

**M. Macgillivray:** En vertu de la loi, on pourrait le désigner comme fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution.

**Le président suppléant:** Vous voulez dire en vertu des règlements prévus dans la loi?

**M. Macgillivray:** Le bill prévoit la nomination de fonctionnaires chargés de la prévention de la pollution et n'importe qui peut être nommé fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution, à pouvoirs limités.

**Le président suppléant:** Ne croyez-vous pas que ce serait une bonne idée de nommer tous les capitaines de port à ce titre? Après tout, ils sont responsables dans chaque port.

**Le sénateur Burchill:** Ces fleuves sont vraiment terribles, n'est-ce pas? Monsieur le président, vous savez ce qui se passe et il est essentiel que nous protégeons les fleuves. Mais j'ai vu des nappes d'huile à la dérive sur un fleuve et personne ne semble savoir d'où elles viennent ou qui en est la cause.

**Le sénateur Hollett:** Monsieur Macgillivray, à la page 23 du bill, l'article 757 (1) (b) dit ceci:

b) pour chaque tonne d'huile expédiée en vrac d'un lieu quelconque du Canada comme cargaison d'un navire,

Supposons que nous substituons le mot «polluant» au mot «huile». On lirait donc:

b) pour chaque tonne de polluant expédiée... et ainsi de suite, et alors, partout où nous lisons le mot «huile» dans cet article, nous le remplacerions par le mot «polluant»; ne serait-ce pas mieux que de dire simplement «huile»? On m'a transmis cette proposition d'amendement et je vous en fais part, puisque vous êtes explrt sur ces questions.

**M. Macgillivray:** On a proposé cet amendement à la Chambre des communes, monsieur.

**Le sénateur Hollett:** Oh vraiment? Je ne le savais pas.

**M. Macgillivray:** Le comité de l'autre endroit a étudié cet amendement et, au lieu de modifier la loi on a ajouté à l'article 758, à la page 25, l'alinéa c). Si vous vous reportez à la page 25, à la dixième ligne, vous verrez ce que dit cet alinéa.

**Le sénateur Langlois:** Monsieur le président, je demanderais aux membres du Comité de revenir à la définition du mot «huile» à l'article du bill qui traite de l'interprétation des termes, à la page 2. L'alinéa h) se lit ainsi qu'il suit:

h) «huile» désigne de l'huile de tout genre ou sous n'importe quelle forme et, sans restreindre la portée générale de ce qui précède, comprend le pétrole, le mazout, le cambouis, l'huile de vidange et l'huile mélangée à des déchets mais ne comprend pas des matières draguées;

**M. Macgillivray:** Quand nous avons tout d'abord considéré l'établissement d'une caisse des réclamations, nous songions principalement à l'huile parce que, à ce que je sache, du moins au Canada, la seule pollution que nous connaissons a été causée par des déversements d'huile.

Les cargaisons d'huile représentent environ 60 p. 100 du commerce maritime, et je crois que le pourcentage

augmente. En outre, il semble que l'huile représente le plus grand danger de pollution, parce que, quelle que soit la nature de la cargaison, presque tous les navires qui voguent sur les mers utilisent l'huile comme combustible sous une forme ou sous une autre. C'est donc l'huile qui représente le plus grand danger. C'est le genre de pollution que nous constatons tous les jours et dont les gens souffrent.

L'huile est une substance facile à identifier et il est possible de déterminer le montant des amendes.

Si nous remplaçons le mot «huile» par le mot «polluant», et si l'amende était déterminée pour «chaque tonne de polluant», ensuite si nous revenions à la définition du mot «polluant», nous constaterions que le terme peut s'appliquer à presque chaque tonne de toutes les cargaisons qui entrent. Toutes les matières peuvent constituer un polluant. Une cargaison de sucre jetée dans le Mississippi a fait mourir les poissons en aval du fleuve en épuisant toute la réserve d'oxygène. En réalité, toutes les cargaisons seraient des polluants et il faudrait déterminer un montant juste à payer à la caisse pour chaque cargaison, tout en tenant compte des dommages que chacune pourrait causer par la pollution.

Nous n'avons pas encore conçu de plan pour cela. Au lieu de retarder l'idée d'une caisse de réclamation ou de compensation, le comité de l'autre endroit a amendé le bill par l'adjonction de l'alinéa c) à l'article 758, à la page 25. Cet alinéa permettra au gouverneur en conseil de faire entrer ce régime en vigueur par un règlement au moment où nous aurons réussi à mettre un programme au point.

**Le sénateur Hollett:** Merci de votre réponse. Je n'avais pas vu l'alinéa c). A quel moment l'a-t-on ajouté au bill?

**M. Macgillivray:** Le comité de l'autre endroit l'a ajouté au moment où il a fait rapport du bill.

**Le sénateur Langlois:** Pour revenir à la page 2, à mon avis, la définition est assez libre pour inclure même le whisky importé d'Angleterre.

**Le sénateur Hollett:** C'est du poison, n'est-ce pas?

**Le président suppléant:** Et le rhum de Terre-Neuve donc?

**Le sénateur Langlois:** Regardez la définition de «pollution».

**Le sénateur Pearson:** Dans le passé, un représentant du gouvernement américain a prétendu que, sur la côte ouest, nous n'avons aucun droit de nous plaindre des cargaisons d'huile de Valdez, ou des cargaisons possibles. A l'heure actuelle, il y a de très vieilles carcasses qui longent la côte de la Colombie-Britannique avec leur cargaison d'huile. N'est-ce pas vrai? Quelques-uns des plus vieux bâtiments en mer transportent de l'huile et longent la côte canadienne et nous ne nous en sommes jamais plaints. N'avons-nous aucun contrôle sur les pétroliers qui entrent dans nos ports ou qui naviguent près de nos côtes?

**M. Macgillivray:** En attendant que le présent bill entre en vigueur, la Loi sur la marine marchande du Canada ne contient aucune disposition qui nous permette d'interdire à un navire quelconque d'entrer dans nos ports ou de naviguer dans nos eaux, peu importe à quel point nous le jugeons dangereux. Il y a deux ou trois ans, un navire-