

comprends qu'il puisse être fort préoccupé par cette possibilité de pollution.

A l'heure actuelle, l'article 752 de la loi sur la marine marchande du Canada stipule qu'une amende maximum de \$100,000 soit imposée à toute personne ou tout navire qui déverse un polluant en contravention de tout règlement établi en application de l'article 728 de la même loi. Toutefois, l'idée d'imposer une amende n'excédant pas le triple de la valeur du navire et de sa cargaison, tel que proposé par l'honorable député, est certes intéressante mais pourrait cependant présenter plusieurs difficultés lors de sa mise en application, et je vais essayer, monsieur le président, d'élaborer un peu sur les difficultés que pourrait poser l'application d'un tel amendement.

La loi actuelle vise à exercer un effet dissuasif dans le cas où des déversements massifs d'hydrocarbures et autres polluants se produiraient. Il en résulte, dans ce cas-là, des coûts de nettoyage extraordinairement élevés, sans compter les dommages possibles et souvent très importants à l'environnement maritime et aux côtes. J'aimerais rappeler à ce sujet l'accident de l'*Amoco Cadiz* qui a déversé sur les côtes de Bretagne 200,000 tonnes métriques de pétrole et ces tonnes de pétrole se sont répandues sur plus de 100 kilomètres des côtes de la Bretagne. Cette catastrophe a non seulement, on s'en souvient, détruit la faune et la flore marines mais a également fait fuir les vacanciers au cours des mois d'été. Rien que cet exemple parmi tant d'autres nous concerne tous au premier chef et cela pourrait aussi bien survenir, en dépit des mesures prises, au large des côtes canadiennes.

La pollution maritime est donc un problème d'envergure et un risque dont nous devons être bien conscients. A cet égard, le projet d'amendement à l'étude étendrait les pénalités non seulement aux articles de la loi qui réglemente l'interdiction et le contrôle de déversements d'hydrocarbures, aux directives des agents de la prévention de la pollution, à la preuve de responsabilité financière que doivent produire les propriétaires de navires, mais aussi aux infractions aux règlements qui s'appliquent dans le cas des autres articles de la partie XX de la loi. Ces règlements traitent, parmi d'autres éléments, du bon état, de l'entretien et de l'utilisation de l'équipement de navigation électronique de la quantité maximum des polluants qui peuvent être transportés et de la manière et des endroits réservés pour les entreposer.

● (1740)

Ces règlements s'appliquent également aux fournitures et à l'équipement que doivent avoir les navires lors du traitement des polluants, la rétention des déchets huileux, des fournitures, de l'entretien et de l'utilisation des cartes et des publications nautiques, du nombre et des qualifications des officiers et de l'équipement, les pratiques et procédures de navigation, des registres à bord des navires, de la marche à suivre lors du déchargement et du chargement des polluants et de la possession des certificats requis à bord, en vertu de la loi et de ses règlements.

J'aimerais préciser qu'en appliquant des pénalités plus sévères aux offenses commises en vertu des dispositions de la loi et de ses règlements, on ne tiendrait pas compte de la nature différente des offenses prévues dans la loi. Dans la plupart des cas de déversement d'hydrocarbures, que ce soit dans le cas de l'*Amoco Cadiz* que j'ai cité tantôt ou dans le cas de l'*Arrow* ou de l'*Argo Merchant* qui sont les cas les plus importants que

La loi sur la marine marchande du Canada

l'on ait connus récemment, il s'agit de catastrophes de nature accidentelle qui résultent le plus souvent d'une erreur humaine ou de conditions anormales ou inhabituelles. A moins qu'on ne puisse fournir la preuve formelle que de tels désastres sont dus à la négligence criminelle ou imputables au capitaine du navire ou à d'autres personnes, on doit avoir recours, pour obtenir une compensation, aux procédures autres que celle de la loi ou des règlements mentionnés tantôt. En effet, ces dispositions excluent les déversements accidentels dus à l'échouement, à la collision, au coulage et autres.

Toute compensation pour des dommages provenant de déversements d'hydrocarbures est prévue par la loi au moyen de dispositions autres que celles que j'ai mentionnées précédemment. Ainsi, l'article 734 prescrit aux propriétaires d'un navire ayant été source de pollution d'être déclarés responsables et de payer les frais et les dépenses de tout nettoyage fixés par le gouverneur en conseil ainsi que pour les pertes ou dommages subis par la Couronne ou par des personnes. En aucun cas, la responsabilité du propriétaire d'un navire ou d'un cargo ne dépend de la preuve qu'il y a eu faute ou négligence.

Outre les considérations précédentes, la caisse des réclamations de la pollution maritime, établie en vertu des dispositions de l'article 737 de la loi, pourvoit aux jugements non satisfaisants. Il s'agit d'un fonds dans lequel on peut puiser lorsque les actions intentées contre le propriétaire d'un navire pour le remboursement des frais de nettoyage et autres dommages causés par la pollution ne reçoivent pas pleine satisfaction.

Monsieur le président, à ce sujet, c'est avec beaucoup d'intérêt que j'ai écouté les remarques de l'honorable député de Victoria (M. McKinnon) au sujet de l'inefficacité ou de la difficulté de fonctionnement de cette caisse des réclamations de la pollution maritime. Je partage aussi avec lui son regret pour les autorités de Oak Bay de n'avoir pu réussir, à cause d'une réglementation quelque peu trop stricte, à mon avis, ou bien interprétée d'une façon trop littérale, à obtenir une compensation de \$300 ou \$400.

Je suis certain que les remarques adressées par l'honorable député et le fait d'avoir porté ce sujet à l'attention de la Chambre pourra apporter des améliorations à cette situation et que les personnes chargées d'administrer cette caisse de réclamations de pollution maritime seront un peu plus ouvertes et que leur interprétation de la réglementation sera un peu moins littérale.

Monsieur le président, comme l'a indiqué mon collègue, le secrétaire parlementaire du ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien (M. Anderson), les dispositions de la loi et de ses règlements s'appliquent à une très grande variété de navires, que ce soient des gros pétroliers, des pétroliers, des navires vracquiers, des transporteurs de marchandise sèche, des cargos ou transporteurs de vrac, des conteneurs, des bateaux de passagers et que sais-je encore, des navires de plaisance, des remorques ou d'autres petits bâtiments immatriculés, tant au Canada qu'à l'étranger. Il pourrait donc devenir un peu lourd comme administration d'étendre les pénalités à toutes ces classes de navires qui ne sont pas toujours dans la même catégorie comme, par exemple, les gros pétroliers ou tous les pétroliers.

Lorsqu'on fait un examen du type et de la variété des navires sujets à la loi et à ses règlements, ainsi que de la nature et de l'étendue des clauses de réglementation, il me semble,