

bien examiner l'acte des capitaines et seconds, article 2, chapitre 73 des statuts révisés, il trouvera ce qui suit :

Des examens seront institués, dans les provinces de Québec, de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick, de l'Île du Prince-Édouard et de la Colombie-Anglaise pour ceux qui, étant domiciliés en Canada depuis au moins trois ans, voudront devenir capitaines, premiers ou seconds officiers de navires de long cours, enregistrés en Canada, ou qui voudront obtenir les certificats de capacité ci-dessous mentionnés pour le commandement de navires de long cours; et les personnes servant sur des navires enregistrés en Canada, seront réputés domiciliés en Canada pendant la durée de leur service.

Ceci est la loi. Depuis quelques années. Nous établissons la même disposition au sujet des mécaniciens, que celle qui existe depuis quelques années en ce qui concerne les capitaines et seconds, sans qu'aucune objection ait été faite, ni aucune plainte formulée, autant que je sache.

M. DAVIES (I. P.-E.) : Je ne crois pas que l'argument de l'honorable ministre soit concluant. Cette disposition me paraît tout à fait injustifiable. L'honorable ministre constatera, s'il examine l'acte, qu'avant de pouvoir obtenir un certificat de mécanicien, l'aspirant doit produire, à l'appui de sa demande, des certificats de bonne conduite et de connaissance et d'expérience des fonctions de mécanicien.

M. COLBY : A quoi l'honorable député fait-il présentement allusion ?

M. DAVIES (I. P.-E.) : A la loi que vous cherchez à amender. Vous allez, par conséquent, ajouter à tout cela que, quoiqu'un homme puisse être compétent sous tous rapports, par sa conduite, son expérience et sa connaissance de la profession, il ne pourra pas exercer cette profession, à moins qu'il ne soit sujet britannique de naissance ou n'ait son domicile au Canada depuis trois ans.

M. COLBY : Les mêmes conditions sont exigées en vertu de l'acte des capitaines et seconds, relativement à la sobriété, à l'expérience, aux capacités et à la bonne conduite en général.

M. DAVIES (I. P.-E.) : Quand même, l'argument n'est en aucune façon concluant. Si vous avez mal fait dans un cas, ce n'est pas une raison pour faire mal dans un autre. Les mécaniciens forment une classe spéciale. Ceux qui achètent des steamers en Angleterre ont très souvent, lorsque ces steamers viennent ici, leurs propres mécaniciens à bord. Pourquoi exclure cette classe de personnes ? Ce sont des hommes instruits, précisément la classe d'hommes que nous avons besoin d'encourager à venir ici ; plus il y en aura, le mieux ce sera. Mais vous voulez que si un homme achète un steamer en Angleterre et trouve à bord un mécanicien allemand, français ou norvégien, il soit obligé de le renvoyer immédiatement ; il faudra qu'il lui dise : Vous ne pouvez point venir ici, sinon, il vous faudra prendre un autre emploi, ou demeurer au pays trois ans avant de pouvoir servir comme mécanicien à bord d'un steamer. Je réproûve le principe sur lequel est basé le bill de l'honorable ministre. Il parle de réciprocité. Où est la réciprocité dans ce bill ? Que veut dire l'honorable ministre en demandant si nous sommes en faveur de la réciprocité ? Vous pouvez avoir un but en éloignant les mécaniciens américains des lacs, mais comment cela va-t-il s'appliquer aux provinces maritimes ? Comment cela va-t-il s'appliquer aux steamers achetés à l'étranger ? Vous savez que de nos jours, presque

M. COLBY.

tous nos steamers sont achetés à l'étranger, et lorsqu'ils arrivent ici, ils sont enregistrés comme navires canadiens, et il vous faut renvoyer les mécaniciens qui viennent ici à bord de ces navires, s'il lui arrive d'être étranger. La chose est complètement injustifiable. Mon honorable ami qui siège en arrière de moi fait observer qu'il y a une autre difficulté. Lorsqu'on achète un navire, c'est la coutume que le vendeur le garantisse pour douze mois, et il a soin de stipuler qu'un officier ou ne peut plus nécessaire pour la conduite d'un navire, c'est-à-dire le mécanicien, restera à bord pendant douze mois. Or, vous allez dire au vendeur : Nous en sommes très fâchés, mais dans ce pays civilisé du Canada, vous ne pouvez pas envoyer de mécanicien, à moins que ce soit un sujet britannique de naissance, ou un Canadien. Parce que l'honorable ministre trouve une disposition à peu près semblable dans l'acte des capitaines et seconds, cela ne justifie pas l'insertion de cet article.

M. MILLS (Bothwell) : J'apprends que des navires en fer construits en Europe naviguent présentement sur les lacs, et que les constructeurs de ces navires insistent, comme partie de leur contrat, pour qu'un mécanicien de leur choix ait la charge du navire pendant douze mois. L'honorable ministre a dit que la loi des Etats-Unis était la même sur ce point. Il est très extraordinaire que nous devions baser notre législation sur celle des Etats-Unis.

M. COLBY : Nous mettons de l'harmonie dans notre propre législation ; voilà ce que j'ai dit.

M. MILLS (Bothwell) : Ce n'est pas tout ce qu'il a dit. L'honorable député a fait observer qu'il existait une loi semblable aux Etats-Unis, et que pour cette raison, nous devions l'avoir ici. Je dirai à l'honorable député qu'il n'y a pas de loi semblable chez nos voisins. D'après la loi américaine, un mécanicien étranger doit déclarer son intention de devenir citoyen américain. Il peut faire cette déclaration le lendemain de son arrivée aux Etats-Unis, et à partir de ce moment, il a droit d'exercer cette profession particulière. Mais en vertu du présent bill, l'honorable ministre veut que celui qui peut ne pas être apte à remplir un autre emploi ait demeuré trois ans au Canada avant de pouvoir se livrer à la seule carrière dans laquelle il puisse gagner sa vie. Cette proposition me paraît monstrueuse.

M. DAVIES (I. P.-E.) : Il y a une lacune dans la comparaison que l'honorable ministre a faite entre la législation des Etats-Unis et la nôtre, à ce sujet. Aux Etats-Unis, ils n'ont pas le droit d'acheter des navires anglais et de les emmener aux Etats-Unis, puis de changer de pavillon et de les faire naviguer sous le pavillon américain. Par conséquent, la difficulté qui se présente ici n'existe point là-bas. S'ils achètent un navire anglais, ils ne peuvent pas le faire naviguer sous le pavillon américain. Ils doivent continuer à le faire naviguer sous le pavillon anglais. La difficulté que vous créez ici entre l'acheteur et le vendeur, n'existe donc pas aux Etats-Unis. Je demanderai à l'honorable ministre ce qu'il va faire s'il va à Glasgow, à Londres, ou en Allemagne, acheter un navire ayant à bord un mécanicien allemand, et que le vendeur insiste pour que son mécanicien reste à bord du navire pendant douze mois ? Que ferez-vous dans ce cas ? Allez-vous l'obliger à changer de mécanicien ?