

*[Text]*

The amendments in Bill C-75 fall into four principal categories. There are also a number of housekeeping provisions that correct anomalies in the act, such as the outdated provisions relating to forced labour, which date from a bygone era.

The first category, which I have already mentioned in speaking about mobile offshore drilling units, relates to the updating and expanding of the requirements for trading and certification of seafarers. The act as it now stands deals mainly with requirements for certified or licensed personnel officers. The amendments will enable us to provide for specialized training and certification for all seafarers when necessary in areas such as emergency duties and continuing proficiency for service in specialized ships such as chemical and gas carriers. They will also enable us to meet and apply up-to-date internationally accepted standards for medical fitness.

The second category of the amendments improves and modernizes the existing provisions in the act for the construction, equipment, inspection, and certification of ships. This is done by providing for improved construction and equipment standards in respect of special-purpose ships such as oil tankers, gas carriers, chemical carriers and, as I mentioned earlier, mobile offshore drilling units through the implementation of four international codes dealing with these ships.

The amendments also provide for the implementation of the 1978 Protocol on Tanker Safety to the 1974 Safety of Life at Sea Convention which deals with requirements for such matters as inspection, steering gear, fire protection, and navigational equipment. The Board of Steamship Inspection will be provided with clear authority to prescribe equivalent standards to or exemptions from regulations pertaining to the design, construction and equipment, where strict compliance is not practical or is unnecessary. This is an important and practical consideration when dealing with these matters.

• 1605

With respect to classification societies, to avoid duplication of shipping inspections, the amendments will enable delegation of routine inspection of ships to classification societies. This should result in a cost saving for the Coast Guard of some \$200,000 annually.

Provision is also made in this category to update the act where it deals with the carriage of dangerous goods in bulk and to bring it into line with the Transportation of Dangerous Goods Act.

The third category of amendments deals with the safety of navigation in the operation of ships. Provisions relating to these matters are updated and grouped in one part of the act. They relate to practices and procedures to improve safe navigation, in light of our own international experience in recent years. It will also enable implementation of internationally recognized routing schemes and our own ship reporting

*[Translation]*

Les modifications contenues dans le Projet de loi C-75 se répartissent en quatre grandes catégories. Il y a également un certain nombre de dispositions d'ordre technique qui rectifient des anomalies de la loi, telles que les dispositions désuètes intéressant le travail forcé qui appartiennent à une période révolue.

La première catégorie, que j'ai déjà mentionnée en parlant des plates-formes de forage mobiles en mer, intéressent la remise à jour et l'étoffement des normes de formation et de certification des gens de mer. La loi actuelle ne traite que des exigences intéressant les marins et officiers certifiés ou brevetés. Les modifications nous permettront d'imposer également une formation spécialisée pour tous les gens de mer dans des domaines tels que les mesures d'urgence et garantir la compétence personnelle à bord de navires spécialisés tels que transporteurs de produits chimiques et gaziers. Ils nous permettront également de respecter et d'appliquer les normes de santé physique internationalement acceptées.

La deuxième catégorie d'amendements améliore et modernise les dispositions actuelles de la loi régissant la construction, l'armement et l'inspection et la certification des navires. Ils leur confèrent ainsi des normes de construction et d'armement plus strictes dans le cas des navires spécialisés tels que pétroliers, gaziers, transporteurs de produits chimiques et, comme je l'ai déjà dit, les plates-formes mobiles de forage en mer, par le biais de la mise en vigueur de quatre codes internationaux portant sur ce type de navires.

Les amendements mettent également en oeuvre le protocole de 1978 sur la sécurité des pétroliers complétant la Convention de 1974 sur la sécurité en mer et qui porte sur des points tels que l'inspection, la timonerie, la protection contre l'incendie et l'équipement de navigation. Le bureau d'inspection des navires à vapeur disposera du pouvoir de prescrire des normes équivalentes ou des exemptions aux règlements intéressant la conception, la construction et l'armement des navires dans les cas où leur respect strict n'est pas indiqué ou peu pratique. Cela est une considération importante et pratique dans ce domaine.

En ce qui concerne les sociétés de classification, pour éviter la double inspection des navires, les amendements permettront de déléguer l'inspection de routine des navires à des sociétés de classification. Cela devrait permettre à la Garde côtière de réaliser une économie de l'ordre de 200,000\$ par an environ.

Dans cette catégorie de modification, nous remettons également à jour la loi en ce qui concerne le transport des marchandises dangereuses en vrac, afin de l'aligner sur la Loi sur le transport des marchandises dangereuses.

La troisième catégorie de modification intéresse la sécurité de la navigation des navires. Les dispositions concernant cet aspect sont modernisées et regroupées dans une partie de la loi. Elles portent sur les pratiques et les procédures qui visent à améliorer la sécurité de la navigation, à la lumière de notre expérience internationale de ces dernières années. Elles permettront également de mettre en oeuvre les systèmes de routage reconnus internationalement ainsi que nos propres