

Code maritime—Loi

5. L'étude effectuée par «Square One Management» s'intitulait le projet des formes culturelles et s'est terminée en même temps que le contrat.

L'EMPLOI DE MOUSSE DE POLYURÉTHANE DANS LES INSTALLATIONS NUCLÉAIRES CANADIENNES

Question n° 3985—M. Brisco:

Utilise-t-on dans des installations nucléaires canadiennes de la mousse polyuréthane pour colmater les fuites d'air et isoler les câbles électriques et, dans l'affirmative, quelles sont ces installations et où sont-elles situées?

M. Maurice Foster (secrétaire parlementaire du ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources): Énergie Atomique du Canada Limitée rapporte ce qui suit: La mousse de polyuréthane est utilisée de manière limitée dans tous les types actuels de réacteurs CANDU. On l'utilise pour un nombre réduit d'applications, là où il faut un pare vapeur de haute qualité: dans certains cas, il s'agit d'ouvertures par où passent des câbles électriques. Elle n'est, en aucun cas, utilisée pour assurer l'étanchéité de l'enveloppe de sécurité d'un réacteur. Elle ne sert pas non plus à isoler des câbles ou des équipements. Les risques potentiels de son utilisation ont toujours été pris en compte et toutes les précautions ont été prises pour réduire au minimum le risque d'inflammation du polyuréthane.

ORDRES INSCRITS AU NOM DU GOUVERNEMENT

[Traduction]

LA LOI RELATIVE AUX ALIMENTS DU BÉTAIL

MESURE MODIFICATIVE PORTANT SUR LES DÉFINITIONS ET LA RÉGLEMENTATION DE LA FABRICATION, LA VENTE OU L'IMPORTATION

L'ordre du jour appelle:

Suite de la prise en considération de l'amendement apporté par le Sénat aux amendements apportés par la Chambre des communes au Bill S-10, Loi modifiant la Loi relative aux aliments du bétail.—Le ministre de l'Agriculture.

M. l'Orateur: Comme je l'indiquais hier, je vais essayer aujourd'hui de trancher la question de procédure soulevée hier au sujet du bill S-10. Si je comprends bien, c'est une question plutôt d'ordre technique que de fond. Je sais que ces consultations ont lieu dans l'espoir de résoudre la question. On pourrait peut-être en rester là, jusqu'à ce que le bill S-10 soit de nouveau appelé à la Chambre.

* * *

LA LOI SUR LE CODE MARITIME

MESURE PRÉVOYANT L'ÉTABLISSEMENT D'UN CODE MARITIME DU CANADA

La Chambre reprend l'étude, interrompue le jeudi 4 mars, du bill C-61, tendant à établir un Code maritime du Canada, à modifier par voie de conséquence la loi sur la marine marchande du Canada et d'autres lois, et à édicter d'autres dispositions corrélatives ou connexes, dont le comité des transports et des communications a fait rapport avec des propositions d'amendement.

[M. Marchand (Langelier).]

M. l'Orateur: A l'ordre. La Chambre reprend le débat de la motion n° 2 inscrite au nom du député de Dartmouth-Halifax-Est (M. Forrestall) et de la motion n° 3 inscrite au nom du député d'Esquimalt-Saanich (M. Munro).

M. J. M. Forrestall (Dartmouth-Halifax-Est): Monsieur l'Orateur au moment de la suspension du débat hier soir, j'essayais à ma manière tranquille de faire regretter au gouvernement de faire fi du Code maritime et de ne pas saisir l'occasion de renforcer le bill là où il est question du cabotage. Au cas où je ne l'aurais pas consigné au compte rendu hier soir et pour rafraîchir la mémoire des députés, mon amendement est le suivant:

«(i) entre des ports ou lieux du Canada: et, pour mieux assurer ladite application, tout port ou lieu des îles Saint-Pierre et Miquelon est réputé être un port ou lieu du Canada et le gouverneur en conseil peut, par décret, ordonner que tout autre port ou lieu situé hors du Canada soit réputé se trouver au Canada.»

Au comité, les fonctionnaires du ministère nous ont assurés que le bill offre également une protection à l'égard des navires étrangers qui viennent au Canada, prennent des touristes, vont d'un port à l'autre, faisant escale dans un port étranger, en l'occurrence dans les îles Saint-Pierre et Miquelon, pour ensuite rentrer au Canada. A mon avis, cette assurance n'est pas claire dans la loi. L'amendement touche l'article 8. Il supprimerait la ligne 19 à page 12 du projet de loi. Nous soutenons que cet article pourrait être expliqué ou interprété de plusieurs façons. Je le cite:

Pour l'application du présent article et des articles 9 à 14, l'expression «cabotage au Canada» comprend

a) le transport par voie de surface de marchandises ou seulement par eau de passagers, ainsi que le remorquage, directement ou avec escale à l'étranger,

(i) entre des ports ou lieux du Canada,

(ii) entre un port ou lieu du Canada et tout ouvrage en mer servant à l'exploration ou à l'exploitation des ressources naturelles conformément à un permis ou à une licence délivrés en application d'une loi du Parlement ou de la législature d'une province, . . .

Voilà ce qui nous donne raison de nous inquiéter. Les autres lois canadiennes renferment assez de précédents. C'est indiqué très, très clairement. Cet amendement et l'autre semblable qui a été présenté par le député d'Esquimalt-Saanich (M. Munro) préciseraient en termes clairs ce que nous croyons être l'intention du Parlement, des rédacteurs de la loi et de la loi elle-même. En employant l'artifice d'arrêter dans un port étranger, en passant, les navires de croisière étrangers—les navires russes dans le cas de la côte est—peuvent contourner cet article du Code maritime qui a pour objet d'interdire le cabotage sur les côtes du Canada aux navires canadiens ayant des équipages canadiens.

● (1210)

Comme je l'ai dit, la modification comporte deux aspects. Ce que nous voulons faire, c'est simplement déclarer, aux fins de la loi, les îles Saint-Pierre et Miquelon comme faisant partie du Canada. Il est évident que l'industrie canadienne des croisières a été détruite par les paquebots soviétiques qui ne tiennent aucun compte des conditions commerciales normales. Ils organisent des croisières dans le golfe du Saint-Laurent, sur le Saguenay et au large des eaux côtières de Terre-Neuve avec escales à Saint-Pierre et Miquelon. Ils peuvent le faire grâce à une échappatoire de la loi actuelle.