

Le comité sénatorial permanent des transports et communications

Témoignages

Ottawa, le jeudi 11 mars 1971

[Traduction]

Le comité sénatorial permanent des transports et communications, à qui on a déferé le Bill C-2, modifiant la loi sur la marine marchande du Canada, se réunit aujourd'hui à midi moins quart, sous la présidence du sénateur Hédard Robichaud (*président suppléant*), afin d'étudier ledit bill.

Le président suppléant: Honorables sénateurs, nous allons étudier le Bill C-2, modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada. Nos témoins sont M^e Jean Brisset, c.r., membre de l'étude Brisset, Reycraft, Bishop et Davidson du 620, ouest rue St-Jacques, à Montréal, et M. J. J. Burke, qui représente la Chambre canadienne de la marine marchande. Sauf erreur, M. Burke n'est ici qu'à titre d'observateur. Le capitaine Hurcomb, qui représente la *Dominion Marine Association*, nous dira quelques mots après M^e Brisset. M. R. R. Macgillivray, directeur de la Direction des règlements de la marine au ministère des Transports est aussi présent et je lui demanderais s'il a quelque déclaration à faire au sujet de ce bill?

M. R. R. Macgillivray, directeur, direction des règlements de la marine, ministère des Transports: Monsieur le président et honorables sénateurs, je suis à votre disposition.

Le président suppléant: Pourriez-vous nous donner une très brève explication du bill?

M. Macgillivray: Je ne peux pas ajouter grand-chose à ce qu'a dit le sénateur Hollett au Sénat mardi soir dernier. Le bill apportera un changement dans la portée de la Loi sur la marine marchande du Canada. Jusqu'ici, nous nous sommes surtout intéressés à la sécurité de la vie en mer, la sécurité des navires, des personnes et des biens que ceux-ci transportent; or, maintenant, le bill attache une importance particulière aux personnes dont les intérêts risquent d'être touchés par la navigation, surtout lorsqu'il est question de pollution. Le bill est long et comporte diverses dispositions.

Certaines de ces dispositions répètent plus ou moins ce qui existe déjà dans la Loi au sujet du déversement délibéré et négligent de polluants, dont il est question principalement aux articles 737(2) et dans certaines parties des articles 739, 741 et 769.

Le bill comporte aussi des dispositions relatives à la sécurité dont le but est de prévenir les accidents aux navires et par conséquent de contrôler la pollution, de réduire les dommages en cas d'accident et également, de permettre l'application prompte et efficace de mesures correctives lorsqu'un déversement considérable se produit.

Les règlements mentionnés à l'article 739 contribueront en grande partie à la réalisation de cet objectif. La Loi sur la marine marchande, en particulier à l'article 410,

laisse le gouverneur en conseil très libre d'établir des règlements sur la construction et l'aménagement des navires. L'article 739 lui donne encore plus de pouvoirs et de liberté pour passer des règlements sur les questions techniques pertinentes aux navires.

Il y a des dispositions importantes portant sur la responsabilité. Elles commencent à la page 11, à l'article 743, et je suis certain que les témoins de ce matin auront des remarques à faire à ce sujet-là. En ce qui concerne la responsabilité, voici le changement le plus important: en vertu des nouvelles dispositions, les propriétaires des navires et peut-être même les propriétaires des cargaisons transportées sur ces navires seront tenus responsables des dommages causés par la pollution et leur responsabilité ne sera pas subordonnée à la preuve d'une faute de leur part. L'article 744(1) donne les exceptions à cette règle mais, en grande partie, le bill stipule qu'en cas d'accidents de pollution, le navire qui transporte le polluant est automatiquement tenu responsable.

En même temps, d'autres dispositions limitent la responsabilité du propriétaire du navire. Maintenant, la responsabilité des propriétaires de navires, une fois leur faute prouvée, se limite à \$67 pour chaque tonne du tonnage du navire. La loi donne le montant en francs français, aux fins de l'uniformité internationale, mais cela revient à environ \$67 pour chaque tonne du tonnage du navire. Dans le cas de dommages causés par la pollution, le chiffre double et s'élève à environ \$134, mais la limite totale pour chaque incident est fixée à 14 millions de dollars, quelles que soient les dimensions du navire.

Le sénateur Pearson: Quelle quantité de pollution prévoyez-vous, avant de poursuivre un navire? Quel pourcentage de pollution déverseraient-ils?

M. Macgillivray: Les personnes qui subissent des dommages causés par la pollution intenteraient sans doute une poursuite dès qu'elles auraient subi assez de pertes pour justifier la poursuite.

Le sénateur Pearson: Supposons que la pollution se produise en deça de neuf milles, qui obtient la compensation?

M. Macgillivray: S'il y a sur la mer, de l'huile, au large, qui ne fait de tort à personne, personne n'a le droit de réclamer une compensation. Mais si le gouvernement entreprend le déblayage de ce pétrole, de peur qu'il ne cause des dommages, il aura donc, en vertu de la Loi, le droit de réclamer une compensation pour les frais de ce nettoyage.

Dans le passé, lorsque le gouvernement a pris l'initiative de retenir de l'huile ou d'en retirer d'une épave pour l'empêcher de causer des dommages à quelqu'un, nous avons agi à titre bénévole et n'avons fait aucune réclamation.