

devons faire face en matière de cabotage nous est livrée par les navires d'immatriculation britannique et non ceux d'immatriculation américaine. Ces derniers ne nous causeront jamais beaucoup de difficultés étant donné que les hauts salaires qu'on y paie rendent leur utilisation trop dispendieuse pour le cabotage. Par contre les salaires britanniques sont de moitié inférieurs à ceux en vigueur dans la marine canadienne, de sorte que la menace à notre commerce côtier vient des navires britanniques. Cette clause ne va donc pas assez loin. Il faut dire qu'elle protège dans une certaine mesure le peuple canadien contre l'introduction dans notre commerce maritime de vieux vaisseaux décrépits et veille quelque peu aux intérêts des armateurs. Mais je l'aimerais plus complète. Je crois qu'hier le ministre nous a dit qu'on n'y pouvait rien à moins de modifier l'accord du Commonwealth. J'estime cependant qu'il devrait y avoir une modification selon laquelle les navires britanniques seraient considérés comme navires étrangers. A mon avis, le Canada est en mesure de se constituer une bonne marine marchande à lui, mais c'est impossible dans les conditions actuelles. De toute façon, je n'ai rien à redire contre la clause dans sa forme actuelle. Elle constitue un premier pas dans la bonne direction.

M. ROONEY: Monsieur le président, je songe en ce moment à un autre aspect du problème. Le ministre a dit que le coût de construction des nouveaux navires aux États-Unis serait plus élevé, ce qui élimine la concurrence. Que doit-on penser de la production du Japon?

L'hon. M. CHEVRIER: Cette clause interdit l'importation de navires japonais.

Le PRÉSIDENT: Je crois que ce point a été discuté lors de la question précédente. L'article est-il adopté?

M. GREEN: A-t-on songé à rendre l'interdiction plus explicite, quitte ensuite à autoriser un appel au ministre? Selon le libellé actuel, le pouvoir d'intervention n'est pas très clair; du moins l'interdiction frappant ces navires n'est pas très précise. Il serait préférable de rendre l'interdiction complète et l'assujétir à un appel au ministre. Dans sa forme actuelle, l'article prescrit que le ministre doit s'occuper de chaque cas qui lui est soumis.

L'hon. M. CHEVRIER: Le rôle du ministre, défini dans cet article, ne diffère pas de celui qu'il remplit à l'égard des exceptions prévues dans les règlements de sécurité, comme ceux de l'inspection des navires à vapeur. Une clause spéciale de la Loi de la marine marchande du Canada prévoit, je pense, des cas exceptionnels relativement à certains voyages. Il s'agit là d'un pouvoir discrétionnaire non sujet à appel. Autrement il n'y aurait jamais de fin, ou le règlement de la question prendrait trop de temps.

M. GREEN: Je serais en faveur d'une interdiction pure et simple, sous réserve d'appel au ministre.

L'hon. M. CHEVRIER: Nos gens ont étudié le problème avec le plus grand soin et j'espère que nous adopterons cet article dans sa forme actuelle.

M. HATFIELD: Les navires américains ne sont pas autorisés à faire du cabotage entre les ports américains et canadiens à l'heure actuelle. La chose leur est interdite, n'est-ce pas?

L'hon. M. CHEVRIER: Oui.

Le PRÉSIDENT: L'article est-il adopté?

Adopté.

La clause 6: "Tarifs de droits".

M. GREEN: Le ministre nous expliquerait-il pourquoi on impose ces droits?