

navire est sans commune mesure avec les dommages écologiques infligés à la côte constitue une attitude dépassée qu'il convient de modifier.

Je constate que mon temps de parole est pratiquement écoulé. Je voudrais seulement dire que nous devons élargir d'une façon ou d'une autre la portée de la loi sur la marine marchande du Canada. Je ne suis pas assez naïf pour être optimiste quant à l'adoption de ce bill, monsieur l'Orateur. Si j'ai proposé d'apporter ces modifications à la loi sur la marine marchande du Canada, c'est parce que je crains que ce texte législatif n'ait pas suivi l'évolution de la navigation maritime dans le monde, notamment pour ce qui est du transport du pétrole et des produits pétroliers tels que le gaz liquide. Le Canada devrait exiger que le transport de ces denrées se fasse à bord de bâtiments mieux équipés et que les contrôles des équipages soient plus stricts.

• (1720)

Ainsi, nous devrions ratifier les accords de l'OICNM de 1973 et de 1978 et continuer à faire pression pour instaurer une réglementation plus sévère de la formation des membres d'équipage. Sur le plan unilatéral, le Canada devrait continuer à inspecter de très près les bateaux et fixer des normes de sécurité très élevées pour les bateaux empruntant les eaux canadiennes. Nous devons faire en sorte que le garde-côte soit équipé pour remplir cette mission et assurer la surveillance de la nouvelle zone de 200 milles. En outre, il faut instaurer des sanctions pour dissuader ceux qui seraient tentés d'ignorer les efforts déployés par le Canada pour protéger son milieu marin.

M. Hugh A. Anderson (secrétaire parlementaire du ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien): Monsieur l'Orateur, le bill C-218 vise apparemment à fixer l'amende maximale dans le cas de certaines infractions à la loi sur la marine marchande du Canada au triple de la valeur du navire et de sa cargaison, de façon à décourager encore davantage tous ceux qui déverseraient des quantités considérables de pétrole ou d'autres polluants. A l'heure actuelle, l'amende maximale est de \$100,000.

En ma qualité de député d'une circonscription de l'île de Vancouver et de représentant de la Colombie-Britannique, je dois dire que j'ai écouté d'une oreille favorable les observations du député de Victoria (M. McKinnon). Nombre de ses commentaires m'ont semblé tout à fait à propos, mais son idée de porter l'amende maximale au triple de la valeur du navire et de sa cargaison, toute louable et intéressante qu'elle soit, me semble présenter, à moi qui y ai beaucoup réfléchi, de graves lacunes, dont la moindre est qu'elle ne tient pas compte d'une approche qui prévoirait d'autres formes de punition. Ce qu'il propose pourrait aboutir en fin de compte à une punition excessive et sans commune mesure avec le délit. Monsieur l'Orateur, le bill proposé ne tient pas compte de la diversité des infractions qui figurent dans la loi et dans le règlement sur la marine marchande du Canada.

Le bill aurait pour effet de porter l'amende maximale au triple de la valeur du navire et de la cargaison lorsqu'on omet de se conformer à une exigence raisonnable d'un fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution imposée en vertu d'articles traitant de la responsabilité financière du propriétaire du navire ou de la cargaison aux fins de procédures civiles; le règlement régissant l'installation, l'entretien, les essais et l'utilisation des appareils de navigation électroniques

La loi sur la marine marchande du Canada

et autres; les infractions et les quantités maximales de polluants; les méthodes de chargement; les modes de navigation; les registres à tenir et les attestations précisant qu'on s'est conformé à la loi et au règlement, et le reste. Le bill à l'étude prévoit un seul élément central de dissuasion qui, on l'espère, s'appliquerait à cette grande variété de délits éventuels. Il envelopperait tout.

Nous avons été témoins ces dix dernières années d'un certain nombre de graves cas de pollution qui ont attiré l'attention internationale sur les déversements de pétrole en mer, tels que ceux de l'*Arrow*, de l'*Argo Merchant* et, en 1978, de la marée noire due à l'éventrement de l'*Amoco Cadiz* qui pollua les plages françaises. Ces événements étaient de nature accidentelle et résultèrent surtout d'une erreur humaine ou de conditions anormales ou inhabituelles.

A moins que ne soit établie la preuve que les désastres de ce genre étaient dus à une négligence coupable ou à un geste criminel de la part du commandant du navire ou d'autres personnes, on ne peut obtenir de dommages-intérêts pour les dégâts dus à la pollution qu'en recourant à une procédure basée sur autre chose que la loi, les règlements ou les dispositions administratives puisque ceux-ci stipulent qu'en cas de déversements accidentels résultant d'échouement, de collision et de naufrage ou de déversements rendus nécessaires pour sauver des vies humaines ou le navire lui-même, le plaignant ne pourra obtenir de dédommagement.

Quand on considère la portée et la nature de la loi sur la marine marchande du Canada et des dispositions réglementaires relatives à la pollution pétrolière ou autres types de déversement, ainsi que les divers genres de navires régis par ces dispositions, il devient parfaitement évident qu'une peine maximum équivalant à trois fois la valeur du navire et de sa cargaison est non seulement inappropriée mais excessive. En vertu du bill par exemple, le commandant d'un navire qui a omis de tenir les dossiers requis sur des produits polluants risquerait, s'il était trouvé coupable, d'avoir à payer l'équivalent d'une cargaison de un million de dollars et d'un navire de 5 millions pour une infraction relativement mineure.

La peine pourrait bien sûr être également disproportionnée dans le cas d'un commandant, d'un armateur ou d'un membre d'équipage qui aurait commis un délit mineur ou dans des cas d'infractions commises par de petits navires, des remorqueurs, des bateaux de pêche ou des embarcations de tourisme.

Il y a encore autre chose à considérer, monsieur l'Orateur, et c'est que, d'après le bill à l'étude, le montant des amendes pourrait s'accroître considérablement. En 1957, lorsque le premier règlement visant à empêcher les déversements de pétrole provenant de navires a été promulgué, la peine maximale prévue était \$500 d'amende ou six mois en prison, ou les deux. Cette peine passait à \$5,000 en 1965, puis en 1971, à la peine maximale actuelle de \$100,000. Il est intéressant de noter que durant cette période, la peine imposée effectivement est passée de quelques dollars en 1957 à une moyenne de \$4,000 aujourd'hui, l'amende la plus élevée imposée à un particulier ayant été de \$20,000. Le bill à l'étude modifiera le maximum actuel de \$100,000 d'amende et introduira des sanctions monétaires qui ne correspondent pas à ce qu'en général on reconnaît aujourd'hui comme un moyen de dissuasion efficace.