

*[Text]*

With respect to other changes, upon examination of the bills in second reading, we have discovered that there are errors in the text that will need to be clarified. For example, we have discovered that the French-language text must be improved and we have come to the conclusion that it can best be done by replacing the existing text with a new one. The change would in no way affect the substance or principle of the bill, but would deal essentially with the technical aspects of it.

With respect to the definition of owner, in Part XXI, which deals with liability and compensation for oil pollution damage, a change should be made to the definition of the owner of a ship other than a convention ship to put beyond doubt that this includes the registered owner. The bill as drafted leaves some room for doubt.

With respect to the section dealing with levy on proclamation as drafted, Part XXI provides for the automatic imposition of the ship source oil pollution fund levy on proclamation of the act. This was not the intention. Accordingly, the bill will be amended to ensure that the levy would only be imposed by order as provided for discontinuance or reimpositions.

Part II deals with certification and training of seafarers providing for a fee for replacing lost certificates obtained as a result of examinations. However, it does not provide for a fee for replacement copy of a record of a partial pass for an examination. The bill will be amended to provide for this.

I will be in a position to table the text of these amendments when the committee starts its clause-by-clause examination of the bill.

In conclusion, Mr. Chairman, as I said earlier, this is a very complex and detailed bill. Bill C-75 contains a package of important amendments to the Canada Shipping Act which are urgently required at this time to enhance safety of life and property at sea, and to enable Canada to deal more effectively with matters associated with the prevention of marine pollution from the ships. It also provides a greatly improved scheme of liability and compensation for oil pollution damage which is caused by ships.

Additionally, the amendments will enable Canada to ratify the number of international conventions which I have outlined. The bill is also drafted to allow for the introduction of charges for Coast Guard services. I would like to again re-emphasize that the introduction of any charges would only be made after full consultation with the industry and others concerned and within a mechanism of appropriate safeguards.

I think you may be interested to know that Canada has once again been re-elected to the Council of the Intergovernmental Maritime Consultative Organization. Canada has been a member of the council since the organization was first

*[Translation]*

Pour ce qui est des autres modifications, nous nous sommes aperçus en étudiant le projet de loi en deuxième lecture que le texte contenait certaines erreurs. Par exemple, nous nous sommes aperçus que la version française laissait à désirer, et nous avons décidé qu'il était préférable d'en reprendre la rédaction. Les modifications ne touchent en rien au fond ou au principe du projet de loi, mais portent principalement sur des détails d'ordre technique.

A la partie XXI, qui traite de la responsabilité et de l'indemnisation en cas de pollution pétrolière, la définition de «propriétaire», à l'égard des navires non soumis à la convention, doit être modifiée pour qu'il soit absolument clair que cela comprend la personne au nom de laquelle le navire est immatriculé. La version actuelle laisse planer un doute.

Tel qu'il se lit actuellement, l'article de la partie XXI traitant des cotisations à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires prévoit que la cotisation serait payable dès proclamation de la loi. Ce n'était pas notre intention. En conséquence, le projet de loi sera modifié de façon à ce que les cotisations ne soient imposées que par arrêté ministériel, comme c'est le cas pour les suspensions et les nouvelles impositions.

La partie XX de la loi traite de la formation et de la délivrance des brevets et certificats aux gens de mer et prévoit le paiement de droits pour la délivrance d'un duplicata d'un brevet ou d'un certificat perdu. Toutefois, aucuns droits ne sont prévus pour les duplicata de brevets ou de certificats partiels en vue d'un examen. Le projet de loi sera modifié en conséquence.

Ces amendements seront prêts lorsque le Comité commencera l'étude article par article du projet de loi.

Pour terminer, monsieur le président, je répète encore une fois que ce projet de loi est très complexe et très détaillé. Il propose un grand nombre d'amendements à la Loi sur la marine marchande du Canada qu'il est devenu urgent d'adopter afin d'améliorer la sécurité des vies et des biens en mer, et pour permettre au Canada une action plus efficace en matière de prévention de la pollution maritime due aux navires. Il améliore également de beaucoup le système de responsabilité et d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires.

En outre, les amendements proposés dans ce projet de loi permettront au Canada de ratifier un certain nombre de conventions internationales que j'ai mentionnées. Le projet de loi vise également à permettre l'imposition de droits pour les services de la garde côtière. Encore une fois, je tiens à rappeler que ces droits ne seraient imposés qu'après consultation étendue avec les représentants du secteur maritime et les autres parties concernées, toutes les mesures de protection voulues étant prises.

Il vous intéressera peut-être de savoir que le Canada a encore un fois été réélu au conseil de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime. Le Canada est membre du conseil depuis la création de l'organisa-