je crois que si nous insistons sur l'idée, d'abord, d'une limitation et, ensuite, d'une responsabilité seulement en cas de négligence, nous empêcherons les gens inoffensifs qui peuvent avoir des ports de plaisance, des camps de pêche,

ou qui se livrent peut-être à la pêche commerciale, tous ceux qui vivent le long du littoral et vivent de la mer, de se faire indemniser par ces grandes sociétés pétrolières, et ils seront ainsi les victimes des désastres au lieu de ceux qui, à mon avis, devraient être responsables des frais, c'est-à-dire les compagnies pétrolières et de navigation.

On a proposé qu'un organisme volontaire des armateurs serait peut-être la meilleure formule pour régler la question. On a mentionné au comité et ailleurs qu'une entente volontaire des propriétaires de pétroliers sur la responsabilité de la pollution par le pétrole pourrait régler cette question de façon satisfaisante. Un tel organisme ne rend pas inutile l'adoption d'une mesure comme celle-ci. A mon avis, il est tout à fait indispensable que la responsabilité soit absolue sans qu'il y ait nécessairement preuve de faute de la part des grands pétroliers.

On a avancé qu'en fin de compte le consommateur devrait faire les frais de toute augmentation si le prix du transport du pétrole monte. C'est précisément le consommateur de pétrole qui devrait payer, non le contribuable, non le public en général, non les personnes qui habitent le long des voies d'eau qu'empruntent ces navires énormes. Si le transport du pétrole réclame une assurance élevée c'est dommage, et si cette assurance augmente le coût du produit c'est aussi dommage. Toutefois, pourquoi ceux qui utilisent ce pétrole n'en paient-ils pas le coût et n'en assument-ils pas les risques? Quand je dis ceux qui l'utilisent je veux parler naturellement des compagnies qui paieront en premier lieu. Elles feront ensuite payer le coût par le consommateur. Mais pourquoi le public devrait-il assumer la responsabilité du nettoyage, et pourquoi certaines petites gens devraient-elles se voir acculées à la ruine à cause simplement de cette difficulté légale que pressentent les sociétés pétrolières et les compagnies maritimes?

● (5.10 p.m.)

Il y a un deuxième point qui est extrêmement important et qui intéresse particulièrement le Nord canadien. Si nous continuons, comme en ce moment, d'imposer les risques à d'autres que les compagnies pétrolières et les consommateurs, nous créons un écart entre les prix d'expédition par mer et les prix d'expédition par pipe-line. Je crois que les députés savent que si nous laissons au contribuable le poids des frais de la lutte contre la pollution par le pétrole et que nous ne les imputons pas aux vrais responsables, aux expéditeurs ou aux compagnies de pétrole, nous accordons alors une subvention, une sorte de bénéfice supplémentaire caché pour