

*La loi sur la marine marchande du Canada*

Je pense que cet exemple montre, monsieur l'Orateur, qu'il faut que les lois applicables à ce domaine soient souples, mais qu'il faut aussi avant tout qu'elles s'appliquent aux problèmes immédiats et non seulement à ceux qui attirent l'attention du public. De même, les modifications techniques qu'il faut apporter aux règlements sur la marine marchande du Canada—concernant, par exemple, le radar arrière, les hélices jumelées, le lest séparé, la formation appropriée des équipages et des inspections minutieuses—sont d'importance vitale, même si ce ne sont peut-être pas là des questions extraordinairement excitantes. Nous devons faire en sorte que dans ces domaines, l'autorité appropriée, dans la plupart des cas la garde côtière, dispose des ressources nécessaires pour bien faire son travail de même que de l'autorité suffisante pour faire en sorte que l'on applique à la lettre les règles et les sanctions comme celles qu'on propose ici.

J'ai mentionné tout à l'heure un autre genre de changements qu'il faudra apporter pour rendre la marine marchande plus sûre, changements qui touchent le côté humain et la façon dont les navires sont exploités. Je reconnais que ces questions sont souvent plus difficiles à aborder que l'apparente complexité des modifications techniques et c'est, bien sûr, avec une certaine réticence que j'aborde cet aspect du problème. Il n'en demeure pas moins toutefois que les navires les mieux conçus ne peuvent d'eux-mêmes éviter les accidents; l'entretien des navires ainsi que la diligence et la formation de l'équipage ont aussi beaucoup d'importance. Malheureusement, bien des fois quand on enquête sur les déversements de pétrole on découvre que l'équipage était surmené, insuffisamment formé et que le matériel de base ne répondait pas aux normes. A ce propos, j'aimerais citer les constatations de l'enquête de M. McTaggart-Cowan dans le naufrage de l'*Arrow*. Il a constaté que le radar avait cessé de fonctionner une heure avant que le navire n'échoue, que le sonar n'avait pas été en état de marche depuis deux mois et que le compas gyroscopique était faussé de trois degrés. Je lis un extrait des conclusions de l'enquête de ce comité:

Nous sommes tout à fait conscients du fait qu'aucun mode de transport ne peut être sûr à 100 p. 100, mais à partir des données dont nous disposons, les normes d'exploitation des flottes de pétroliers du monde, en particulier ceux qui naviguent sous des pavillons de complaisance sont si épouvantables et tellement loin du niveau de sécurité que la science, l'ingénierie et la technologie peuvent assurer à ceux que la chose préoccupe, que la population mondiale devrait exiger que l'on intervienne immédiatement.

Comme M. McTaggart-Cowan le signale, le refuge offert par les pavillons de complaisance constitue l'un des premiers obstacles qui empêchent d'apporter des changements significatifs. Il est impossible de croire que le Libéria fasse le moindre effort pour s'assurer que les bateaux qui battent son pavillon sont dotés d'équipages compétents et que le matériel est en bon état. Il suffit de se reporter au rapport qu'a déposé aujourd'hui l'administrateur du Fonds de recours en cas de pollution des eaux de la mer (Maritime Pollution Claims Fund). J'aimerais faire inscrire au compte rendu ce qu'il a dit à propos d'un incident au cours duquel l'*Island Spruce* qui était remorqué a lâché ses amarres, à la suite de quoi le propriétaire s'est vu réclamer le remboursement des frais engagés dans la lutte contre la pollution pétrolière.

Le propriétaire du bateau, la société Cayman Islands, ne semble pas être assuré, et n'a actuellement aucun avoir à réaliser.

Bien entendu, il s'agit d'une société qui n'a qu'un seul bateau. Il y en a ainsi des centaines dans le monde, dont les

[M. McKinnon.]

seuls avoirs consistent en un bateau unique que le propriétaire se contente d'abandonner tout simplement, s'il échoue. Les propriétaires réels n'assument donc ainsi aucune responsabilité. Les autorités canadiennes ont voulu avoir leur mot à dire en inspectant les bateaux lorsqu'ils sont au port, mais il s'agit là d'une méthode qui ne vaut qu'après coup, puisque les bateaux ont déjà fait leur voyage avec leur plein de pétrole. Je crois qu'il nous faudrait donc des règlements internationaux plus stricts en matière d'octroi de permis et un contrôle plus étroit des équipages et des machines, ainsi qu'une inspection internationale plus uniforme. Certains estiment que c'est impraticable, mais je ne puis que comparer la situation du commerce maritime international avec celle de l'aviation civile internationale. En ce qui concerne l'aviation civile internationale, l'OACI a très bien su imposer ses normes en matière technique, en matière de personnel et a facilité l'adoption de normes généralisées en matière de systèmes de guidage.

On pourrait s'inspirer de la réussite de l'OACI et voir ce qu'il y a à en retenir pour renforcer des organismes comme l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, l'OMCI. L'adoption universelle des règlements de l'OACI semble provenir en partie de ce que les pays se servent de ces règlements de base pour tous les avions qui atterrissent chez eux. C'est en effet le pays d'enregistrement qui est chargé de veiller à l'application de ces règlements ou d'en prendre l'initiative. De nombreux pays, notamment les pays industriels avancés, ont conclu des accords supplémentaires pour porter leurs normes à un niveau de sécurité supérieur à celui des réglementations de l'OACI.

La conclusion devrait être évidente, à savoir qu'en l'absence d'une réglementation suffisamment sévère de la part de l'OMCI, les pays consommateurs de pétrole devraient s'unir pour édicter des règles plus strictes régissant les navires utilisant leurs ports. Étant donné que c'est dans ces ports que s'effectue le gros du commerce des pétroliers, les forces du marché rendraient rapidement efficaces ces normes minimales. En édictant conjointement de telles normes, le Canada, le Japon, les États-Unis, la CEE et la Scandinavie pourraient en fait établir par là-même les normes internationales applicables aux expéditions de pétrole par voie maritime.

Il y a un autre aspect de cette question, monsieur l'Orateur, concernant lequel j'aimerais comparer notre politique à l'égard de la navigation avec celle relative à l'aéronautique. Cet aspect de la question porte sur le contrôle des mouvements des navires ainsi que l'obtention de données concernant ces mouvements. Alors que dans le secteur aéronautique, les réseaux de contrôle au sol sont tenus au courant des déplacements de tous les aéronefs commerciaux dans un secteur donné, il n'existe aucun système analogue même dans de grandes voies maritimes fréquentées telles que la Manche. C'est ainsi qu'alors qu'un pilote d'avion doit informer sans délai le réseau de contrôle au sol de tout problème qui pourrait surgir, aucune obligation semblable n'existe à l'égard des navires de commerce sur les océans.

L'un des aspects les plus déplorables du naufrage de l'*Amoco Cadiz* réside dans le fait que les autorités maritimes françaises n'ont été informées de la situation qu'après plusieurs heures de négociation avec un remorqueur allemand en vue de tenter un remorquage du pétrolier. Ce mépris de l'intérêt public, sans parler du fait que la perte de la cargaison du