

La loi sur la marine marchande du Canada

monsieur le président, qu'une demande du triple de la valeur du navire et de sa cargaison soit considérée par beaucoup de personnes œuvrant dans le domaine maritime comme hautement excessive en de nombreuses instances.

Quoiqu'on ne puisse nier que dans le cas de déversements massifs d'hydrocarbures, la province en cause éprouve de grandes préoccupations quant à la protection de ses ressources et cherche une compensation adéquate pour les frais de nettoyage, il n'en reste pas moins qu'un degré raisonnable d'objectivité, qui tient compte de la nature et de l'étendue de l'offense, ainsi que des circonstances l'accompagnant et des personnes impliquées, doit être préservé.

Lors d'offenses minimales commises par de petits bâtiments ou par le capitaine ou l'équipage, l'amende serait nettement, dans un tel cas, monsieur le président, disproportionnée. Bien que le montant de l'amende reste en fin de compte du ressort de la cour, l'escalade de la pénalité maximum pourrait également fort bien s'accompagner d'une escalade dans les amendes actuellement imposées.

Je crois que mon collègue de Comox-Alberni (M. Anderson) a également touché le point en mentionnant qu'en 1957, lorsqu'on a promulgué les premiers règlements en vue de prévenir la pollution maritime, la pénalité maximum était à ce moment-là de \$500 ou six mois d'emprisonnement ou encore les deux. Et pourtant à ce moment-là les maximums des amendes imposées par la cour allaient de quelques dollars jusqu'à la moitié du montant maximum. En 1965, la pénalité maximum a augmenté jusqu'à \$5,000 et, jusqu'en 1971, des amendes atteignant ce maximum étaient imposées. Pendant cette période, la moyenne des amendes a été approximativement de \$1,000. Depuis 1971, avec la mise en vigueur de la Partie XX de la loi, alors que l'amende maximum se monte à l'heure actuelle à \$100,000, l'amende la plus élevée qui a été imposée n'a été que de \$20,000 et la moyenne totale, seulement de \$4,000.

Le nombre d'enquêtes effectuées et le nombre de poursuites menées à leur terme chaque année ne se sont pas accrues. Alors que la situation idéale serait bien sûr qu'il n'y ait pas de violations à la loi, le niveau actuel des amendes, monsieur le président, peut être considéré comme un élément dissuasif important. Il est clair que les cours canadiennes, en imposant des amendes qui n'atteignent approximativement qu'un quart de la limite maximum actuelle, ont cependant beaucoup de latitude pour imposer des amendes plus élevées, si le besoin s'en fait sentir.

En ce qui concerne la proposition voulant que l'amende représente le triple de la valeur du navire et de sa cargaison, on doit prendre en considération les problèmes auxquels auraient à faire face la cour et la Couronne dans toute poursuite. Suivant la taille du navire, ainsi que le type et la nature de sa cargaison, il appartient à la Couronne de prouver la valeur combinée afin que la cour puisse savoir la limite de l'amende à imposer. Quoiqu'un tel calcul puisse être approximatif, il n'en reste pas moins qu'un tel processus est complexe, particulièrement dans les cas où la cargaison se compose de diverses denrées.

Bien que l'enquête ne doive pas être trop onéreuse dans le cas d'infractions mineures impliquant de gros navires, elle pourrait cependant l'être dans le cas où de plus petits bâtiments sont impliqués dans des infractions majeures et pour

[M. Lapointe.]

lesquelles la cour pourrait être désireuse d'imposer une pénalité plus sévère. D'autre part, dans le cas d'actions intentées contre des personnes, dont certaines pourraient n'avoir aucune relation avec le bateau incriminé, comme c'est la situation par exemple des débardeurs, la pénalité proposée paraît hors de toute proportion.

En vertu des considérations énoncées tantôt, il ne semble pas que la proposition faite dans le bill C-218 représente à l'heure actuelle un amendement souhaitable à la loi sur la marine marchande du Canada.

● (1750)

Comme j'ai déjà eu l'occasion de le dire, le projet de loi augmenterait le niveau des amendes qui s'établit à l'heure actuelle à \$100,000 applicables au non-respect de la loi et de ses règlements dans tous les domaines. Et qu'est-ce que cela veut dire exactement? C'est que, par exemple, en matière de déversements d'un ou de plusieurs polluants, tel que spécifié dans les règlements, à l'exception de deux autorisés pour les buts de la partie XX de la loi sur la marine marchande du Canada, dans toutes les eaux auxquelles s'applique ladite partie au sujet desquelles les règlements s'appliquent, cette pénalité pourrait s'appliquer également lorsqu'il y a défaut par toute personne à laquelle les dispositions s'appliquent de fournir la preuve d'une responsabilité financière sous forme d'assurance, de contrat d'indemnité ou toute autre forme de preuve de responsabilité financière à la satisfaction du ministre des Transports, dans le cas d'une responsabilité civile résultant d'un déversement d'hydrocarbures; lorsqu'il y a non-respect de se plier à toute demande raisonnable d'un agent de la prévention de la pollution ou de fournir certains renseignements sur l'état du navire, sa machinerie et son équipement, ainsi que la nature, la quantité et l'emplacement de sa cargaison. De même que dans le cas de non-respect pour un navire, qui se trouve dans les eaux telles que décrites dans la partie XX de la loi, de se plier à toute ordonnance ou directive d'un agent de la prévention de la pollution au sujet de la route et de la manière dont il doit s'ancrer ou s'amarrer à une place désignée, si l'agent a des motifs raisonnables de croire que le navire ne répond pas à la réglementation ou qu'un tel ordre se justifie afin d'éviter le déversement de polluants.

Les pénalités s'appliquent également à l'heure actuelle lorsqu'il y a non-respect de se plier à tout ordre ou directive d'un agent de prévention de la pollution et s'il y a non-respect pour un navire de se plier à tout ordre ou directive d'un agent de prévention de la pollution désirant connaître sa position.

Monsieur le président, de plus, l'accroissement des amendes s'appliquerait aussi au non-respect des règlements établis en vertu de l'article 730(1)c) à (1)o) de la loi, et alors, à ce moment-là, cela deviendrait un peu plus difficile d'appliquer ce genre de pénalités lors de l'installation, de l'entretien, des essais et de l'utilisation des appareils de navigation électroniques et autres.

On pourrait appliquer des pénalités toujours en vertu des dispositions de l'article 730 pour des types de navires et des quantités maximales de polluants qui peuvent être transportés à bord des navires, soit comme cargaison ou autrement, ainsi que pour la méthode d'arrimage de la cargaison ou du carburant dans ses cales et réservoirs; pour des fournitures et de l'équipement, ainsi que pour des appareillages et des installations exigés pour la manutention des polluants et pour les