

*[Text]*

ists to Canada to the benefit of our many Canadian cities. The House legislative committee, though, increased the number from 100 to 250 in order to give better protection to a potential—although I hope real—domestic cruise ship industry.

The domestic cruise ship industry is a growing industry, and vessels in this category will continue to be protected. For purposes of Bill C-52, this category includes vessels with less than 250 accommodations. While these vessels operate only during the Canadian summers, they provide employment for Canadians for their construction, maintenance and operation.

Clause 4 allows a foreign ship to enter the coasting trade if neither a suitable Canadian ship nor a suitable non-duty paid ship is available.

Clause 5 allows a non-duty paid ship to enter the coasting trade if no suitable Canadian ship is available. The act requires that duty be paid for the time period that any foreign ship is used.

Clause 6 provides for a notice period of 14 days before the Minister of National Revenue may issue a licence for a foreign or a non-duty paid ship to enter the coasting trade unless he is of the opinion that there are special circumstances that justify a shorter notice period. This provision will allow Canadian ship owners to adjust the scheduling of their ships to maximize their carriage of Canadian cargos.

Once again, Mr. Chairman, this clause was amended by the House legislative committee to add the 14-day provision. This provision had not been included in the past statutes.

Clause 7 prevents the Minister of National Revenue from establishing terms and conditions in the licence. Such terms and conditions would normally include the service or activity to be performed, the place or places where the service or activity is to be performed, and the period for which the licence is valid. This period cannot exceed 12 months.

Clause 8 was added by the House legislative committee. It authorizes the Governor in Council to establish, by regulation, the maximum number of licences issued under clauses 4 and 5. This provision will provide additional protection for the ship building industry if circumstances warrant this action.

Clauses 9, 10 and 11 set out the function and powers of the National Transportation Agency. The agency will continue the functions that it performs under the current legislation and will retain the equivalent powers.

Clause 12 was added by the House legislative committee to give the Minister of Transport appropriate powers to deal with unfair practices by a government of another country. This provision is similar to the provisions set out in the National Transportation Act, section 156 for the rail mode.

The enforcement provisions are set out in clauses 13 to 22. These provisions are similar to provisions in other statutes.

*[Traduction]*

monde s'ils veulent demeurer concurrentiels. Si ces navires baignent dans nos eaux, ils attireront plus de touristes au Canada et de nombreuses villes en profiteront. Le Comité législatif de la Chambre a cependant porté le nombre de 100 à 250 pour mieux protéger notre embryon d'industrie de croisière, qui se développera je l'espère.

Cette industrie, en effet, est en pleine expansion au Canada, et les navires de cette catégorie continueront à être protégés. Aux fins du projet de loi C-52, cette catégorie comprend les navires qui peuvent offrir un logement pour la nuit à moins de 250 personnes. Bien que ces navires ne soient exploités que pendant l'été au Canada, c'est une industrie qui offre des emplois aux Canadiens dans les domaines de la construction, de l'entretien et de l'exploitation de ces navires.

L'article 4 autorise un navire étranger à faire du cabotage s'il n'existe pas de navire canadien ou non dédouané qui puisse assurer le service.

L'article 5 autorise un navire non dédouané à faire du cabotage s'il n'existe pas de navire canadien qui soit disponible pour assurer le service. Il faut toutefois que les droits et taxes soient acquittés pour l'utilisation temporaire du navire au Canada.

L'article 6 prévoit une période d'avis de 14 jours avant que le ministre du Revenu national puisse délivrer une licence qui permettra à un navire étranger ou non dédouané de faire du cabotage, à moins qu'il juge que certaines conditions spéciales l'autorisent à raccourcir cette période. Ainsi, les propriétaires de navires canadiens pourront adapter les itinéraires de leurs navires pour maximiser leur transport de cargaisons canadiennes.

Cet article aussi, monsieur le président, a été amendé par le Comité législatif de la Chambre, qui a ajouté le délai de 14 jours. Cette disposition ne figurait pas dans l'ancienne loi.

L'article 7 autorise le ministre du Revenu national à accorder une licence assortie de conditions, notamment en ce qui concerne la nature du service ou des activités dont peut se charger le navire étranger, le ou les lieux desservis et la durée des licences, de 12 mois au maximum.

L'article 8 a été ajouté par le Comité législatif de la Chambre. Il autorise le gouverneur en conseil à fixer, par règlement, le nombre maximal de licences qui peuvent être délivrées en vertu des articles 4 et 5. On veut ainsi mieux protéger l'industrie de la construction navale.

Les articles 9, 10 et 11 énoncent le rôle et les pouvoirs de l'Office canadien des transports. Celui-ci continuera donc de s'acquitter de la même mission que celle qui lui est confiée sous le régime de la loi actuelle et il conservera des pouvoirs équivalents.

L'article 12 a été ajouté par le Comité législatif de la Chambre afin de donner au ministre des Transports des pouvoirs appropriés pour réagir aux pratiques injustes utilisées par le gouvernement d'un autre pays. Cette disposition ressemble à celle qu'on peut retrouver dans la Loi nationale sur les transports à l'article 156 qui traite du mode ferroviaire.

Les dispositions relatives au contrôle d'application figurent aux articles 13 à 22 et sont semblables à celles d'autres lois.