

[Texte]

schemes, which are necessary for safety and pollution prevention purposes.

The amendments also provide authority for VTS zones and to designate Coast Guard personnel as marine traffic regulators and to determine the manner in which they may issue directions to ships.

I would like to assure you that there is no intention whatsoever, in any way, to undermine or override the authority of shipmasters or marine pilots. As well, I would like to stress that vessel traffic services have significantly contributed to marine safety in Canadian waters.

At this point, I would also like to emphasize that there will be no additional expenditure, public or private, associated with VTS services. Systems are already in existence as a result of these amendments.

The fourth category of amendments revises the pollution prevention and control provisions and those relating to liability and compensation for oil pollution damage, which are contained in the existing Part XX of the act. They were originally drafted on an urgent basis as a sequel to the Arrow disaster in 1970. The amendments update the act to take into account experience since that time. They also enable implementation of the 1973-1978 Convention on Prevention of Pollution from Ships, which is in force internationally, including the United States.

Pollution prevention officers are also authorized to delineate emergency zones and manage traffic within these zones in cases of oil spills or the likelihood of them.

As I indicated earlier, the bill revises and greatly improves the scheme of liability and compensation for the victims of oil pollution damage by providing assured compensation by means of two international conventions: the 1969 International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage and the 1971 International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage. As well, the compensation available from our own domestic fund, to be renamed the Ship Source Oil Pollution Fund, is also being improved.

For example, if a 60,000 tonne laden tanker importing crude into Canada experiences a spill today, the owner of that ship would be required to make approximately \$8.7 million available to pay compensation for pollution damage. The maximum amount that could be available would be \$8.7 million plus any moneys that may be in the Maritime Pollution Claims Fund. The balance of the Maritime Pollution Claims Fund is approximately \$111 million at the present time.

On the other hand, under the revised scheme, there will be assured compensation of \$60 million under the two aforemen-

[Traduction]

procédures de rapport indispensables aux fins de la sécurité et de la prévention de la pollution.

Les amendements permettent également d'établir des zones de service de trafic maritime et de désigner le personnel de la Garde côtière comme contrôleurs du trafic maritime et définit la manière avec laquelle ils peuvent émettre des directives aux navires.

Je tiens à vous assurer qu'il n'est nullement de notre intention de réduire en rien l'autorité des capitaines ou des pilotes. J'ajoute également que les services de trafic maritime ont largement contribué à la sécurité maritime dans les eaux canadiennes.

Je précise également que les services de trafic maritime n'entraîneront aucune dépense supplémentaire, ni publique ni privée. Les systèmes nécessaires à la mise en oeuvre de ces modifications existent déjà.

La quatrième catégorie d'amendements révisé les dispositions intéressant la prévention et le contrôle de la pollution, ainsi que la responsabilité civile et l'indemnisation des dommages causés par la pollution par le pétrole qui figurent à la Partie XX de la loi actuelle. Ces dispositions furent rédigées de toute urgence par suite du désastre du pétrolier Arrow en 1970. Les amendements remettent à jour la loi afin de tenir compte de l'expérience accumulée depuis cette époque et permettent également de proclamer la convention sur la prévention de la pollution par les navires de 1973-1978, qui est appliquée au niveau international, et notamment aux États-Unis.

Les fonctionnaires chargés de la prévention de la pollution sont autorisés également à délimiter des zones d'urgence et à diriger le trafic à l'intérieur de ces zones en cas de déversement ou de risque de déversement de produits pétroliers.

Ainsi que je l'ai déjà dit, le projet de loi modernise et améliore considérablement le régime de responsabilité civile et d'indemnisation des victimes de la pollution pétrolière, en garantissant l'indemnisation, par le biais de deux conventions internationales: la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1969 et la Convention internationale portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1971. Par ailleurs, l'indemnisation disponible auprès de notre propre caisse nationale, qui sera rebaptisée Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navire sera également améliorée.

A titre d'exemple, si un pétrolier de 60,000 tonnes, important du pétrole brut au Canada, causait une marée noire aujourd'hui, le propriétaire du navire serait tenu de verser environ 8,7 millions de dollars pour indemniser les victimes des dommages. L'indemnité maximale disponible serait ainsi de 8,7 millions de dollars, plus les fonds disponibles dans le fonds des réclamations découlant de la pollution maritime, dont le solde actuel est d'environ 111 millions de dollars.

Avec le nouveau système, il y aura une indemnisation garantie de 60 millions en vertu des deux conventions internationales que je viens de citer et 100 millions disponibles auprès