

la plus grande partie de ces renseignements ont été rendus publics. A mon avis, l'entreprise Panarctic est passionnante pour le gouvernement et l'industrie. Le gouvernement y envisage une alternative: ou accorder une subvention absolue en vertu des normes actuelles ou participer à l'entreprise.

La Panarctic fait beaucoup de recherches dans les îles de l'Arctique. Même si la prospection n'apporte aucun résultat, elle recueillera à mon avis des renseignements importants et utiles sur les ressources de cette partie du Canada. Je crois que la société a également permis aux Canadiens de constater que ce territoire leur appartient. Beaucoup de discussions ont eu lieu sur la souveraineté de cette région, et je répète qu'à mon avis, les mesures prises par le gouvernement ont établi la souveraineté canadienne sur les îles de l'Arctique par suite du programme pétrolier de la société Panarctic.

Une fois de plus, je fais remarquer au ministre que lorsque nous élaborons un programme concernant l'exploitation du pétrole et du gaz dans le Nord du Canada, nous ne devons pas oublier un instant les Indiens, les Esquimaux, les Métis et les Blancs du Nord. Eux aussi doivent participer, d'une façon réelle et viable, à ce qui peut être une occasion de grande croissance économique.

Je voudrais aussi souligner une fois de plus que le Nord ne doit pas devenir une région délaissée. Si on doit y développer des ressources, il faut que par là même le Nord du Canada en tire du profit pour sa croissance économique.

(La motion est adoptée et le projet de loi lu pour la 2^e fois, est renvoyé au comité des affaires indiennes et du Nord canadien.)

• (9.50 p.m.)

LA LOI SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

MODIFICATIONS DÉFINISSANT LES «AÉROGLISSEURS» ET CLARIFIANT D'AUTRES DISPOSITIONS

L'hon. James Richardson (au nom du ministre des Transports) propose la 2^e lecture et le renvoi au comité permanent des transports et des communications du bill S-23, tendant à modifier la loi sur la marine marchande du Canada.

—Monsieur l'Orateur, le bill S-23 propose diverses modifications à la loi sur la marine marchande du Canada qui, comme les députés le savent, est un de nos statuts les plus longs. Tout récemment, on s'en souvient, le ministre des Transports (M. Hellyer), annonçait des projets en vue de la révision complète de la loi sur la marine marchande du

Canada. Les modifications qui nous sont présentées aujourd'hui sont celles qui ne peuvent pas attendre cette importante révision.

La mesure renferme nos premières dispositions législatives sur le nouveau genre de transport désigné sous le nom de véhicule à coussin d'air, aussi appelé aéroglisseur. Antérieurement, ces véhicules étaient régis par les règlements édictés sur le nouveau genre de transport désigné sous le nom de véhicule à coussin d'air, aussi appelé aéroglisseur. Antérieurement, ces véhicules étaient régis par les règlements édictés en vertu de la loi sur l'aéronautique; mais comme les aéroglisseurs sont en réalité des véhicules de surface, leur réglementation ne relève pas normalement de la loi sur l'aéronautique. Les députés se souviendront qu'une modification à la loi sur l'aéronautique a reçu la sanction royale le mois dernier. Cette modification, lorsqu'elle sera promulguée, supprimera les aéroglisseurs de la définition du mot aéronef, et ils ne seront plus régis par les dispositions de la loi sur l'aéronautique.

Je voudrais préciser que nous n'avons pas l'intention de considérer les véhicules à coussin d'air comme des navires, mais simplement de les assujettir à certaines dispositions de la loi sur la marine marchande du Canada au même titre que les navires lorsqu'ils se déplacent sur l'eau. Les dispositions que nous proposons à ce sujet doivent être considérées simplement comme une mesure provisoire. Il semble n'exister aucun doute qu'il faudra finalement une mesure spéciale sur les aéroglisseurs, mais j'estime que cela serait prématuré pour l'instant, et il en sera ainsi tant que nous ne connaissons pas plus de détails sur ce nouveau mode de transport et sur son évolution probable.

Le bill S-23 permet aussi aux immigrants reçus d'obtenir des certificats de capacité de capitaine, de lieutenant ou de mécanicien, privilège réservé jusqu'ici aux sujets britanniques. Une autre disposition du bill vise à établir des règlements pour soumettre à l'inspection les navires d'une jauge brute de 9 tonneaux et plus. La limite inférieure actuelle est une jauge brute de 15 tonneaux.

Pour complément aux mesures du Code canadien du travail (sécurité) on permet d'établir des règlements au sujet de la prévention des accidents à bord des navires et la déclaration des accidents survenus. Un autre article oblige à déclarer d'autres accidents tels que les collisions ou l'échouage dans les eaux canadiennes. Jusqu'ici, seuls les accidents subis par les navires britanniques devaient être déclarés.

Une disposition permettra d'édicter des règlements concernant la pollution de nos eaux par les détritiques, les matières d'égout ou toutes autres substances provenant de navires et une autre prévoit l'enlèvement d'un bâtiment échoué qui pollue ou pourrait polluer nos eaux. Une disposition prévoit également