

D'après les chiffres du ministre, s'il y avait eu une caisse, on l'aurait complètement épuisée la première année lors de la tragédie de l'*Arrow*. Le montant global ne comprend aucune indemnité. En outre, on a fait un nettoyage partiel. Selon mes sources d'information, on n'aurait dépollué que 30 milles de l'étendue de 190 milles qui a été contaminée. L'*Arrow* transportait une cargaison de 18,000 tonnes et il aurait payé \$240,000 au fonds. Les dommages peuvent être beaucoup plus considérables que ceux qui sont prévisibles d'après le tonnage du navire, à cause des courants, des conditions atmosphériques et d'autres facteurs. Les conséquences du naufrage de l'*Arrow*, navire d'une capacité de 18,000 tonnes nous donnent une idée de ce qui se produirait dans le cas d'un plus gros pétrolier, disons, de 400,000 tonnes.

Il y a de nombreux autres points dont je pourrais traiter maintenant, mais je suis certain que d'autres députés en parleront. Je suis certain aussi que les membres de tous les partis seront particulièrement vigilants durant les audiences du comité et durant les autres étapes que franchira le projet de loi. J'aborderai, toutefois, deux ou trois questions d'intérêt avant de terminer. Même si les Canadiens ont payé plus de 3 millions de dollars pour nettoyer les dégâts causés par l'*Arrow*, à ma connaissance nous n'avons rien obtenu des propriétaires de l'*Arrow*.

L'hon. M. Jamieson: Si.

M. Rose: Dix cents?

L'hon. M. Jamieson: Le député veut-il que je lui apporte des éclaircissements à ce sujet?

M. Rose: Certainement.

L'hon. M. Jamieson: Il existe une caisse internationale à laquelle contribue les propriétaires de navires. Le député a raison de prétendre que nous n'avons rien reçu, mais il y a un montant d'environ \$1,300,000 qui devrait être disponible.

M. Rose: C'est très rassurant. Une somme de \$1,300,000 c'est beaucoup mieux que dix cents, je le reconnais. Toutefois, le peuple canadien devra déboursier 2 millions de dollars. Bien que le propriétaire de la cargaison, l'Imperial Oil, ait participé aux opérations de nettoyage, personne à ma connaissance—et ici encore le ministre peut faire une mise au point—ne peut prouver en justice qui est le propriétaire du navire. C'est le problème particulier aux enregistrements à l'étranger, aux pavillons de complaisance et aux laïcs de conseils d'administration. Nous ne connaissons pas le propriétaire de l'*Arrow*. Nous avons des soupçons, mais personne ne le sait au juste. C'est ce qui rendra difficile à l'avenir le recouvrement des dommages, car l'*Arrow*, comme bien d'autres navires américains ou autres, arborait, en fait, le drapeau des pirates. C'est bien cela; il arborait un pavillon de complaisance pour se soustraire à ses responsabilités en matière de salaires, de conditions de travail, d'avantages sociaux et d'améliorations de la condition des matelots, dont le ministre a parlé si éloquentement avant le dîner. Les équipages de ces navires ne jouissent pas du confort

[M. Rose.]

moderne et ne sont pas bien payés; de plus ces navires sont mal entretenus. Comment le présent bill pourra-t-il servir à déterminer qui sont les propriétaires afin de justifier des poursuites? Il faudrait, à mon avis, exiger une déclaration de propriété avant de laisser un navire entrer dans nos eaux. M. McTaggart Cowan, président du groupe d'étude, a dit ceci au sujet de la situation:

A mon avis, l'immatriculation de complaisance est simplement un expédient qu'emploient les propriétaires pour se soustraire à la réglementation de leurs navires. Dans le cas de l'*Arrow*, presque tout le matériel de navigation était en mauvais état. Les naufrages de cette nature s'accroissent à un rythme alarmant et des mesures sévères s'imposent pour mettre un frein à ces pertes stupides.

Ici encore, le ministre est d'accord avec moi. C'est pourquoi nous avons ce bill sous les yeux. Je comprends cela. Autre point, il n'existe absolument aucun rapport entre le taux de 15c. la tonne et les dommages qu'un naufrage peut causer. On peut facilement concevoir qu'un navire relativement petit puisse, selon la densité de la population et d'autres circonstances à l'endroit où il échoue, causer pour un milliard de dommages, tandis qu'un plus gros navire pourrait en causer moins dans d'autres circonstances. Autrement dit, l'évaluation des dommages d'après le tonnage du navire n'aurait aucun rapport avec le montant des dégâts.

Les dispositions protectrices relatives aux bateaux et au matériel de pêche nous plaisent. Je constate toutefois qu'on accorde un délai de deux ans aux pêcheurs pour décider s'il y a eu ou non des dommages. Il est possible que les effets d'un désastre écologique se manifestent ou ne se manifestent pas pendant cette période. Les réclamations futures des pêcheurs pourraient, par conséquent, se limiter à une période de deux ans, période qui pourrait ne pas s'appliquer dans leurs cas. Je n'ai pas de proposition à faire pour contourner cette difficulté. A mon avis, la mesure législative dont nous sommes saisis devrait prévoir une telle situation. Je pense que nous ferions bien aussi d'examiner de près ce point. Les terres marécageuses et les terres à marée présentent, parmi bien d'autres régions, des risques de naufrage. C'est précisément dans ces aires que le poisson fraie et où les fuites de pétrole peuvent causer les plus grands dommages écologiques. Comment remplacer les oiseaux et les poissons? Comment réparer de tels dommages? Il faudrait songer à un moyen.

Comme le député de Parry Sound-Muskoka (M. Aiken), je crois que ce bill devrait être envoyé au comité de la pollution de l'environnement. C'est bien par ce comité que le projet de loi devrait être étudié.

• (2.40 p.m.)

Une voix: Et quoi d'autre?

M. Rose: Voilà le problème. Dans le passé, les modifications à la loi sur la marine marchande du Canada étaient étudiées par le comité permanent des transports et des communications. En un mot, j'aimerais exprimer mes appréhensions à la perspective que ce projet de loi aille au comité mentionné. Elles s'inspirent de deux considérations. D'abord, le comité est trop peu nombreux. Il est représentatif, mais trop peu nombreux; il ne compte