

*Cabotage et activités commerciales maritimes—Loi*

Ce projet de loi vise à réserver aux navires canadiens ce qui est communément appelé le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale dans les eaux qui relèvent de notre compétence. Dans la zone territoriale des douze milles, toutes les activités maritimes de nature commerciale seront réservées aux navires canadiens. Au-delà de la zone territoriale des douze milles, toutes les activités maritimes de nature commerciale reliées à la prospection et à l'exploitation des ressources non biologiques seront réservées aux navires canadiens.

Dans mon exposé, je me suis demandé pourquoi on parlait de ressources «non biologiques». Il s'agit de ressources minérales, car un autre droit, le droit de la mer, s'applique dans la Loi sur la protection des pêcheries, et d'autres statuts visant les ressources biologiques. Tout cela pourra être clarifié au comité pour la gouverne de tout député intéressé.

Je tiens à signaler que le gouvernement reconnaît l'utilité et, en fait, la nécessité de permettre à des navires étrangers de se livrer au cabotage et à d'autres activités maritimes au Canada lorsqu'aucun navire canadien n'est disponible. En conséquence, un système de permis visant à assurer des services maritimes suffisants dans ces conditions fait partie intégrante du nouveau projet de loi. Ce système de permis reflète la pratique courante établie en vertu de la Partie XV de la Loi sur la marine marchande du Canada et le secteur ne devrait pas connaître de ralentissement au cours du passage au système proposé.

Vous serez ravi d'apprendre, monsieur le Président, que, à l'heure actuelle, le cabotage au Canada est assuré à 99 p. 100 par des navires canadiens.

Le «cabotage» est défini dans la Loi sur la marine marchande du Canada comme étant le transport par navire de passagers ou de marchandises entre deux ports canadiens. Ce projet de loi élargit cette définition de façon à inclure toutes les activités commerciales maritimes dans la zone territoriale et les activités liées aux ressources situées au-delà de la zone territoriale jusqu'à la limite la plus éloignée entre celle du plateau continental et celle de la zone des 200 milles. Je crois que la loi actuelle ne précisait pas si le dragage et le posage de câbles pouvaient être considérés comme du transport entre deux lieux situés au Canada. Grâce à la définition plus claire contenue dans ce projet de loi, ces activités sont maintenant régies par la loi.

● (1540)

En ce qui concerne les eaux situées au-delà de la limite de 12 milles de la mer territoriale, les députés savent que le droit international autorise les nations à légiférer seulement en matière d'exploration et d'exploitation des ressources naturelles. Nous avons traité cette question de la façon suivante.

Dans cette zone, le projet de loi C-52 réserve aux navires canadiens toutes les activités maritimes de nature commerciale ayant trait à l'exploration ou à l'exploitation des ressources, compte tenu du système de licences que j'ai déjà décrit, qui est employé dans le cas où il n'existe aucun navire canadien qui fasse l'affaire, à l'exception des plates-formes de production d'hydrocarbures. Les députés remarqueront que l'exception ne porte pas sur les appareils de forage, sur les navires de forage ou sur les autres navires employés dans la phase d'exploration,

mais seulement sur les plates-formes de production utilisées dans la phase d'exploitation.

Comme je m'intéresse à ce secteur, je me suis demandé pourquoi on faisait cette exception. Je pense que les autres députés voudront aussi qu'on le leur explique à l'étape du comité. Nous serons prêts à le leur expliquer. Si nos explications ne les satisfont pas, nous serons prêts à effectuer les changements qui s'imposent.

En étendant les dispositions sur le cabotage au plateau continental, nous voulons rendre le régime du pavillon généralement compatible avec celui du tarif qui est en vigueur depuis le 30 juin 1983. Il y a trois exceptions à cette règle. Ce sont les plates-formes de production, les grands navires de croisière et les navires sismiques. De plus, l'inclusion des activités commerciales se déroulant sur le plateau continental assurera l'utilisation maximale de la flotte canadienne de navires de ravitaillement qui s'est développée en prévision de l'expansion des activités d'exploration et d'exploitation pétrolières et gazières au large des côtes du Canada. Pour les profanes comme nous, cela signifie plus d'emplois pour les travailleurs et les marins canadiens. C'est une bonne nouvelle pour tout le monde.

À l'intérieur de la mer territoriale de 12 milles, toutes les activités maritimes de nature commerciale sont réservées aux navires canadiens. Il est donc clair que les navires transportant des marchandises ou des passagers d'un port ou d'un lieu situé au Canada au même port ou au même milieu situé au Canada font du cabotage.

Par exemple, un navire de croisière équipé de cabines à couchettes pour moins de 100 passagers qui part de Montréal et revient à Montréal sera assujéti aux dispositions de ce projet de loi. Dans la partie XV de la loi précédente, ce n'était pas évident. Le projet de loi exemptait expressément les grands bateaux de croisière, ceux équipés de cabines à couchettes pour 100 passagers ou plus. Cette dérogation reconnaît le fait que les navires de croisière internationaux doivent exercer leurs activités à l'échelle internationale et pas simplement au Canada.

Une dérogation spéciale à ce projet de loi est prévue pour les bateaux de pêche qui relèvent de la Loi sur la protection des pêcheries côtières et pour les navires se livrant à des activités de recherches océanographiques pour le compte du ministère des Pêches et Océans. De même, des dérogations sont prévues pour les navires qui sont la propriété de gouvernements étrangers désirant conduire des activités de recherches océanographiques dans des eaux qui relèvent de la juridiction du Canada, s'ils y ont été autorisés par le secrétaire d'État aux Affaires extérieures. Cela permettra de réduire au minimum les conflits avec d'autres lois.

Je sais que les députés d'en face, comme moi-même, voudront qu'on leur explique clairement comment toutes ces lois concordent de façon à bien comprendre comment ce projet de loi s'intègre dans tout le cadre législatif concernant la mer.

Sur les côtes et dans les eaux canadiennes, les navires portant secours à des navires en détresse ne sont pas assujétiés aux dispositions de ce projet de loi; il s'agit là d'une règle normale du droit maritime international.