

*L'article 52 du Règlement*

À la demande de la compagnie Exxon, la Garde côtière canadienne a mis à sa disposition de nombreux systèmes spécialisés de recouvrement d'hydrocarbures ainsi que leurs exploitants. Cet équipement en provenance du dépôt de Tuktoyaktuk comprend: un écuoire, un Framo ACW 400, deux dispositifs de léchage avec pièces de rechange; ainsi qu'en provenance de Saint-Jean, Terre-Neuve, un écuoire, un Framo ACW Skimmer, un dispositif de léchage, un GT 185 Destroy Skimmer, un lèche-nappe, Mark V et un Swedrawl.

Monsieur le Président, d'autres mesures ont été prises. Par exemple, les Affaires extérieures du Canada ont demandé que le département d'État américain le tienne pleinement informé de l'évolution de la situation et de tout impact possible sur les eaux ou les ressources canadiennes.

Le ministère de la Défense nationale fournira des vols supplémentaires de surveillance de la pollution, si le besoin se fait sentir.

L'industrie canadienne, avec l'approbation de l'Administration du pétrole et gaz des terres du Canada, a pris des dispositions pour que l'équipement de la mer de Beaufort, Sea Oil Spill Cooperative, soit transporté par la voie des airs à Valdez, Alaska.

Le plan d'urgence bilatéral Canada—États-Unis en cas de pollution des eaux est actuellement mis en marche afin de faciliter le transport transfrontalier de l'équipement de nettoyage.

Monsieur le Président, sur le site en Alaska, Exxon transborde actuellement la cargaison qui reste à bord de trois navires qui la transporteront à des ports des États-Unis. Le Exxon Baton Rouge a reçu 463 000 barils, le Exxon San Francisco 400 000 et le Exxon Baytown recevra le reste. On prévoit que l'allègement se terminera en date d'aujourd'hui.

Des vérifications sous-marines indiquent qu'il est possible de sauver le navire. On a l'intention d'entreprendre le renflouement du Exxon Valdez.

Monsieur le Président, le côté du navire est intact, mais on s'inquiète encore des répercussions que pourrait avoir l'allègement sur la stabilité globale. D'autres vérifications sous-marines sont en cours afin de déterminer l'intégrité de la structure et la stabilité du navire. Une zone de restriction du trafic aérien et une zone de contrôle ont été établies dans le secteur. Exxon concentre maintenant les efforts sur la protection des frayères de poisson.

Monsieur le Président, actuellement les ressources en place en Alaska consistent à 884 personnes, 100 navires, 49 hélicoptères, 2 aéronefs et de l'équipement de mesures contre la pollution, totalisant 1 223 tonnes.

J'aimerais, monsieur le Président, traiter maintenant d'un certain nombre de systèmes qui ont été mis au point

et implantés sur la côte Ouest pour assurer la sécurité du transport du pétrole en vrac. Ce sont:

a) Des systèmes perfectionnés de gestion du trafic maritime qui font appel au radar et à des systèmes de communication par radio pour surveiller et guider les mouvements des navires dans les ports les plus fréquentés et dans des secteurs à forte densité de trafic de pétroliers.

b) Sur la côte Ouest, monsieur le Président, et c'est excessivement important que les Canadiens soient au courant des règles suivantes, sur la côte Ouest de l'Île de Vancouver, une zone spéciale d'où les pétroliers sont exclus a été délimitée, en consultation avec l'industrie, garantissant que les pétroliers naviguent bien au large des côtes. Ces dispositions prévoient que les pétroliers se tiennent à 125 milles au large de la côte canadienne à l'extrémité nord des îles de la Reine-Charlotte, à environ 60 milles au large de la Côte Nord de l'Île de Vancouver et à environ 25 milles au large de la côte pour ceux qui pénètrent dans le détroit de Juan de Fuca.

c) Un système de voies de circulation dans le détroit de Juan de Fuca, administré conjointement par la Garde côtière des États-Unis et celle du Canada, assure l'espacement des navires entrants et sortants, qui sont également sous surveillance de radar.

d) Monsieur le Président, des aides à la navigation à grande portée sont offertes conjointement par le Canada et les États-Unis, de façon à garantir que les navires au large des côtes puissent déterminer avec précision leur position en mer, et le réseau de stations radio de la Garde côtière diffuse des prévisions météorologiques et des bulletins de sécurité nautique à tous les navires.

e) Ces navires qui pénètrent dans les eaux territoriales du Canada utilisent alors l'important système d'aides à la navigation de courte portée et un système de pilotage obligatoire, qui fournit les données de navigation locales.

L'administration de pilotage du Pacifique, monsieur le Président, est responsable du pilotage dans toutes les eaux canadiennes sises dans la province de la Colombie-Britannique et des eaux limitrophes.

Le Règlement de l'administration établit cinq zones de pilotage obligatoires, nommément:

- 1) Le fleuve Fraser;
- 2) La côte Est de l'Île de Vancouver et la Côte Ouest du continent entre Pine Island et Race Rocks;
- 3) La côte Ouest de l'Île de Vancouver, de Race Rocks à Pine Island;
- 4) La côte Ouest du continent, de Pine Island à Stewart;
- 5) Les eaux entourant les îles de la Reine-Charlotte.

Tous les navires de plus de 350 tonnes sont assujettis au pilotage obligatoire, sauf les navires canadiens ou américains faisant du cabotage entre la Colombie-Britannique, l'État de Washington et l'Alaska.