

*Initiatives ministérielles*

Bien que 99 p. 100 de notre cabotage soit effectué par des navires canadiens et que ce projet de loi vise à mieux protéger notre industrie, il y a un certain nombre de questions qui me préoccupent et je voudrais en parler brièvement, dans le temps qui m'est accordé.

Premièrement, je voudrais parler des dispositions en matière de sécurité auxquelles sont soumis les navires étrangers faisant du cabotage chez nous. Je crois que ces navires devraient être tenus de respecter les mêmes normes de sécurité rigoureuses que nos navires canadiens. Nos normes de sécurité sont plus rigoureuses que celles de nombreux autres pays, notamment les États-Unis, si bien que les coûts sont plus élevés pour nos navires.

De plus, les Canadiens qui voyagent à bord de navires de croisière voudraient avoir l'assurance que, peu importe qui les transporte, ils sont protégés par les mêmes normes de sécurité chez tous les transporteurs, que ceux-ci soient constitués en société d'un côté ou de l'autre de la frontière.

L'article 4 se lit ainsi:

e) que le navire étranger satisfait à toutes les dispositions en matière de sécurité et de prévention de la pollution prévues par la législation canadienne applicable.

Mais que dire des inégalités entre les lois qui s'appliquent aux navires canadiens et celles qui visent les navires étrangers? La sécurité et les mesures de prévention de la pollution vont-elles être sacrifiées parce que les navires étrangers n'ont pas à observer les lois imposées aux bâtiments canadiens?

Nous savons tous que les navires canadiens doivent satisfaire aux normes canadiennes. Les navires de propriété canadienne qui croisent dans les eaux canadiennes doivent respecter nos normes rigoureuses. Que dire des navires étrangers pour lesquels une dérogation est demandée? Devront-ils se conformer aux mêmes dispositions que les navires canadiens?

Les dispositions sur les membres d'équipage à bord des navires étrangers transportant des passagers seront-elles appliquées à tous les navires? Y aura-t-il un nombre égal de maîtres, de matelots et de mécaniciens à bord, dans les eaux canadiennes, que le navire soit canadien ou étranger?

J'ai la certitude que les Canadiens ne veulent pas que nous abaissions nos normes, que nous acceptions des dangers plus grands lorsque nous montons à bord d'un navire étranger. Ces dispositions préoccupent beaucoup

de compagnies de navigation canadiennes, que ce soient dans la région des Mille-Îles et des Grands Lacs ou sur les côtes est ou ouest.

L'article 2, à la page 4, définit le terme résident comme désignant une personne qui est au Canada depuis six mois et un jour, ce qui est la définition de la Loi de l'impôt sur le revenu.

Certains observateurs s'inquiètent des compagnies de navigation sans scrupules qui prendront des libertés aux dépens des Canadiens pour faire des bénéfices. Par conséquent, la question est de savoir quel est le degré de cet engagement. Que prévoit le projet de loi sur le chapitre de la propriété? On sait que dans l'industrie de l'aviation, une compagnie aérienne doit appartenir au moins à 75 p. 100. à des Canadiens.

Nous appuierions une modification semblable à la Loi sur la marine marchande qu'énoncerait un critère du même ordre, afin de combler la lacune actuelle.

Que dire des dispositions du projet de loi sur le cabotage qui permettent à des navires américains de transporter des marchandises à des postes canadiens du réseau avancé de préalerte? Quelles sont les possibilités de transport maritime offertes aux Canadiens dans cette région? Encore une fois, bien des observateurs se demandent si nous ne devrions pas assumer nous-mêmes le transport des marchandises à nos postes du réseau avancé de préalerte.

Enfin, l'article 8, à la page 7, se lit comme suit:

(2) Le gouverneur en conseil peut, par règlement, fixer les critères à appliquer par l'Office lorsqu'il procède aux déterminations relatives à la délivrance d'une licence.

Cela signifie-t-il que le gouvernement a carte blanche pour délivrer une licence à des navires étrangers? Ne vaudrait-il pas mieux que ce droit soit protégé et fondé législativement?

Nous préférons la deuxième solution parce qu'elle offre une plus grande assurance que le gouvernement de l'heure ne pourra prendre un décret qui irait contre les intérêts nationaux du moment.

J'estime que le ministre et le gouvernement doivent jouer franc-jeu et donner des explications sur certaines de ces dispositions à l'étape de la deuxième lecture et surtout à celle de l'étude en comité. Bien que le gouvernement aime faire un rapprochement avec la loi américaine appelée *Jones Act*, le projet de loi n'est pas du tout à la hauteur des mesures de restriction et d'interdiction qui protègent les armateurs des États-Unis.