

*Initiatives ministérielles*

Cette disposition ne s'applique pas aux Grands Lacs, ce qui protège l'importante industrie des croisières et excursions d'une journée dans la région des Mille-Îles et sur les Grands Lacs.

Comme c'est le cas sous le régime actuel, il faut comprendre qu'il n'y a pas toujours un navire canadien adapté disponible ou capable d'assurer tous les services nécessaires. Le projet de loi C-33 maintient donc la possibilité d'accorder des permis de cabotage à des navires étrangers et à des navires non dédouanés dans toutes les eaux relevant de la compétence du Canada.

Le projet de loi va encore plus loin puisqu'il établit un certain ordre de priorité à respecter, s'il n'existe pas de navires canadiens disponibles. En pareil cas, la priorité est donnée aux navires non dédouanés, les navires étrangers ne venant qu'au deuxième rang.

Dans le contexte du projet de loi C-33, un navire non dédouané est un navire immatriculé au Canada mais construit à l'étranger et à l'égard duquel les droits et taxes prévus n'ont pas été acquittés. Cette mesure renferme un certain nombre d'exemptions.

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 recherches océanographiques demandées par le ministère des Pêches et des Océans.

C'est également le cas lorsqu'il s'agit de navires exploités ou commandités par un gouvernement étranger et autorisés par le secrétaire d'État aux Affaires extérieures. Ces exemptions permettront de limiter les conflits avec d'autres lois.

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 autorisées par une mesure législative canadienne, soit la Loi sur les bateaux sauveteurs des États-Unis. Cette disposition repose sur le fait qu'on accorde un traitement similaire aux navires canadiens dans les eaux américaines contiguës à la frontière canadienne.

Durant les discussions du comité permanent, diverses motions de modification furent défaites parce qu'elles étaient jugées inacceptables par les représentants du gouvernement. Une des motions visait à déplacer la ligne de démarcation, établie à l'écluse de Saint-Lambert dans le but d'assurer la protection des navires d'excursion de jour sur les Grands Lacs, de déplacer cette ligne jusqu'à

la ligne de démarcation des eaux intérieures à l'île d'Anticosti.

Cette proposition éliminerait par le fait même toute possibilité de délivrance de licence de cabotage à un navire étranger, même si aucun navire canadien n'était disponible afin d'assurer le service. Un tel changement rendrait impossible le recours au navire de croisière étranger exploité par une entreprise canadienne avec un équipage canadien. Une telle modification empêcherait toute possibilité de développement d'une industrie de croisière de classe internationale à partir de Montréal, de Québec et de la rivière Saguenay.

Certains mouvements de marchandises et certaines activités ne peuvent être effectués par la flotte canadienne parce que la technologie requise n'existe pas au Canada, vu qu'il n'y a pas une demande suffisante et qu'une telle activité ne saurait être rentable. Ainsi, le fait de ne pas autoriser l'accès temporaire aux navires étrangers causerait un préjudice aux expéditeurs et à l'industrie maritime.

Une deuxième motion rejetée prévoyait l'imposition d'une période d'attente de 30 jours avant la délivrance d'une licence de cabotage. D'autres amendements proposaient une période de 14 jours, comme on l'a vu ce matin. L'imposition d'un tel délai a été considérée comme une interférence inacceptable dans les pratiques normales et l'administration des Affaires de l'entreprise privée. Une période d'attente obligatoire ralentirait sans raison le cours normal et efficace du transport des marchandises et des passagers dans les eaux canadiennes.

Une troisième motion rejetée visait les équipages des navires étrangers détenteurs d'une licence de cabotage leur permettant de s'adonner à des activités de cabotage dans les eaux canadiennes. Le contrôle des équipages de navires étrangers importés temporairement dans les eaux canadiennes est présentement assuré par Main-d'oeuvre et Immigration Canada en vertu de la Loi sur l'immigration. Il serait inacceptable d'ajouter des dispositions visant l'immigration et le travail dans une mesure législative qui vise le transport et d'autres activités commerciales maritimes.

Comme je l'ai déjà mentionné, nous en sommes venus à un accord avec nos collègues relativement à la clarification de la définition de cabotage et à d'autres dispositions du projet de loi visant la protection des intérêts de l'industrie maritime canadienne.