

[Texte]

Paragraph 4.(2)(h) deals with vessels docking or in passage through Canada. I don't know how one qualifies the St. Lawrence Seaway, as we point out there. Is it a Canadian passage of water or an international passage? Or is there—as I understand it—joint authority over the seaway? Since it's the major artery to many eastern Canadian ports, how would we handle the situation in Canada if ships were in transit and we impeded their transit and the United States was not of that view? If they were operating on a different plain with respect to economic sanctions, might they have some concern that we were exerting our unilateral sovereignty in a joint sovereignty area?

[Traduction]

L'alinéa 4.(2)(h) porte sur l'amarrage et le passage au Canada de certains navires. Je ne sais pas comment il faut considérer la Voie maritime du Saint-Laurent, comme nous le signalons dans notre mémoire. Est-ce une voie navigable canadienne ou internationale? Ou y a-t-il un partage de compétence à l'égard de la Voie maritime, comme c'est le cas, je crois? Étant donné que c'est la principale voie navigable pour de nombreux ports de l'est du pays, que ferait le Canada s'il décidait d'interdire le passage à ces navires contrairement à l'avis des États-Unis. Si leur position vis-à-vis des sanctions économiques étaient différente, nous reprocheraient-ils d'exercer unilatéralement notre souveraineté dans un secteur à compétence partagée?

• 1550

It is a small point but it could be quite important should the situation arise. I think we have found ourselves on many occasions where we have been exerting economic sanctions where the United States hasn't, or vice versa. If the U.S. was impeding traffic through the seaway that we thought was legitimate, Cuban ships, for example—which might or might not be a theoretical example—we would have some concerns. Canada would be concerned if a seaway in which we shared authority was being dictated to or governed by only one party.

C'est un détail, mais qui pourrait prendre de l'importance si la situation se présentait. Il nous est arrivé bien souvent d'appliquer des sanctions économiques sans que les États-Unis ne suivent notre exemple, ou vice versa. Si les États-Unis interdisaient l'utilisation de la Voie maritime à des navires cubains, par exemple—ce qui n'est peut-être pas nécessairement un exemple purement théorique—et que nous estimions que ces navires ont parfaitement le droit de passer, nous aurions des inquiétudes. Le Canada serait préoccupé si les décisions relatives à l'utilisation d'une voie maritime dont nous partageons la compétence étaient imposées ou régies par un seul des pays.

On subclauses 4.(3) and 4.(4), retroactivity—or—win sanctions take place as a great source of heartburn. As I recall, more often than not everything is frozen, as it were, at the moment of sanctions. Shipments on the high seas may or may not be allowed to proceed. Cases like the recent situation in the Persian Gulf where UN sanctions mandate things that may be necessary. . .

En ce qui a trait au paragraphe 4.(3) 4.(4), l'application à titre rétroactif de sanctions est une grande source d'agacement. Sauf erreur, la plupart du temps, toutes les activités sont bloquées au moment où les sanctions entrent en vigueur. Les expéditions transocéaniques peuvent être interrompues. Prenons l'exemple de la situation récente dans le golfe Persique où les sanctions imposées par l'ONU prévoient certaines choses.

I want to underline here that Canadian companies who in good faith are engaged in commerce and in developing business. . . they incur costs and make substantial commitments in preparation of export orders. Suddenly, even though the product may not have landed in the port, may still be on the high seas or may not have even left yet. . . they will have incurred substantial expenditures, so the question of what is retroactive is quite important.

Je tiens à insister sur le fait que les entreprises canadiennes qui se livrent en toute bonne foi aux activités commerciales et à la découverte de débouchés subissent des frais et prennent des engagements considérables pour préparer leurs commandes à l'exportation. D'un seul coup, même si le chargement n'a pas encore été débarqué au port, même si le navire est encore en pleine mer ou n'a pas encore quitté. . . les entreprises ont subi des frais considérables, et c'est pourquoi la question de la rétroactivité est cruciale.

Perhaps in cases where it is not a grave breach of international peace and security, either the pipeline that the Canadian company has financially committed itself to should be emptied or there should be some sort of compensation for those out-of-pocket and future costs.

Dans les cas où il ne s'agit pas d'une infraction grave à la paix et à la sécurité internationales, ou bien la commande que l'entreprise canadienne s'est financièrement engagée à remplir doit être annulée, ou bien il faut prévoir une indemnisation quelconque de ces dépenses directes et futures.

Subclause 5.(2) is another thorny area, and perhaps the act can be helpful here. Often times Canadian creditors are caught not being able to receive payment. Again, there can be considerable sums of money out of pocket that may or may not be covered by the EDC and their insurance. If we are going to sequester assets for disposition, the proceeds, if they are going to be sold off, should be dealt with first in the context of paying off legitimate Canadian creditors who are not able to receive payment because of the sanctions in question.

Le paragraphe 5.(2) soulève une autre question épineuse, et la loi est peut-être utile en l'occurrence. Souvent, les créanciers canadiens n'arrivent pas à se faire payer. Là encore, il arrive qu'ils aient engagé des sommes d'argent considérables qui ne sont pas toujours assurées par la SEE. Si nous mettons des biens sous séquestre en vue de leur aliénation, le produit de leur vente, le cas échéant, doit servir en premier lieu à rembourser les créanciers canadiens légitimes qui n'ont aucun moyen d'être payés à cause des sanctions imposées.