

[Texte]

Mr. Forrestall: Mr. Tobin, may I just make a very brief observation? I do not want to interfere with the flow of your thought, but I ask you to keep in mind that this applies only to Canadian-registered rigs outside of the 12-mile limit and the vast majority of rigs are not under Canadian flag. Some authority must be exercised with respect to them, and the only legislative authority we have at this point in time is COGLA.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, Mr. Forrestall is wrong. Since January 1, 1977, we have in this country a 200-mile limit and those rigs operating within 200 miles of Canada's shores in the offshore . . .

Mr. Forrestall: You are wrong; you are wrong.

Mr. Tobin: —are under the jurisdiction of the Canadian government and operate under licence of Energy, Mines and Resources in terms of their drilling permits. Okay?

Mr. Forrestall: They operate under their own foreign flags.

Mr. Tobin: That is an important distinction.

The second decision of the Federal Court of Appeal, in *The Queen v. The Saint John Shipbuilding & Drydock Co. Ltd.*—that is New Brunswick—considered whether a floating crane, for example, was a ship within the meaning of the Federal Court Act definition. After reviewing the English cases on the point, the judge stated with respect to the question of the crane status:

Applying the foregoing law to the floating crane described earlier herein, I am of the opinion that the *Glen Buckie*

the vessel in mention:

was a ship within the meaning of the definition of that word within the Federal Court Act. While it appears that she was not capable of navigation, was not self-propelled,

this is the argument on rigs:

those facts do not detract from that fact that she was built to do something on water, requiring a movement from place to place.

Exactly as is the case with a rig:

Therefore in my opinion the *Glen Buckie* was a ship.

Those are two rulings from the Federal Court of Appeal.

• 1220

Mr. Chairman, there is not a member here who believes the Minister of Transport ought not to have transferred, within his powers of jurisdiction, the power to regulate the operation of rigs. Be they being moved from point A to point B or be they operating on site, that should come under the Canada Shipping Act . . . recommended, as well, by the royal commission on the *Ocean Ranger* disaster.

What is happening here is an accommodation for a political situation that has not been able to be resolved in another place. This is an opportunity for members to express their own views and to reflect not only the judgment of the Federal Court of Appeal and the work of a royal commission on a particular

[Traduction]

M. Forrestall: Vous permettez un instant? Je ne voudrais pas vous interrompre mais je vous ferais remarquer que ceci s'applique uniquement aux plates-formes de forage battant pavillon canadien au-delà de la limite de 12 milles alors que la vaste majorité des plates-formes ne battent pas pavillon canadien. Or actuellement seule la Loi sur l'administration des terres pétrolières et gazières du Canada s'applique à ces plates-formes.

M. Tobin: M. Forrestall se trompe. Depuis le 1^{er} janvier 1977, notre zone économique est de 200 milles et dès lors les plates-formes situées à l'intérieur de cette zone économique . . .

M. Forrestall: Vous vous trompez.

M. Tobin: . . . relèvent du gouvernement canadien et doivent obtenir des permis de forage du ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources.

M. Forrestall: Mais ils battent pavillon étranger.

M. Tobin: C'est une distinction importante en effet.

Dans l'affaire de *La Reine v. The Saint John Shipbuilding & Drydock Co. Ltd.*, il s'agissait de décider si une grue flottante pouvait être assimilée à un navire aux termes de la définition retenue par la Loi sur la cour fédérale: Après avoir étudié les affaires déjà portées devant les tribunaux britanniques, le juge s'est prononcé comme suit:

En appliquant la loi susmentionnée aux grues flottantes évoquée tantôt, je suis d'avis que le *Glen Buckie* . . .

Il s'agit du bâtiment en question.

. . . est bien un navire tel que défini par la Loi sur la cour fédérale. Et ceci bien que ce bâtiment ne puisse pas se propulser par ses propres moyens.

Et voici ce qui est dit au sujet des plates-formes de forage:

n'empêche que ce bâtiment était destiné au travail en mer, donc devait pouvoir se déplacer d'un endroit à l'autre.

De même que pour les plates-formes de forage:

Je suis donc d'avis que le *Glen Buckie* peut être assimilé à un navire.

Voilà deux décisions rendues par la Cour d'appel fédérale.

Je suis sûr, monsieur le président, que tous les membres du Comité sont d'accord pour dire que c'est le ministre des Transports qui devrait être compétent en matière de plates-formes de forage. La Commission royale d'enquête sur la catastrophe de l'*Ocean Ranger* a d'ailleurs elle aussi recommandé que le déplacement des plates-formes de forage ainsi que leur fonctionnement soient assujettis aux dispositions de la Loi sur la marine marchande du Canada.

Cet amendement serait donc de nature purement politique. Or moi je propose que le Comité tienne compte non seulement des décisions rendues par la Cour d'appel fédérale mais également de l'avis émis par la Commission royale d'enquête chargée d'enquêter sur cette catastrophe.