

La loi sur la marine marchande du Canada

commerce et les tarifs douaniers. Le progrès des négociations n'a toutefois pas suscité grand commentaires. Avant l'entrée de la Grande-Bretagne dans le Marché commun, le Canada pouvait faire entrer en franchise le saumon, les crevettes et le homard en conserve sur le marché britannique. Actuellement, les droits de douane frappant ces produits varient entre 17 et 18 p. 100, même si dans ce cas il ne s'agit pas de protéger un produit européen.

En outre, l'industrie canadienne est victime d'injustices dans certains cas. Ainsi, pour les exportations de poissons de fond, l'industrie canadienne doit verser des droits de 15 à 18 p. 100 aux pays du Marché commun, alors que les exportations norvégiennes de poissons de fond à l'intérieur du Marché commun sont frappées d'un droit de 3 p. 100 et que celles de l'Islande peuvent entrer en franchise. L'industrie canadienne ne veut qu'être traitée sur le même pied que ses deux plus importants concurrents.

D'autres aspects du commerce international nous préoccupent également.

LA MOTION D'AJOURNEMENT

[Traduction]

QUESTIONS À DÉBATTRE

L'Orateur suppléant (M. Turner): A l'ordre. Je dois informer la Chambre des questions qui seront soulevées au moment de l'ajournement: le député de Burnaby-Seymour (M. Raines)—La Société Radio-Canada—Salaire versé au lecteur de nouvelles Knowlton Nash; le député de Saint-Boniface (M. Hare)—L'assurance sociale—L'utilisation d'un autre numéro; le député de Palliser (M. Schumacher)—Les affaires extérieures—Le sommet francophone—Les discussions avec la France.

Comme il est 5 heures, la Chambre passe maintenant à l'étude des mesures d'initiative parlementaire inscrites au *Feuilleton* d'aujourd'hui, à savoir les bills publics, les bills privés et les avis de motion.

● (1700)

M. Pinard: Monsieur l'Orateur, j'aimerais que nous passions à l'étude du bill C-218 et je demande le consentement unanime de la Chambre pour que les autres bills d'initiative parlementaire soient reportés et conservent leur rang au *Feuilleton*.

L'Orateur suppléant (M. Turner): Est-ce d'accord?

Des voix: D'accord.

L'Orateur suppléant (M. Turner): Il en est ainsi convenu et ordonné.

INITIATIVES PARLEMENTAIRES (BILLS PUBLICS)

[Traduction]

LA LOI SUR LA MARINE MARCHANDE DU CANADA IMPOSITION DE SANCTIONS PLUS SÉVÈRES POUR LA POLLUTION DES EAUX

M. Allan B. McKinnon (Victoria) propose: Que le bill C-218, tendant à modifier la loi sur la marine marchande du

[M. Crouse.]

Canada (pollution), soit lu pour la 2^e fois et renvoyé au comité permanent des transports et des communications.

—Monsieur l'Orateur, je suis heureux de prendre la parole pour demander à la Chambre d'adopter le bill C-218, qui vise à modifier la loi sur la marine marchande du Canada. La meilleure façon d'expliquer le bill est peut-être de lire un passage des notes explicatives qu'il contient:

Le bill tient compte du fait que les vraquiers modernes peuvent transporter du pétrole ou d'autres polluants éventuels en quantités valant plusieurs millions de dollars et que les dégâts causés par les déversements massifs de pétrole peuvent atteindre des dizaines de millions de dollars. Le bill vise à imposer aux exploitants de navires qui mettent en danger l'environnement des amendes du même ordre que dommages que peuvent causer leurs actes. On peut espérer que l'importance des amendes prévues dans ce bill sera un élément de dissuasion suffisant pour faire respecter davantage les règlements canadiens de prévention de la pollution.

Le Canada a trop souvent négligé ses traditions maritimes et minimisé l'importance des mers pour le pays. La devise «d'un océan à l'autre» ne doit pas nous limiter; les mers ne restreignent pas notre liberté de mouvement, mais nous ouvrent une voie sur le monde. Nous nous vantons souvent d'avoir le plus long littoral du monde et d'avoir un pays bordé par trois océans, mais nous faisons rarement quoi que ce soit pour profiter de ces avantages.

Il faut peut-être examiner les faits d'une façon nouvelle pour bien nous rendre compte de l'importance de notre commerce maritime. Ainsi, c'est un fait que huit des provinces canadiennes ont des ports qui s'occupent de commerce international. En outre, et c'est quelque peu paradoxal, les deux provinces qui n'ont pas accès à la mer, c'est-à-dire la Saskatchewan et l'Alberta, dépendent beaucoup du transport océanique pour l'expédition du grain, qui constitue l'une des exportations les plus importantes du Canada.

Tout comme bien des Canadiens ne se sont pas rendu compte de l'importance vitale du commerce maritime et de nos ressources océaniques pour le Canada, le gouvernement actuel a trop attendu pour moderniser la loi sur la marine marchande du Canada. Malheureusement, cette loi a été rédigée en fonction d'une époque révolue et elle doit être modifiée de façon à ce que ses dispositions s'appliquent au commerce maritime moderne. C'est pour cette raison que je propose de modifier la loi sur la marine marchande du Canada de la façon prévue dans le bill.

Je tiens à préciser tout de suite que je ne m'attends pas à ce que les dispositions essentielles du projet de loi, soit une augmentation des amendes prévues dans la loi, règlent les problèmes créés par l'incurie du gouvernement dans les affaires maritimes. De même, je suis assez au courant des procédés parlementaires pour savoir que des modifications fondamentales à une loi aussi complexe que celle de la marine marchande ne peuvent être réalisées simplement par un bill d'initiative parlementaire. J'ai présenté ce projet de loi pour signaler comment le gouvernement a laissé la loi tomber en désuétude. J'espère que mon geste incitera le gouvernement à adapter la loi aux conditions d'aujourd'hui.

Une des choses qui inquiètent les habitants des localités côtières, ce sont les graves risques de pollution que représentent les immenses vraquiers d'aujourd'hui. Il y a 20 ans, quand les pétroliers ne dépassaient pas 40,000 tonnes et que le pétrole était bon marché, des amendes de \$100,000 pouvaient paraître excessives; aujourd'hui, que les pétroliers jaugent 400,000 tonnes et que les cargaisons valent des dizaines de millions de