

Des voix: Le vote.

Le président suppléant (M. DeBlois): Plaît-il à la Chambre d'adopter la motion?

Des voix: D'accord.

(La motion est adoptée.)

L'hon. Gerald S. Merrithew (au nom du ministre des Transports) propose: Que le projet de loi soit adopté.

(La motion est adoptée.)

Le président suppléant (M. DeBlois): Quand lirons-nous le projet de loi pour la troisième fois? Du consentement de la Chambre maintenant?

Des voix: D'accord.

[Français]

M. Merrithew (au nom du ministre des Transports) propose: Que le projet de loi soit lu pour la troisième fois et adopté.

[Traduction]

M. Lee Richardson (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Monsieur le Président, c'est pour moi un plaisir de présenter, à l'étape de la troisième lecture, le projet de loi C-33, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage. Le projet de loi a pour objet d'actualiser la législation canadienne sur le cabotage.

Je voudrais pour commencer remercier les membres du Comité permanent des transports de l'excellent travail qu'ils ont accompli pour que le projet de loi réponde aux besoins de l'industrie canadienne du transport, et notamment pour clarifier la définition de cabotage.

Nous avons maintenant la conviction que le projet de loi répond aux exigences d'un environnement déreglementé comme le demandent les transporteurs et les expéditeurs canadiens.

Le projet de loi à l'étude vise à réserver aux navires canadiens ce qui est communément appelé le cabotage, dans les eaux qui relèvent exclusivement de notre compétence. Le projet de loi réserve toutes les activités maritimes de nature commerciale aux navires canadiens dans la limite de 12 milles des eaux territoriales et dans les eaux intérieures du Canada.

Quant au plateau continental canadien, c'est-à-dire au-delà de la mer territoriale, toutes les activités maritimes de nature commerciale relatives à la recherche ou à l'exploitation de ressources naturelles non biologiques sont réservées aux navires canadiens.

Initiatives ministérielles

Pour le moment, le cabotage est régi par la partie X de la Loi sur la marine marchande du Canada. La loi existante définit le cabotage comme le transport maritime ou le transport maritime et terrestre de marchandises ou de passagers entre deux lieux situés au Canada soit directement, soit en passant par un port étranger. Ce service de transport est réservé aux navires britanniques, ce qui comprend tous les navires canadiens et ceux du Commonwealth.

Il est grand temps de moderniser ces dispositions. Premièrement, le concept de navire britannique a évolué depuis la résiliation de la Convention relative à la marine marchande du Commonwealth britannique en 1979.

De nombreux événements importants, survenus depuis 20 ans, font que le Canada doit adapter ses dispositions sur le cabotage afin de relever de nouveaux défis et de faire face à l'évolution de la technologie. Qu'il suffise de mentionner par exemple le droit de la mer, qui a fait l'objet d'une convention internationale, et la Loi sur la compétence extracôtière du Canada pour les douanes et l'accise. Ces faits nouveaux ont des répercussions sur les lois canadiennes relatives au cabotage et rendent nécessaires l'adoption d'une nouvelle mesure sur cette activité.

Les dispositions en vigueur remontent à 1934 et ont été modifiées en 1966, en 1983 et de nouveau en 1987.

Un élément important des dispositions actuelles et de celles qui sont proposées est le pouvoir accordé au ministre du Revenu national d'accorder des permis à des navires étrangers pour faire du cabotage au Canada si aucun navire canadien adapté n'est disponible.

Le projet de loi C-33 prévoit le recours à des navires étrangers et à des navires non dédouanés lorsqu'il n'existe aucun navire canadien adapté pour assurer le service dans les eaux relevant de la compétence du Canada.

Je dois souligner que le projet de loi C-33, dans sa forme actuelle, comprend des dispositions dont le secteur du transport a besoin ou qui sont dictées par les nouvelles exigences du monde des affaires.

Les principales dispositions du projet de loi peuvent se résumer de la manière suivante. Des préoccupations avaient été exprimées au sujet du traitement des navires de croisière. Le problème est maintenant résolu, car le cabotage est défini de telle manière qu'une croisière aller et retour entre Vancouver et l'Alaska ne serait pas visée. L'industrie des croisières approuve cette définition. Il importe néanmoins de signaler que le navire de croisière doit rentrer à son port de départ et faire escale dans un port étranger pour que la définition ne s'applique pas.