

[Text]

was nonsense then; it is nonsense now. So I am not being political.

Rather than as a legislative committee of members of the House who have spent a great deal of time studying the Canada Shipping Act, who are not aligned with Energy, Mines, and Resources, who are not aligned with Transport Canada—because this is not a transport committee or an energy committee; it is a legislative committee—what we are doing is we have come to this dilemma and rather than take a decision as members who have been charged with examining Bill C-75 we have chosen instead, if we accept this amendment, to try and patch it up, to build this little wall around this division at the political level that existed under Liberal administration and exists now under a Conservative administration between two Ministers. We are trying to solve their problem for them by saying that they are both in charge. There is no precedent in the Canada Shipping Act; there is not one other single clause in this bill where such a circumstance exists.

Mr. Angus is right, and I suspect other members around this table—we have discussed this matter off the record and I am not going to repeat discussions—understand as well that this is precisely what is occurring.

We have an opportunity, and I think we have a responsibility, to do the right thing here. The right thing, surely to God it seems to me, is to give the Minister of Transport the jurisdiction. The right thing is not to give the Minister of Energy the jurisdiction. We would not suggest that certain wells adjacent to certain waterways on land should be part of the joint jurisdiction of the Minister of Transport. That would be so ludicrous that we would be laughed out of the committee room.

What have the courts said about this question?—because this very question of jurisdiction has been referred twice to the courts. There were two fairly recent decisions of the Federal Court of Appeal which are supportive of the position that oil rigs come within the definition of “ship”; they ought not to be excluded.

In the *Seafarers' International Union of Canada v. Crosbie Offshore Services Limited* case, the Federal Court of Appeal was faced with the question of whether federal or Newfoundland legislation applied to the crews of supply boats working the rigs in the Hibernia field off Newfoundland. In the course of describing the nature of the services supplied by the boats to the rigs, the judge noted:

The rigs are also ships. They have means of self-propulsion but for one reason or another may be towed to a drill site. When located, the rig can be partly submerged and operate while resting on the bottom of the water, not more than 120 feet. In deeper waters, in particular in those here involved, the rig is primarily submerged by floats. It is maintained in its position by anchors . . .

and so on. But the bottom line is that the rig is a ship. That is a decision of the Federal Court of Appeal.

There is a second case, also in the . . .

[Translation]

ministres est parfaitement ridicule, maintenant comme par le passé.

Il ne faut pas oublier que nous sommes un comité législatif et que nous n'avons à ce titre à appuyer ni le ministre des Transports ni le ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources. Alors qu'en principe nous sommes chargés d'étudier le Bill C-75, si nous acceptons cet amendement, nous ne ferions qu'entériner cette lutte d'influence qui existait déjà du temps de l'administration libérale et dont le gouvernement conservateur a hérité. Ce qui serait sans précédent dans les dispositions de la Loi sur la marine marchande du Canada.

M. Angus a donc parfaitement raison et les autres membres du Comité qui en ont discuté officieusement bien entendu savent parfaitement de quoi il retourne.

Or normalement ce secteur devrait relever du ministre des Transports et non pas du ministre de l'Énergie des Mines et des Ressources. Personne n'irait prétendre que certains puits riverains de certains cours d'eau relèveraient de la compétence conjointe du ministre des Transports. Quiconque dirait quelque chose de ce genre se verrait rire au nez.

Par ailleurs les tribunaux ont déjà été saisis à deux reprises de cette question de compétence. Deux décisions rendues récemment par le tribunal fédéral d'appel assimile les plates-formes de forage à des navires; elles ne devraient donc pas être exclues.

Dans l'affaire *Seafarers' International Union of Canada v. Crosbie Offshore Services Limited*, le tribunal fédéral d'appel a été appelé à décider si les équipages des bateaux qui approvisionnent les plates-formes de forage du gisement d'Hibernia au large de Terre-Neuve relevaient du droit fédéral ou des lois de Terre-Neuve. Dans ses attendus, le juge a dit ce qui suit au sujet des plates-formes de forage:

Les plates-formes de forage sont des navires. Ils ont des dispositifs d'autopropulsion mais ils peuvent également être remorqués jusqu'au site de forage. Arrivée sur place, la plate-forme peut être en partie submergée et elle peut fonctionner à condition de ne pas être immergée par plus de 120 pieds d'eau. Dans des eaux plus profondes, comme c'est le cas en l'occurrence, la plate-forme est submergée par des flotteurs et maintenue en place par des ancrs . . .

Tout ceci pour dire qu'une plate-forme de forage peut-être assimilée à un navire selon la Cour fédérale d'appel.

Il y a une autre affaire . . .