

*[Texte]*

I might say that we have already adopted this code as the standard. Bill C-75 provides the necessary authority to implement the code by regulation.

Secondly, it sets out to broaden the requirements for marine certification and training in emergency and survival. The procedures for personnel employed in these units are also outlined.

Thirdly, it enables the requirement for specialized marine training and certification for key personnel such as offshore installation, offshore installation managers and ballast operators.

Fourthly, it provides establishment of medical fitness standards for personnel employed in these units.

With respect to safety zones, it reinforces the authority for the creation of safety zones around units to enable the prohibition of navigation operation, anchoring or mooring in these zones, in the interests of safe navigation and collision avoidance.

I think we all agree that these five key areas are vital to the marine safety in the offshore industry.

You will note that Bill C-75 exempts units on location and drilling on the Canada lands, such as the continental shelf, from the provisions that I have just mentioned. These concerns, as I said, were expressed at second reading about the effect the exclusion would have, if passed. The Canada Shipping Act would in effect apply to Canadian drilling units worldwide but would not apply to them while drilling on Canada lands.

Views had also been expressed by the industry and the Maritime Bar that this could lead to possible confusion and duplication. I have noted and appreciate these concerns and am now accordingly prepared to delete the exclusion and instead will be in a position to insert a provision providing that any regulations concerning design, construction, equipment and operation of these units and the certification and training of personnel on board would be made on the recommendation of the Minister of Transport and also the Minister responsible under the Oil and Gas Act.

I think that should satisfy most of the concerns with respect to this provision that were voiced in the House during second reading.

• 1620

With respect to other special craft, I also point out that the amendments change the existing definition of ship by broadening it to ensure that not only MODUs are dealt with under the act, but also a large variety of other specialized craft not associated with offshore exploration and exploitation. These include non-self-propelled barges carrying oil and chemicals and sophisticated self-unloading barges and accommodation craft.

*[Traduction]*

J'ajouterais que pour nous ce code sert déjà de norme. Le projet de loi C-75 nous donne l'autorité nécessaire pour le faire appliquer.

Deuxièmement, le projet de loi rehausse les exigences en matière de certification et de formation aux procédures en cas d'urgence et de sauvetage pour le personnel employé sur ces unités.

Troisièmement, il permet d'exiger une formation et un certificat spécial pour le personnel clé comme les administrateurs des installations en haute mer et les préposés au ballastage.

Quatrièmement, il définit les aptitudes physiques exigées du personnel employé sur ces unités.

Il donne en outre au gouvernement l'autorité nécessaire pour lui permettre de créer des zones de sécurité autour de ces unités, afin d'interdire la navigation, le mouillage ou l'amarage dans ces zones, afin d'assurer la sécurité de la navigation et éviter les collisions.

Je pense que nous sommes tous d'accord pour reconnaître que ces cinq secteurs sont essentiels pour assurer la sécurité des installations de forage en haute mer.

Vous noterez que les unités situées et exploitées sur les terres du Canada, par exemple sur le plateau continental, sont exemptes des dispositions que je viens de vous citer. Comme je l'ai dit, lors du débat de la deuxième lecture, certains se sont inquiétés des conséquences d'une telle exclusion. La Loi sur la marine marchande du Canada s'appliquerait en fait aux unités de forage canadiennes dans le monde entier, sauf lorsqu'elles sont exploitées sur les terres du Canada.

Les représentants du secteur maritime ainsi que le Barreau maritime nous ont fait savoir qu'ils craignaient que cela ne crée une certaine confusion. J'ai pris note des points de vue exprimés et je suis en conséquence disposé maintenant à éliminer cette exclusion et à la remplacer par une disposition selon laquelle tous les règlements concernant la conception, la construction, l'équipement et l'exploitation de ces unités, ainsi que la certification et la formation du personnel de bord devront être adoptés sur la recommandation du ministre des Transports ainsi que du ministre responsable en vertu de la Loi sur la production du pétrole et du gaz.

Cela devrait, je crois, apaiser la plupart des inquiétudes concernant cette disposition, qui avait été exprimées durant le débat de deuxième lecture à la Chambre.

En ce qui concerne les autres embarcations spéciales, je vous signale également que les amendements proposés modifient la définition de «navire», de façon à ce que le terme ne s'applique pas seulement aux unités mobiles de forage au large, mais également à un grand nombre d'autres engins spécialisés qui ne sont pas utilisés dans la prospection et l'exploitation en haute mer. Parmi ceux-ci, on trouve les chalands non autopropulsés qui transportent du pétrole et des produits chimiques, ainsi que les chalands à autodélestage et les navires transportant des passagers.