

*Initiatives ministérielles*

À l'heure actuelle, la Partie X de la Loi sur la marine marchande du Canada régit les activités de cabotage au Canada. La loi existante définit le cabotage comme étant le transport maritime ou le transport maritime et terrestre de marchandises ou passagers entre deux lieux situés au Canada, soit directement ou en passant par un port situé à l'extérieur du Canada.

En vertu de la loi actuelle, ce type de transport est limité aux navires britanniques, ce qui comprend tous les navires du Commonwealth. Le temps est venu de clarifier cette législation. D'une part, le concept de navire britannique a évolué depuis la résiliation de la Convention relative à la marine marchande du Commonwealth britannique en 1979. Le droit de la mer a été adopté au moyen d'une convention internationale en 1982 et la Loi sur la compétence extracôtière du Canada pour les douanes et l'accise a été adoptée en 1983. Tous ces événements ont eu des répercussions sur les dispositions relatives au cabotage au Canada et ont rendu nécessaire l'adoption d'une nouvelle loi sur le cabotage.

Les dispositions actuelles ont été adoptées en 1934 et ont été modifiées en 1966, 1983 et 1987. Depuis 1934, la situation a évolué. Le changement le plus évident est l'exploration du pétrole et de gaz au large qui n'existait pas en 1934.

*[Traduction]*

Une partie importante de la loi actuelle et de celle proposée porte sur le système de dérogation qui habilite le ministre du Revenu national à délivrer à un navire étranger une licence l'autorisant à se livrer au cabotage au Canada s'il n'y a pas de navire canadien disponible pour assurer ce service. Je parlerai plus en détail du système de dérogation tout à l'heure.

Avant de poursuivre, j'aimerais souligner que le projet de loi précédent, le C-52, a été examiné durant la dernière session du Parlement et qu'il a été adopté par la Chambre. Toutefois, certaines inquiétudes soulevées à l'autre endroit en ce qui concerne le traitement des bateaux de croisière ont retardé le projet de loi jusqu'à la prorogation des Chambres. On a tenu compte de ces réserves en définissant le cabotage de façon à en exclure les croisières en Alaska au départ de Vancouver. Il faut bien noter que, selon la définition retenue, le navire de croisière doit revenir à son point de départ après avoir fait escale dans un port étranger.

Cette disposition ne s'applique pas aux Grands Lacs, protégeant ainsi l'importante industrie des excursions d'une journée sur les Grands Lacs. Le projet de loi C-33 réserve aux navires canadiens le droit de se livrer au cabotage. Comme on ne dispose pas toujours d'un navire canadien adéquat et qu'un navire canadien n'est pas toujours capable d'accomplir la tâche assignée, le projet

C-33 maintient donc le système de dérogation prévu dans la loi actuelle.

Il établit en outre un ordre hiérarchique au cas où il n'y aurait pas de navire canadien disponible. La priorité est alors donnée aux navires dits non dédouanés. On fera ensuite appel à des navires étrangers. Un navire non dédouané est un navire immatriculé au Canada, mais construit à l'étranger et à l'égard duquel les taxes et droits prévus n'ont pas été acquittés.

*[Français]*

Il existe un certain nombre d'exceptions à l'application de cette loi. D'abord, la loi ne s'applique pas à un navire étranger utilisé comme bateau de pêche au sens de la Loi sur la protection des pêches côtières, ni à un navire se livrant à des activités de recherches océanographiques demandées par le ministère des Pêches et des Océans. C'est également le cas d'un navire exploité ou commandité par un gouvernement étranger autorisé par le Secrétaire d'État aux Affaires extérieures. Ces exemptions permettront de limiter les conflits avec d'autres lois.

Pour être conforme à la Convention sur le droit de la mer, on prévoit une exemption pour les opérations de sauvetage dans les eaux au-delà des eaux territoriales et dans les eaux du plateau continental du Canada. Par ailleurs, la loi ne s'applique pas aux opérations de sauvetage par des navires battant pavillon américain dans les eaux adjacentes aux États-Unis, autorisés par une législation canadienne, soit la Loi sur les bateaux sauveteurs des États-Unis.

Depuis la mort au *Feuilleton* du projet de loi C-52, nous avons réalisé qu'il ne devait y avoir aucune confusion pendant une situation d'urgence causée par la pollution. Une disposition a donc été ajoutée au projet de loi C-33 qui fait en sorte qu'un navire étranger peut, avec l'approbation d'un fonctionnaire chargé de la prévention de la pollution, se livrer à des activités liées à une situation d'urgence.

*[Traduction]*

Ce projet de loi reconnaît aussi une pratique internationale courante, à savoir que, dans les eaux internationales comme dans les eaux canadiennes, les navires étrangers qui portent secours à un navire en détresse ne sont pas assujettis aux dispositions de ce projet de loi.

Une autre caractéristique évidente de cette mesure législative est qu'elle uniformise les exigences relatives au pavillon avec celles du régime douanier du Canada. Sans être identiques, ces deux régimes se ressemblent beaucoup. En fait, le projet de loi simplifiera la situation des personnes qui voudraient exploiter des navires dans les eaux canadiennes et dans les eaux au-dessus du plateau continental canadien, en précisant les exigences à respecter relativement au pavillon. Les exigences douanières sont déjà bien connues.