

[Text]

The Exxon Valdez was evidence enough of the international damage that can be caused by an oil spill, whether it be Canadian, American, or elsewhere. What evidence do you need more than the Exxon Valdez to realize that the current accord is not worth the paper it is written on and that we have to renegotiate a new accord that will consider damages in relation to bird species and other damages suffered by countries or individual commercial fishermen in a spill of the extent of the Exxon Valdez?

**Mr. Bouchard:** The government is very concerned by the situation and by all the news coming that there is a spill here, a spill there. We have had a few in Canada, such as the *Nestucca* one. We had one, for example, in New Brunswick last week. It was not a huge one. It was under control. Nothing really damaging happened, at least to the beach, and we were lucky. I think we have been lucky as a country for the last months not to be more affected by spills.

This prompted the government to adopt two measures: first, the internal review of the rules governing the traffic or traffic in Canada and international waters off our coasts; and, second, a public panel review operating at arm's length from the government, which will have to issue recommendations on how to, if possible, improve the rules to prevent accidents and to increase the response capability of the government. Those are very efficient measures. We will be provided with recommendations from the public panel review before the end of the year, normally, and I am confident that we will be provided with really interesting, farsighted, and professional recommendations to improve the situation.

This being said, still it is worrying, because no system can prevent human errors. We must notice that the *Valdez* accident and the last one, the *World Protege*, were caused by human errors—captains sailing onto reefs, which should not happen normally. Everyone knows where the reefs are, and they should never hit those reefs. It is because the captains are human that those things can happen. So what can we do?

**Ms Copps:** The captain was not even there.

• 1640

**Mr. Bouchard:** Maybe there should be much tougher rules on the training of captains and their crew. Maybe there should be more than one person at the wheel at one time.

Those will be interesting questions which are submitted to the full panel public review, and it could mean that we might have to reopen the accord with the United States if we have to change the training rules, for example; if we have to request modifications to the design of ships, to the

[Translation]

Le *Valdez* de la société Exxon est la preuve flagrante des dégâts qu'un déversement de pétrole peut provoquer à l'échelle internationale, qu'il se produise au Canada, aux États-Unis ou ailleurs. Que vous faut-il de plus pour vous rendre compte que l'accord actuel ne vaut même pas le papier sur lequel il est écrit et que nous devons renégocier un nouvel accord, où il sera question des conséquences néfastes sur les oiseaux et des autres dégâts subis par des pays ou des pêcheurs commerciaux lors d'un déversement aussi important que celui du *Exxon Valdez*?

**M. Bouchard:** Cette affaire et toutes les nouvelles concernant les déversements qui se produisent ici et là préoccupent vivement le gouvernement. Il y en a eu quelques-uns au Canada, notamment celui du *Nestucca*. Il y en a eu un autre au Nouveau-Brunswick la semaine dernière. Ce déversement n'était pas important et il a pu être contrôlé. Aucun dégât véritable n'est survenu, au moins pour les plages, nous avons eu de la chance. Notre pays a eu de la chance ces derniers mois de ne pas être davantage touché par les déversements de pétrole.

Cette situation a incité le gouvernement à adopter deux mesures: tout d'abord, l'examen interne des règles s'appliquant au trafic maritime au Canada et dans les eaux internationales au large de nos côtes; et, en second lieu, un examen public mené par un groupe indépendant du gouvernement, qui devra formuler des recommandations sur les améliorations éventuelles à apporter aux règlements pour prévenir ce genre d'accident et accroître les moyens de réponse du gouvernement. Ce sont là des mesures très efficaces. Le groupe d'examen public nous présentera ses recommandations avant la fin de l'année, normalement, et je suis convaincu qu'il nous fera des propositions très intéressantes et pertinentes.

Cela dit, la situation n'en est pas moins inquiétante, car rien ne peut empêcher l'erreur humaine. Il convient de noter que l'accident du *Valdez* et le dernier, celui du *World Protege*, étaient dus à une erreur humaine—des capitaines qui ont échoué leur navire sur les récifs, ce qui ne devrait pas se produire en temps normal. Chacun sait où se trouvent les récifs, et on ne devrait jamais s'en approcher. Ce genre de chose peut arriver parce que les capitaines sont des êtres humains. Que faire, dans ces conditions?

**Mme Copps:** Le capitaine n'était même pas là.

**M. Bouchard:** L'entraînement des capitaines et de leur équipage devrait peut-être être assujéti à des règles beaucoup plus strictes. Il faudrait peut-être exiger que plus d'une personne se trouve à la barre en même temps.

Ce sont là des questions intéressantes qu'examinera le groupe chargé de l'examen public, et nous serons peut-être appelés à rouvrir l'accord avec les États-Unis s'il faut modifier les règles s'appliquant à l'entraînement, par exemple, ou s'il faut apporter des modifications à la