

Martin & Philip pêchait, il avait toutes sortes de difficultés techniques. Ses prises annuelles étaient faibles et certainement inférieures à celles qu'aurait pu faire le *M/V Osprey*. Certains représentants de l'industrie ont affirmé que le *M/V Osprey* avait une plus grande capacité de prise que le *M/V Martin & Philip*. Même si cette évaluation est peut-être fondée, on a bien fait comprendre au capitaine Snarby qu'il n'était pas question pour lui de demander des quotas plus importants s'ils étaient nécessaires pour alimenter la plus grande capacité de prise du *M/V Osprey*. En outre, si le capitaine Snarby pouvait négocier le transfert des quotas d'entreprise d'autres pêcheurs en haute mer, d'autres compagnies canadiennes de pêche hauturière devaient avoir la première option. Ces dernières mesures faisaient partie des conditions d'octroi du permis et ont été jugées suffisantes pour satisfaire à la disposition 4 de la politique.

On a laissé tomber l'exigence de livrer les prises à la même usine parce qu'un transfert de permis était aussi en cause. En outre, la plus grande partie des quotas d'entreprise pour le *M/V Osprey* visaient les secteurs 2 et 3 de l'OPAN, bien au nord du port d'attache du navire remplacé, et qui était Lockeport, en Nouvelle-Écosse.

Même si l'approbation de l'affrètement entraînait certaines exemptions à la politique relative aux affrètements à court terme, les conditions suivantes ont été fixées pour l'octroi du permis: toute la production serait marquée «Produit du Canada», le navire aurait un équipage canadien et tous les autres navires passeraient avant lui pour obtenir un transfert temporaire de quotas d'entreprise.

peut être dissoute sans l'autorisation du Parlement. Le projet de loi autorisant la dissolution de sociétés d'État demande donc au Parlement de permettre aux actionnaires de quatre sociétés d'État inactives de dissoudre leur société respective et de prendre toute autre disposition afférente.

Les sociétés et les actionnaires concernés sont la Canadian National (West Indies) Steamships Ltd., qui relève du ministre des Finances, la St. Anthony Fisheries Limited, dont le ministre des Pêches et des Océans, et des personnes détenant des actions en fiducie au nom de Sa Majesté, sont actuellement responsables, la Societa a responsabilita limitata Immobiliare San Sebastiano, dont les actions sont détenues en fiducie pour le compte de Sa Majesté et Uranium Canada Ltd. qui relève du ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources.

Honorables sénateurs, en ce qui concerne la Canadian National (West Indies) Steamships Ltd., elle était chargée de recueillir l'argent provenant de la vente de huit paquebots à des intérêts cubains.

Cette société a été constituée aux termes de la Loi sur les compagnies du Dominion, datant de 1927, pour fournir un paquebot aux Antilles. La Canadian National (West Indies) Steamships Ltd. a été active jusqu'en 1958 lorsqu'elle a vendu sa flotte au Banco Cubana de la Havane. En 1959, on en a confié la gestion à des fonctionnaires pour pouvoir récupérer le produit de cette vente. Une lettre de crédit irrévocable, émise par la Bank of America, pour assurer le dernier et principal versement dû à cette société, n'a pas été honorée par cette institution lorsque le gouvernement des États-Unis a décrété une série de règlements régissant les actifs cubains en juillet 1963. Cette décision coïncidait, je crois, avec la crise des missiles cubains.

On a maintenu cette société dans le seul et unique but de récupérer et le principal et les intérêts qui lui étaient dus au 31 décembre 1984, ce qui représentait une somme d'environ \$900,000.

La Canadian National (West Indies) Steamships, Ltd. est une société figurant à la partie I de l'annexe C qui ne compte aucun employé à temps plein. Elle est un agent de Sa Majesté. Le ministre des Finances en est le détenteur inscrit de tous les certificats d'actions. C'est le ministre des Transports qui en est le ministre responsable.

La société ne sera liquidée que lorsque le conseiller juridique de Transports Canada aura pris les mesures nécessaires pour que les montants dus à la Canadian National (West Indies) Steamships, Ltd. à la suite de la vente de ses navires deviennent payables à Sa Majesté. Il faudra pour cela une entente par écrit de la Bank of America assurant qu'elle paiera ces montants à Sa Majesté une fois que la Canadian National (West Indies) Steamships, Ltd. sera dissoute. Je crois comprendre que l'affaire est sur le point de se conclure.

Quant à la St. Anthony Fisheries Limited, cette société a été constituée en 1982 pour rouvrir et exploiter, sans en être propriétaire, une usine inactive de transformation du poisson à St. Anthony, Terre-Neuve. Il avait été convenu que le propriétaire de l'usine, la Fishery Products—maintenant fusionnée avec la Fishery Products International Limited—commercialiserait la production de la SAFL durant la saison de 1982.

PROJET DE LOI AUTORISANT LA DISSOLUTION DE SOCIÉTÉS D'ÉTAT

2^e LECTURE—AJOURNEMENT DU DÉBAT

L'honorable William M. Kelly propose: Que le projet de loi C-60, tendant à autoriser l'obtention de la dissolution de certaines sociétés d'État et à modifier ou abroger d'autres lois en conséquence, soit lu pour la 2^e fois.

—Honorables sénateurs, j'ai le plaisir de proposer la deuxième lecture du projet de loi C-60.

Une fois qu'on a passé en revue la liste des sujets débattus au Sénat cet après-midi, les banques, le thon, les sauterelles, le SIDA, les aciéries et de nouveau le thon, je trouve maintenant difficile de retenir l'attention des sénateurs à propos du projet de loi C-60, mais je vais tâcher de le faire au cours des huit ou neuf prochaines minutes.

Le sénateur Flynn: Les choses ne peuvent que s'améliorer.

Le sénateur Frith: Par rapport à quoi, à vos interventions?

Le sénateur Flynn: Par rapport aux questions qui ont été posées.

Le sénateur Frith: Par rapport aux réponses données plutôt.

Le sénateur Kelly: Honorables sénateurs, la Loi sur l'administration financière dispose qu'une société de la Couronne ne