

[Text]

domestic marine activities to include the continental shelf of Canada. You will know that the existing legislation applies only in Canadian waters, which is defined to include internal waters and waters out to the 12-limit territorial sea. The extension to the continental shelf will include those waters from the 12-mile territorial sea to the outer edge of the continental shelf or 200 miles, whichever is greater. I am sure you will agree that this is good public policy, particularly given the petroleum and mineral wealth out to our continental shelf. This bill will reserve that wealth for Canadian ships.

The definitions of "Canadian ship," "non-duty paid ship," "foreign ship" are used by clauses 4 and 5 of the bill to establish a pecking order for the search by the National Transportation Agency before permitting foreign ships to enter the coasting trade. A Canadian ship is a ship registered in Canada and either built in Canada or, if foreign built, with all applicable duties having been paid. A non-duty paid ship is foreign built, but Canadian registered, and of course the applicable duties have not been paid. All other ships are classified as foreign ships.

Honourable senators, if you would look at subclause 3(1), you will note that that is the charging clause or the general rule clause of the bill. It reserves for Canadians, to the greatest extent permitted by Canada's international obligations, all commercial marine activities, with the exception of those activities exempted by subclause 3(3). This policy has been successful over many years because some 99 per cent of goods are hauled on Canadian ships. Although there are exceptions, only one per cent of goods are hauled on foreign ships; therefore, it must be an immensely successful policy in terms of what the bill says it should do and what it in fact does do.

Subclause 3(3) provides five exemptions to marine activities that are regulated under other authorities or are required to be exempted to comply with Canada's international obligations. The original bill also exempted hydrocarbon production platforms, but the legislative committee deleted that as an exemption. Therefore, in future, hydrocarbon production platforms will have to be Canadian built unless one is not available and the applicant goes through the proper procedure to obtain a foreign-built hydrocarbon production platform. I must say that that is difficult to conceive because of the long lead time to build a platform.

The one exception, Mr. Chairman, is international cruise ships. This exemption applies to cruise ships with 250 or more overnight passenger accommodations. This is intended to encourage the international cruise industry to develop in Canada. Cruise vessels in this category operate in many parts of the world and must do so to remain competitive. The operation of these vessels in Canadian waters will attract more tour-

[Traduction]

maritimes canadiennes s'étend au plateau continental du Canada. Vous observerez que la loi actuelle ne s'applique que dans les eaux canadiennes, qui sont définies comme les eaux intérieures et les eaux qui ne dépassent pas la limite de 12 milles de mer territoriale. En ajoutant le plateau continental, on inclura les eaux situées au-delà de la limite de 12 milles de mer territoriale jusqu'à la toute fin du plateau continental ou jusqu'à 200 milles, selon ce qui est le plus loin. Je suis sûr que vous ne manquerez pas de trouver que c'est une bonne politique d'intérêt public, surtout si l'on songe à toutes les richesses en pétrole et en minéraux que contient notre partie du plateau continental. En vertu de ce projet de loi, cette richesse sera réservée aux navires canadiens.

Les définitions de «navire canadien», «navire non dédouané», «navire étranger» sont reprises aux articles 4 et 5 du projet de loi pour établir un ordre de préséances que devra respecter l'Office national des transports lorsqu'il effectuera des perquisitions en vue de permettre à des navires étrangers de pénétrer dans la zone de cabotage. Un navire canadien est un navire immatriculé au Canada et construit au Canada ou à l'étranger; dans ce dernier cas, tous les droits doivent avoir été payés. Un navire non dédouané est un navire construit à l'étranger, mais immatriculé au Canada, et à l'égard duquel tous les droits et taxes n'ont pas été acquittés. Tous les autres navires sont des navires étrangers.

Honorables sénateurs, si vous voulez bien examiner le paragraphe 3(1), vous verrez qu'il définit le motif d'accusation ou qu'il énonce la règle générale. On y réserve aux Canadiens, dans la limite la plus grande permise par les obligations internationales du Canada, toute activité maritime de nature commerciale, à l'exception de celles qui sont exemptées au paragraphe 3(3). Cette ligne de conduite a donné d'excellents résultats pendant de nombreuses années parce que quelque 99 p. 100 des marchandises sont transportées à bord de navires canadiens. À quelques exceptions près, seulement 1 p. 100 des marchandises sont transportées à bord de navires étrangers. On peut donc dire que c'est une immense réussite, si l'on compare l'objectif du projet de loi et ce qui se passe dans la réalité.

Le paragraphe 3(3) prévoit cinq exceptions aux activités maritimes réglementées par d'autres compétences ou qui doivent être exemptées pour que le Canada puisse remplir ses obligations internationales. Dans le projet de loi initial, on exemptait également les plates-formes de production d'hydrocarbures, mais le Comité législatif a décidé de ne plus en faire une exemption. Par conséquent, les futures plates-formes de produit d'hydrocarbures devront être de fabrication canadienne à moins qu'en cas de nécessité absolue le requérant ne consente à faire toutes les démarches appropriées pour obtenir une plate-forme de production d'hydrocarbures de fabrication étrangère. Je dois dire que c'est difficile à concevoir étant donné tout le temps qu'il faut pour construire une plate-forme.

La principale exception, monsieur le président, est celle qui est faite pour les navires de croisière internationale. Cette exception s'applique aux navires de croisière qui offrent un logement pour la nuit à au moins 250 passagers. On veut ainsi stimuler la croissance de l'industrie des croisières internationales au Canada. Les navires de croisière qui entrent dans cette catégorie vont obligatoirement dans de nombreuses parties du