

été fort mal construit et n'avait pas été maintenu en bon état. Le dossier, qui figure maintenant officiellement dans le rapport du comité, indique que deux instruments de navigation étaient hors d'état et qu'à bien des titres, le navire ne convenait pas pour le transport de pétrole. Je me permettrai de faire remarquer aux députés qu'en fonction des normes actuelles de transport, il s'agissait véritablement d'un bateau miniature. C'était un bateau relativement petit, comparé aux vaisseaux de 250,000, 300,000, 400,000 et même 500,000 tonnes que l'on construit ou conçoit aujourd'hui. Nous en voyons pourtant les effets désastreux. La loi nous habilitera en un sens en tant que Canadiens à légiférer sur l'établissement de normes pour les vaisseaux qui transportent de dangereux agents de pollution et que l'on autorise à traverser nos eaux territoriales.

En d'autres mots, pour ce voyage, comme dans le cas du *Manhattan*, le gouvernement du Canada établira certaines normes et, faute de s'y conformer, le navire ne pourra être utilisé pour le transport de marchandises au Canada. Interviennent, en outre, certains facteurs relatifs à la configuration de la coque—tels que le nombre des compartiments—ainsi que d'autres éléments touchant à la structure même du navire. Nous aurons le pouvoir de nous assurer que les aides à la navigation répondent aux besoins, que le navire dispose à tous les égards d'un équipement approprié et qu'il a à son bord un équipage assez nombreux et expérimenté, de manière à réduire les risques au minimum.

Mais nous n'en resterons pas là, car, comme le savent notamment ceux d'entre vous qui sont originaires des Maritimes, il peut aussi arriver, même au navire le mieux construit, de rencontrer des difficultés dont on ne saurait rendre responsable le capitaine. Il me semble qu'il existe en droit maritime des expressions comme «cas de force majeure» et «indépendants de la volonté du capitaine et de son équipage». Aussi devons-nous faire quelque chose afin d'assurer que les navires sont en bon état et qu'ils n'évoluent dans nos eaux que dans des conditions qui réduisent les risques au minimum.

Ces modifications contiennent donc des dispositions touchant l'établissement d'un contrôle de la pollution et ceux qui seront désignés de temps à autre à cet effet par le gouvernement auront le droit de monter à bord des navires dans nos eaux et de leur donner ordre de ne pas pénétrer dans un port ou, inversement, de ne pas en sortir à cause des conditions météorologiques afin de réduire les risques au minimum. Les travaux menés en particulier à propos de l'*Arrow* ont démontré la nécessité de ce genre de mesure. L'incident survenu au *Arrow* s'est produit par une journée de brouillard extrêmement mauvaise où les pires conditions étaient réunies. On ne sait trop si l'équipage connaissait dans une certaine mesure la région et s'il était à la hauteur de la situation, mais les mauvaises conditions météorologiques s'ajoutaient à cela. Nous voulons donc nous assurer, grâce à ce projet de loi, qu'une situation de ce genre ne se reproduira pas. En d'autres termes, le bill nous confère plus de pouvoirs que nous n'en avons eus jusqu'ici pour établir les parcours.

Dans le domaine du transport aérien, selon M. McTaggart Cowan, on établit des corridors et on détermine des

[L'hon. M. Jamieson.]

priorités de passage. C'est aussi ce que nous voulons faire. Nous proposons le même genre de mesures à l'égard de la navigation dans les eaux territoriales du Canada. Nous déterminerons des parcours et nous pourrions surveiller la circulation afin d'empêcher que deux navires ou plus se trouvent en même temps dans la même zone, s'il y a danger de collision ou autre chose du genre. Ces diverses mesures réunies réduiront sensiblement, nous l'espérons, le danger d'un nouveau désastre majeur. A ce propos, j'ajouterai que, aux termes de cette mesure législative, les dispositions de surveillance s'appliqueront non seulement à la cargaison de pétrole mais aussi au mazout devant servir à alimenter les machines.

Souvent, les gros navires dont j'ai parlé plus tôt transportent en réalité, en plus de toutes sortes de cargaisons, plus de mazout pour leur propre usage que n'en transportait l'*Arrow*. Il y aurait donc eu une lacune si nous stipulions qu'un très petit navire est tenu responsable s'il transporte une cargaison de mazout alors qu'un autre, qui en transporte au-delà de ses besoins normaux ne tombait pas sous le coup de la loi. C'est pourquoi nous avons compris dans ce texte l'approvisionnement de mazout.

L'important, d'après notre expérience, c'est qu'il n'y ait eu jusqu'ici, à ma connaissance, aucune loi maritime s'appliquant aux navires sans équipage. Cela aussi tient aux traditions du droit maritime, destiné à l'origine à protéger les personnes, de sorte qu'un navire n'ayant personne à son bord ne tombait sous le coup d'aucune loi. Nous en avons eu la preuve lors du naufrage du navire *Irving Whale*, il y a quelques mois, près de la belle province de mon honorable ami, l'Île-du-Prince-Édouard. Ce navire transportait 11 millions de gallons de mazout, mais comme on le remorquait, il n'était pas considéré comme un navire et, par conséquent, tout au moins par déduction, aucun risque pour des vies humaines n'existait. Cela indique que la loi présente de graves lacunes. C'est pourquoi nous avons en fait inclus toutes les péniches sans équipage utilisées pour le transport du pétrole.

Sans vouloir minimiser le problème, voici comment nous songeons à le régler. Je vous ai déjà parlé de la création d'un groupe d'étude à l'époque de l'accident de l'*Arrow* ainsi que des autres connaissances acquises lors de l'incident survenu près de l'Île-du-Prince-Édouard. A l'heure actuelle, nous sommes en voie d'appliquer les recommandations de l'excellent rapport de M. McTaggart Cowan visant l'établissement, dans toutes les régions du Canada, de dépôts de matériels divers, utiles dans la lutte contre la pollution, et où une équipe qualifiée se tiendrait prête à se rendre sur les lieux des accidents.

Les députés se rendront sans doute compte de l'ampleur du problème. Le Canada a, je présume, le plus long littoral au monde. Celui de l'Union soviétique l'est peut-être un peu plus, mais mes amis de Terre-Neuve et du Labrador, par exemple, savent que le littoral de Terre-Neuve et du Labrador est plus long que celui des États-Unis sur l'Atlantique, de sorte que le Canada a des côtes extraordinairement étendues à protéger.

M. Lundrigan: La majeure partie se trouve dans ma circonscription.

L'hon. M. Jamieson: Le député dit que la majeure partie se trouve dans sa circonscription, moi j'ai le reste.