

[Text]

And I wonder what the "scarce national resources" are that were referred to in these papers. Did it have to do with expenditures—or what did it have to do with? Obviously it could not have had any reference to the two or three or four billion dollars we pay to offshore cartels to haul our goods in and out. So, I wonder what the scarce national resources are.

I want to ask—and there are only two or three basic questions about this so perhaps I will leave them with you—I would like to have some explanation, if I could, with regard to the proposed designation of Canadian shipping lines. How is this kind of designation supposed to, in essence, protect our Canadian interest? Would it not have the effect of resulting in present Canadian owners continuing to go offshore for the purpose of registering their vessels? Would it not directly or indirectly lead to the real possibility of job loss in our merchant marine, with a consequent loss of jobs in the related industries of shipbuilding and tacks repair, and I suppose, if you follow that right down the line, all the way down to the loss of tax revenue. I wonder if the administrator could tell us just exactly what was meant by the term, "the economic implications of the diversion of scarce national resources", and second, some explanation with regard to the proposed designation of Canadian shipping lines.

• 2020

Mr. Sinclair: Yes, Mr. Chairman. Thank you. With regard to the diversion of scarce resources, it is commonly known that the world shipping industry, as well as the world shipbuilding industry, is in a considerable economic downturn and that this is probably not the appropriate time for new entries into a shipping market. Should there be any direction towards a Canadian merchant marine at this time, it would probably have to be nurtured with a considerable amount of investment, either of a initial nature or perhaps of a continuing nature, if the venture was once entered into and then was forced to meet the kind of competition that currently exists in world shipping circles.

With regard to the point concerning the proposed designation of Canadian shipping lines, this bears primarily on the fact that there are, at the present time, several Canadian operators who have chosen to operate under foreign flag, and who have developed business relationships and markets in various parts of the world. These markets are at the present time being subjected to some considerable pressure by other governments and foreign shipping lines, with a view to cutting out those Canadian operators who are currently operating under foreign flags. The insertion of this kind of provision, which is also envisaged in the UNCTAD code of conduct for liner conferences, provides a means by which those particular operators can gain some benefit of Canadian support and not be forced out of existing trades in which they participated for some considerable period of time.

With respect to the third question which you raised regarding job loss in our merchant marine, I am sure the honourable member is quite well aware that at the present time we do not really have an ocean-going merchant marine, and starting from a zero position then there really is not a question of a job

[Translation]

Je me demande de quelles «rares ressources nationales» il s'agit. S'agit-il des dépenses? Il ne s'agit évidemment pas des 2, 3 ou 4 milliards de dollars que nous versons à des cartels étrangers pour le transport de nos marchandises. Je me demande donc quelles sont ces rares ressources nationales.

Je laisse tomber deux ou trois questions fondamentales que je pourrais poser là-dessus pour vous demander des explications sur la désignation proposée des lignes de navigation canadienne. Comment cette désignation pourra-t-elle protéger nos intérêts? Les propriétaires canadiens ne continueront-ils pas, malgré cette désignation, à enregistrer leurs navires à l'étranger? Cela n'entraînerait-il pas directement ou indirectement une perte d'emplois dans notre marine marchande, avec une perte conséquente d'emplois dans les industries connexes de la construction et des réparations maritimes, et si on veut aller encore plus loin, une perte de recettes fiscales? L'administrateur peut-il nous dire précisément ce que signifie l'expression «les répercussions sur l'économie d'un transfert de rares ressources nationales» et nous expliquer aussi la désignation proposée des sociétés maritimes canadiennes?

M. Sinclair: Oui, monsieur le président. Merci. Quant au transfert de ressources rares, il est reconnu que l'industrie mondiale de la navigation maritime, aussi bien que celle de la construction maritime, souffrent d'un ralentissement économique important, et que le moment est mal choisi pour faire des percées dans le marché de la navigation maritime. Toute initiative pour établir une marine marchande canadienne, en ce moment, nécessiterait des mises de fonds importantes, et peut-être même de nature permanente, une fois l'affaire lancée, si la marine marchande devait faire face à la concurrence qui existe actuellement dans la navigation maritime sur le plan mondial.

Au sujet de la désignation proposée des sociétés maritimes canadiennes, il faut signaler, qu'en ce moment, plusieurs exploitants canadiens ont choisi d'œuvrer sous un pavillon étranger, et qu'ils ont déjà établi des marchés dans diverses parties du monde. Ces marchés sont soumis à de fortes pressions de la part des autres gouvernements et des sociétés maritimes étrangères, afin d'éliminer les exploitants canadiens qui battent pavillon étranger. L'insertion d'une telle disposition, qui est aussi envisagée dans le Code de conduite pour les conférences de paquebots de la CNUCED, prévoit que ces exploitants pourront profiter de l'appui du Canada, et ne seront pas obligés de se retirer du commerce actuel qu'ils font depuis longtemps.

Quant à votre troisième question, concernant la perte d'emplois dans notre marine marchande, je suis certain que l'honorable député sait très bien qu'en ce moment nous n'avons vraiment pas une marine marchande hauturière, et qu'étant donné cette situation, il n'est pas question de perte d'emplois,