

[Text]

tioned international conventions and \$100 million from the Ships Source Oil Pollution Fund, for a total of \$160 million.

Additionally, compensation for oil pollution damage from a ship other than the laden tanker will be at least \$100 million, provided from the Ship Source Oil Pollution Fund. In the future, resource owners will be able to claim directly from the Ship Source Oil Pollution Fund without having to claim against the ship owner in the first instance, as is presently the case.

Now, I would like to deal with a couple of issues that were quite widely discussed in the course of the second reading debate and discussed outside the halls of Parliament. The first deals with the charges for Coast Guard services, and the second has to do with marine safety, relating to offshore exploration and exploitation.

The first issue has been commonly referred to as clause 4. I want to reemphasize that what we are seeking at this time is legislative authority for the introduction of charges for these services. I stated in second reading that this would not proceed without full consultation with all of our stakeholders.

• 1610

I would also like to say that we received some specific and positive support for the concept of charging for Coast Guard services from most of the users and stakeholders, because I think they all recognize that even in these days there is no free lunch.

Charging for Coast Guard services is not a totally new initiative. The Coast Guard presently receives revenues to offset part of the cost—the services, such as the survey of inspection of ships; the certification; and examination of ship's offices. The authority we are seeking through this bill would permit the development, after consultation, of charges for services which have historically been provided free of charge, but which are seen to be of direct benefit to the marine community, such as aids to navigation, ice-breaking, dredging, and assistance to vessels in non-distress situations or non-life-threatening situations.

I want to emphasize that there is no intention here whatsoever to charge for services where life may be endangered.

As I said in the House, I have directed my department to meet and consult with interested groups, the representatives of the marine industry, and the users of the marine infrastructure. The development of this public consultative process is now under way. Maximum opportunity will be given to all interested parties to make their views known and to participate in the development of the program.

While shipping interests are naturally concerned about the amounts to be charged and the effect they may have on the industry, there is also recognition of the principle to offset some of the public cost of providing these services. Indeed, there is positive support for the concept, as I said earlier, from

[Translation]

de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, pour un total de 160 millions.

En sus, l'indemnisation de la pollution causée par un navire autre qu'un pétrolier sera d'au moins 100 millions, provenant de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. À l'avenir, les victimes pourront être indemnisées directement par la Caisse sans devoir intenter préalablement un recours contre le propriétaire du navire comme c'est le cas à l'heure actuelle.

J'aimerais maintenant aborder une série de questions qui ont été largement débattues lors de la deuxième lecture du projet de loi et également hors de l'enceinte du Parlement. Il s'agit en premier lieu de la facturation des services de la Garde côtière et, en deuxième lieu, de la sécurité en mer, et notamment dans le domaine de la prospection et de l'exploitation pétrolière en mer.

La première question est couramment regroupée sous la désignation «article 4». Nous demandons ici le pouvoir législatif de facturer les frais correspondant à ces services. J'ai dit lors de la deuxième lecture que cela ne se ferait pas sans une pleine concertation avec tous les intéressés.

Je tiens à vous dire aussi que la plupart des usagers et des intéressés nous ont fait savoir de façon précise qu'ils appuient l'idée de faire payer les services de la Garde côtière, car ils reconnaissent, je crois, qu'on n'a plus rien pour rien.

L'idée de faire payer les services de la Garde côtière n'est pas tout à fait nouvelle. La Garde côtière encaisse actuellement des recettes pour compenser une partie du coût de certains services, comme l'inspection des navires, la certification et les examens des officiers. L'autorité que nous demandons par ce projet de loi nous permettrait d'établir, après consultation, un barème pour des services qui ont jusqu'ici été fournis gratuitement, mais qui semblent bénéficier directement à la communauté maritime, tels les services d'aide à la navigation, les services de brise-glaces, le dragage, l'aide à des navires qui ne sont pas en détresse ou lorsqu'aucune vie n'est en danger.

Je tiens à souligner que nous n'avons aucunement l'intention de faire payer les services de la Garde côtière lorsque des vies sont en danger.

Comme je l'ai dit à la Chambre, j'ai demandé aux fonctionnaires du ministère de rencontrer les groupes intéressés, les porte-parole du secteur maritime ainsi que les usagers de l'infrastructure maritime. Nous avons commencé à préparer la consultation. Nous allons veiller à ce que tous les intéressés aient la possibilité de faire entendre leur point de vue et de participer à la mise au point du programme.

Si les milieux concernés se demandent, comme il est bien naturel, à combien s'élèveront ces frais et quelles conséquences ils pourraient avoir pour eux, ils sont en même temps d'accord avec le principe de compenser en partie le Trésor pour les services qu'ils reçoivent. En fait, comme je le disais tout à