

[Texte]

Mr. Forrestall: Thank you, Mr. Chairman. I come back to where we left off this question of designation of Canadian shipping lines. You may understand, Mr. Chairman, that some of the latest, most recent studies show we now have about 50 nations practising some form of cargo reservation or other measures such as bilateral shipping agreements, preferential tariffs, good currency treatment or customs treatment or some other favourable motions which have the net effect of controlling a substantial amount of their own commercial activity and as well, and more important, where the balance goes. I am assuming that which is a very well documented fact, you can go through them from Algeria all the way through them, virtually through the alphabet, is the basis for the quote that appears on 51 of a shipping policy for Canada in the second column, second paragraph and I quote:

The government intends to proceed with legislation to give it broad powers to obtain information and to act where Canadian shipping interests are threatened by the actions of a foreign Government or carrier. Legislation would include the power to permit the designation of "Canadian shipping lines," including companies located in Canada but not operating vessels under Canadian registry, to enable the Government to respond to the requirements of a number of developing countries.

Assuming that those two things are compatible, one being the reason for the other, I come back to my question. Will this not, in your judgment, have the effect of driving even more Canadian operators off shore with their vessels or registry so they can participate in what you tended to describe, and I agree with you that is the effect of it, the UNCTAD arrangement of so-called 40-40-20 or whatever formula would seem applicable or be dictated by country-to-country relationships? Do you honestly not think that would be the effect? The government has stated and presumably it has no intention of backing away for the time being, and I quote:

The Government has concluded that the primary objective of Canadian deep-sea shipping policy should be to ensure the continuing availability of adequate and economic shipping services as part of the overall transportation system . . .

• 2110

and so on and so on.

After full consideration of all the factors involved, the Government has concluded that, in the present circumstances achievement of these objectives does not warrant the provision of new tax or financial measures to support the development of a Canadian deep-sea merchant marine.

I again come back to my question. If we are not going to do it for ourselves, and some 50 nations of the world are doing it

[Traduction]

M. Forrestall: Merci, monsieur le président. J'en reviens au point où nous avons laissé cette discussion à propos de la désignation des lignes maritimes canadiennes. Monsieur le président, vous savez peut-être que selon les plus récentes études, environ 50 nations pratiquent une forme quelconque de réservation des marchandises ou d'autres mesures telles les ententes bilatérales de transport, les tarifs préférentiels, les traitements de faveur en matière de monnaie et de douane, et d'autres formes de traitements de faveur, ce qui a pour effet direct de contrôler une partie substantielle de leur activité commerciale et, ce qui est plus important, d'influencer la balance commerciale. Je présume que ces faits sont notoires; tous ces pays, à commencer par l'Algérie et en allant jusqu'à la dernière lettre de l'alphabet ont adopté des pratiques qui sont à l'origine de la politique énoncée à la page 56 du document «Une politique canadienne de transport maritime; je cite le dernier paragraphe de la première colonne:

Le gouvernement a l'intention de prendre des mesures législatives lui permettant d'obtenir l'information et d'intervenir lorsque les intérêts maritimes canadiens sont menacés par des pratiques de gouvernement ou de transporteurs étrangers. Ces mesures incluraient des pouvoirs permettant de désigner des «lignes nationales de transport maritime», qui comprendraient des compagnies établies au Canada mais n'exploitant pas des navires immatriculés au Canada, et permettant au gouvernement de répondre au besoin d'un certain nombre de pays en voie de développement.

En admettant que ces deux choses soient compatibles, l'une justifiant l'autre, je reviens à ma question. A votre avis, cela n'aurait-il pas pour effet d'entraîner un nombre encore plus considérable de lignes canadiennes à l'étranger, avec leurs vaisseaux ou leurs pavillons? Cela leur permettrait de participer à ce que vous avez justement décrit comme étant les conséquences d'une entente de la CNUCED; il s'agit de la formule dite 40-40-20, ou de toute autre formule qui pourrait être imposée par les relations de pays à pays. En toute honnêteté, ne croyez-vous pas que tels seraient les effets de cette entente? Le gouvernement ne semble pas vouloir s'écarter de la déclaration suivante que je cite:

Le gouvernement a conclu que l'objectif premier d'une politique canadienne de transport maritime devrait être d'assurer le maintien d'un service de transport maritime suffisant et économique dans le cadre du système de transport général . . .

Le texte se poursuit.

Ayant considéré tous les facteurs, le gouvernement a conclu que, compte tenu des circonstances actuelles, la réalisation de ces objectifs ne requiert pas l'adoption de nouvelles mesures fiscales pour favoriser le développement d'une flotte marchande canadienne.

J'en reviens à ma question. Près de 50 nations prennent ces mesures fiscales et ce nombre s'accroît. Alors, si nous ne