

térêt du commerce maritime, amendé dans le sens que je viens d'indiquer. Il est vrai que ce bill nous arrive à une date si avancée de la session que nous n'avons pas eu le temps de lui donner toute l'attention qu'il mérite, et il est possible qu'il ne soit pas pour le moment à propos de l'amender; mais la question à laquelle je viens de toucher mérite certainement d'être prise en considération.

L'honorable M. ROSS (Middleton): Il y a un autre point qui mérite notre attention. Le canal de Panama est susceptible d'être fermé en tout temps. Un capitaine, de la Colombie-Anglaise muni d'un permis de cabotage, pourrait être arrêté soudainement par la fermeture du canal, et son vaisseau serait retenu là jusqu'à ce qu'un autre capitaine lui soit donné.

L'honorable M. POIRIER: On a très bien fait, selon moi, de rédiger le bill de manière à interdire aux capitaines de tourner le Cap-Horn. Il n'y a dans le monde aucun endroit où la navigation soit plus difficile. Il n'y a que les capitaines de navires puissants de haute mer qui puissent et doivent entreprendre ce voyage. Si ce privilège était accordé aux capitaines côtiers, il n'y aurait plus virtuellement aucune différence entre leur certificat et celui des capitaines de haute mer. Dans l'intérêt même des capitaines côtiers ce privilège ne doit pas leur être accordé, parce qu'autrement, un capitaine côtier, téméraire, pourrait essayer de faire le voyage du Cap-Horn, et le regretter ensuite dans l'autre monde.

L'honorable M. McLENNAN: En somme, je crois que les capitaines côtiers et les navigateurs des Provinces maritimes particulièrement ont les qualités requises pour profiter du privilège que leur accorde le présent bill. Je les connais parfaitement, et je puis affirmer que ce sont des navigateurs très habiles. Quant aux tentatives téméraires que pourraient faire quelques-uns d'entre eux d'entreprendre le voyage du Cap-Horn, les compagnies d'assurance maritime et les propriétaires de navires ont des intérêts à protéger et ils peuvent interdire les voyages ne devant pas être entrepris; mais, en général, nos navigateurs des Provinces maritimes deviennent habiles, extraordinairement habiles même, à leurs propres dépens, et ils peuvent ensuite faire des choses que des navigateurs beaucoup plus versés qu'eux, au point de vue technique, dans l'art de la navigation, ne sauraient faire, et ce sont leurs connaissances, acquises par l'expérience, qui nous justifient pleinement de leur accorder la permission de naviguer plus vers le sud que ne le sont

[L'honorable M. Bostock.]

les Antilles. Leur refuser ce permis serait supprimer une partie considérable du trafic, tel que le transport du fret jusqu'au Brésil — qui est un marché important pour l'écoulement des produits des pêcheries des Provinces maritimes. Le transport de ces produits, dans un grand nombre de cas, est de préférence effectué par de petits vaisseaux.

L'honorable M. DANIEL: La présente question a été discutée, il y a déjà longtemps, dans la Chambre des communes. Quand je faisais partie du comité de la marine, ce sujet fut discuté par ce comité, et le gouvernement a fini par s'y intéresser comme le fait le présent bill. Le permis de naviguer jusqu'au Brésil que le certificat accordera sous l'autorité du présent bill, est, suivant moi, suffisant. Il me semble que permettre à un capitaine côtier de conduire un vaisseau autour du Cap-Horn serait commettre une erreur. La plupart des vaisseaux côtiers n'ont pas la dimension requise pour transporter une cargaison sur un parcours où il leur faudrait tourner le Cap-Horn. Ce sont, pour la plupart, des vaisseaux d'une faible dimension, des brigantins, des bricks et goélettes.

L'honorable M. BOSTOCK: L'honorable sénateur connaît-il la dimension du vaisseau sur lequel Drake tourna le Cap-Horn, il y a des années?

L'honorable M. DANIEL: Oui; mais nous ne sommes plus de ce temps-là.

L'honorable M. LOUGHEED: Nous ne voulons plus nous exposer aux mêmes dangers.

L'honorable M. DANIEL: Le vaisseau sur lequel Christophe Colomb partit d'un port d'Espagne pour se lancer à la découverte de l'Amérique était un petit vaisseau.

L'honorable M. POIRIER: De quatre-vingt-douze tonnes.

L'honorable M. DANIEL: J'ai traversé, moi-même, l'Atlantique sur une barque de 600 tonnes.

L'honorable M. LOUGHEED: Puis, l'arche de Noé a aussi fait ses preuves.

L'honorable M. DANIEL: C'était un petit vaisseau comparé avec les grands navires d'à présent. La tendance de l'âge actuel est de construire de grands navires ayant pour forces motrices la vapeur et des voiles. En sorte que délivrer à des capitaines côtiers des certificats leur permettant de naviguer vers le sud, jusqu'au point indiqué par le présent bill, serait justifiable si leurs