

[Text]

bring forth the proposed amendments. During that period of time I will welcome any suggestions from the committee, or witnesses appearing before it, for improvements to clause 4 in order to provide the assurances being sought.

• 1615

I would like to repeat what I said about second reading about the Coast Guard services. In 1985 and 1986, the cost for aids to navigation were in the region of \$368 million; \$74 million for ship movements systems and services; ice-breaking, arctic and ship support services were \$177 million; marine search and rescues, \$62 million; and finally, regulatory activities, including marine emergencies, cost \$37 million.

Concern was also voiced about the vagueness of clause 4 in regard to the amount of revenue to be collected and the percentage of Coast Guard costs to be charged and if there would be a phasing-in period.

With regard to actual charges, my thoughts would be to provide for a revenue-to-expenditure target of something in the neighbourhood of less than 15%. The Coast Guard's current revenue represents less than 3% of the 1985-86 expenditures.

The introduction of charges for Coast Guard services at this time is part of the government's plan for deficit reduction, as well as response to the concerns expressed by the Auditor General in his 1983 and 1985 reports, which deal with the management and efficiencies in government administration.

Mr. Chairman, with respect to mobile offshore drilling units, at the second reading of this bill concern was expressed by a number of members of the House that the amendments do not address marine safety as it relates to MODU's, or mobile offshore drilling units, such as the ill-fated *Ocean Ranger*.

I also pointed out that the bill did not deal with the recommendations for improvements to the existing regulatory regime made by the royal commission chaired by Chief Justice, the Hon. T. Hickman in its second report on the tragic sinking.

I want to emphasize that the amendments in Bill C-75, in respect of Canadian flag units, will very importantly enable the implementation of the code for the construction and equipment of mobile offshore drilling units and any future amendments to it.

This is a code established by the International Maritime Consultative Organization and is in use internationally. It lays down standards for the construction and equipment of these units and deals with such matters as stability and freeboard installation of machinery, fire safety and protection, life-saving appliances and equipment, helicopter facilities and marine operating procedures.

[Translation]

amendments. En attendant, je suis prêt à recevoir toutes les suggestions que le comité ou les témoins qu'il entendra pourrait avoir dans le but d'améliorer l'article 4 en y incluant les assurances voulues.

Je voudrais répéter ce que j'ai dit lors de la deuxième lecture du projet de loi à propos des services de la garde côtière. En 1985 et 1986, le coût des services d'aide à la navigation s'élève à quelque 368 millions de dollars; 74 millions de dollars pour les services et systèmes de trafic maritime; 177 millions de dollars pour les services de brise-glace et l'aide aux navires dans l'Arctique; 62 millions de dollars pour les opérations de recherche et de sauvetage; et enfin, 37 millions de dollars pour les activités de réglementation; y compris les situations d'urgence en mer.

On s'est aussi inquiété de l'imprécision de l'article 4 en ce qui concerne le montant des recettes à percevoir, du pourcentage de recouvrement des coûts de la garde côtière, et l'on s'est inquiété de savoir si le programme serait appliqué progressivement.

En ce qui concerne les tarifs imposés, je voudrais arriver à recouvrer un peu moins de 15 p. 100 des coûts. Actuellement, les recettes de la garde côtière représentent moins de 3 p. 100 des dépenses pour 1985-1986.

L'introduction de droits relatifs aux services de la garde côtière fait partie du programme de réduction du déficit du gouvernement et répond également aux observations faites par le vérificateur général dans ses rapports de 1983 et 1985 concernant la gestion et l'efficacité de l'administration publique.

Monsieur le président, à la deuxième lecture du projet de loi à la Chambre, un certain nombre de députés se sont inquiétés de ce que les amendements ne traitent pas de la question de la sécurité des installations mobiles de forage pétrolier, comme le tristement célèbre *Ocean Ranger*.

J'ai également fait remarquer que le projet de loi ne tenait pas compte des recommandations visant à améliorer la réglementation actuelle, contenues dans le deuxième rapport de la commission royale d'enquête sur ce naufrage tragique, présidée par le juge en chef, l'honorable T. Hickman.

Je tiens à souligner que les amendements au projet de loi C-75 concernant les installations battant pavillon canadien seront très utiles dans l'application et la modification futures du code de construction et d'équipement des installations mobiles de forage pétrolier en haute mer.

Le code a été adopté par l'Organisation maritime internationale et est appliqué à l'échelle internationale. Il établit les règles relatives à la construction et à l'équipement des unités mobiles de forage au large et traite de questions comme la stabilité, l'installation de machines en franc-bord, de la protection anti-incendie et de la sécurité en cas d'incendie, du matériel de sauvetage, des installations pour les hélicoptères et des procédures d'exploitation en mer.