

## UN ATOUT PRÉCIEUX POUR L'EXPORTATION

Le Canadien-National utilise depuis le 1er juillet une nouvelle formule de connaissance direct d'exportation pour la livraison de containers porte à porte. Le document pourrait devenir un atout précieux pour l'industrie canadienne de l'exportation.

Le connaissance servant à deux fins bien distinctes est le premier du genre à être utilisé par les transporteurs terrestres du Canada et il répond à des normes internationales unifiées.

Le chemin de fer sera ainsi en mesure de ne préparer qu'un seul document pour le mouvement d'un container à partir de son point d'origine dans une ville canadienne jusqu'à sa destination outre-mer.

Le connaissance remplace un autre document qu'utilise présentement le chemin de fer pour le mouvement des marchandises exportées par les modes classiques vers des ports d'outre-mer, c'est-à-dire les marchandises transportées autrement que par container.

### ACCÉLÉRATION DES FORMALITÉS

Grâce à ce nouveau connaissance, les exportateurs qui acheminent des marchandises pourront souvent obtenir plus rapidement qu'ils ne le peuvent présentement une lettre de crédit représentant la valeur de leur envoi.

"Dès que nous avons accepté un envoi et signé le nouveau connaissance, l'expéditeur peut immédiatement, s'il le désire, entreprendre la conversion du connaissance en argent comptant par l'intermédiaire de sa banque," explique M. Ronald E. Lawless, vice-président des ventes marchandises au CN.

Autrefois, l'exportateur devait attendre que ses containers aient été chargés à bord d'un bateau et en recevoir la confirmation par un nouveau connaissance avant d'obtenir une lettre de crédit. Le retard pouvait varier de deux jours à deux semaines et même plus. Entre-temps, les sommes représentées par ces marchandises ne lui étaient pas accessibles.

"Le connaissance direct émis au moment où la compagnie accepte les marchandises d'exportation devient à ce moment un précieux document, ajoute M. Lawless, précisant que cet avantage est surtout profitable à des périodes où les taux d'intérêt sont élevés et les écarts de profit plutôt minces."

Les connaissances d'exportation deviennent alors en fait un document de change international. Le détenteur d'un connaissance d'exportation négociable est automatiquement propriétaire des marchandises décrites dans le document.

Dans de nombreux cas, les exportateurs vendent leurs connaissances à une banque qui à son tour les revend à une autre banque du pays de destination des marchandises; cette dernière les vend finalement aux importateurs des mêmes marchandises.

Le CN voit dans le nouveau connaissance des avantages particuliers pour les maisons d'exportation situées à une certaine distance des ports canadiens et pour les personnes qui expédient des containers outre-mer.

"Un tel document émis à Winnipeg par exemple, explique M. Lawless, s'appliquerait à toutes les étapes du mouvement direct de ce container jusqu'à la porte du destinataire au Luxembourg ou à Lenigrad par exemple."

"Le format unifié international n'a pas encore été accepté dans tout le Canada, précise M. Lawless, mais je crois qu'il le sera un jour. C'est pour cette raison que nous avons insisté pour que le document soit en tous points conforme tant aux normes internationales qu'aux normes canadiennes unifiées."

## LA LOI SUR LES RESSOURCES EN EAU DU CANADA

Le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien, M. Jean Chrétien, a révélé conjointement avec le ministre des Transports, M. Don Jamieson, que les problèmes touchant la responsabilité, qui retardaient la promulgation de la Loi sur les ressources en eau du Canada, étaient maintenant résolus et que cette loi, avec tous les règlements qu'elle comprend, est entrée en vigueur le 2 août.

Le problème découlait surtout du fait que les propriétaires de navires et de cargaisons voulaient obtenir des assurances pour couvrir, le cas échéant, leur responsabilité en matière de pollution, et que de telles assurances n'existaient pas tout simplement parce que le besoin ne s'en faisait pas sentir avant la promulgation de la loi anti-pollution.

A la suite de consultations élaborées on a trouvé le moyen de couvrir par assurance la pleine responsabilité qui, aux termes de la Loi, incombe aux propriétaires de navires et de cargaisons pour toute pollution résultant de leur passage dans les eaux de l'Arctique.

Tout en définissant clairement ce qui constitue une pleine responsabilité pour les propriétaires de navires et de cargaisons, les nouveaux règlements reconnaissent certaines circonstances atténuantes, comme celles qui ont été établies dans les conventions internationales et celles qui sont mentionnées dans les clauses anti-pollution de la Loi sur la marine marchande du Canada.

Les limites de responsabilité au sujet de la pollution des eaux causée par le pétrole seront également conformes aux conventions internationales. Cette uniformité rendra le Canada apte à profiter des fonds internationaux additionnels, qui seront bientôt disponibles pour aider à payer pour tout nettoyage rendu nécessaire en raison de la pollution et dont le coût dépasserait le montant assuré; celui-ci est fixé actuellement à un maximum de 30 millions de dollars.

La réglementation a été conçue de façon à pouvoir s'appliquer à tous les agents polluants, et non seulement au pétrole. Actuellement les conventions internationales mentionnent uniquement la pollution causée par le pétrole.

Les règlements s'appliquent à la circulation maritime dans les eaux de l'Arctique. Ils ne renferment pas de restrictions spéciales au sujet de la