

Il y a, dans le bill, une disposition qui traite des droits des immigrants reçus, à subir l'examen de certificats de capitaine, de lieutenant et de mécanicien. Nous sommes en train de modifier la loi pour étendre ce privilège qui était jusqu'ici réservé aux citoyens britanniques. Les immigrants reçus seront autorisés à agir en tant que lieutenants, capitaines et mécaniciens, tant qu'ils conservent le statut d'immigrants reçus, à moins que, pour des raisons évidentes ils ne perdent ce statut en devenant citoyens canadiens.

J'en arrive maintenant à la partie du bill qui traite des règlements sur le pilotage. Comme l'a signalé l'honorable sénateur Flynn, le premier rapport de la Commission royale d'enquête sur le pilotage a fait naître des doutes sur la validité de quelques-uns de ses règlements.

L'honorable M. Martin: De quelle année date ce rapport?

L'honorable M. Langlois: Le premier volume a été déposé l'automne dernier. Le deuxième tome n'a été déposé qu'il y a deux ou trois semaines.

Comme l'a signalé le sénateur Flynn, il y a eu trois procès à peu près similaires, dont l'un à la Cour suprême du Canada et deux à la Cour de l'Échiquier. Comme le disait l'honorable sénateur Martin, j'étais au courant de ces trois causes, car mon bureau d'avocat intentait les poursuites pour deux d'entre elles, l'une devant la Cour suprême et l'autre devant la Cour de l'Échiquier.

L'honorable M. Croll: Avec succès?

L'honorable M. Langlois: Naturellement.

A la suite du dépôt du premier rapport de la Commission royale d'enquête sur le pilotage, des entretiens ont eu lieu entre le ministère des Transports et des représentants de l'organisation des pilotes, ainsi que des usagers des services de pilotage par tout le Canada. On s'est rendu compte que les représentants et les usagers en question appuieraient les mesures visant à assurer la poursuite des opérations de pilotage de la façon dont elles s'effectuent actuellement. Ils tenaient au maintien du *statu quo*, en attendant les mesures destinées à donner suite au rapport de la Commission royale d'enquête, et leur proposition a été acceptée, à condition que toute mesure législative visant à remédier à la situation actuelle soit de nature provisoire. On a déclaré à l'époque qu'une telle mesure ne devrait pas durer plus longtemps que le 31 mars 1969, mais on n'a pas refusé sérieusement de la prolonger tout le long de

l'année 1969 en stipulant que le gouvernement pourrait la prolonger davantage si la situation le justifiait. On a donc pris cette disposition avec l'accord des responsables directs du pilotage au Canada.

Le Sénateur Flynn a ensuite parlé de la partie du bill concernant l'obligation, pour les bateaux, d'être dotés de matériel radiophonique et de radiotélégraphistes. Les honorables sénateurs le savent sans aucun doute, le Canada a établi au cours des dernières années un système de contrôle du trafic qu'on a inauguré pour la première fois sur le Saint-Laurent. Il est maintenant essentiel à l'administration des services chargés de contrôler le trafic que tous les navires sillonnant les eaux du Saint-Laurent ou toutes les eaux canadiennes où s'exerce pareil contrôle du trafic soient équipés d'un matériel radiotéléphonique adéquat et comporter à bord un radiotélégraphiste compétent.

L'honorable M. Fournier (Madawaska-Restigouche): Existe-t-il une classification des bateaux selon la taille? Et que dire des bateaux de plaisance, par exemple?

L'honorable M. Langlois: Nous nous occupons ici des navires de commerce et non pas des bateaux de plaisance.

Le sénateur Flynn a ensuite parlé de la prévention des accidents sur les bateaux. Cette modification a pour but d'appliquer aux navires des règlements de sécurité comparables à ceux du Code de sécurité du travail.

J'aimerais maintenant mentionner les dispositions concernant la pollution des eaux. L'amendement apporté au projet de loi autorise le ministre à procéder à la suppression ou à la destruction d'un navire dont la cargaison du carburant est, ou peut devenir dangereuse pour la navigation en ce sens qu'elle peut provoquer la pollution des eaux, des plages ou des propriétés riveraines.

Diverses organisations ont exprimé le désir d'adresser des instances sur les amendements proposés au comité du Sénat auquel le bill doit être déféré. Ces instances ont été présentées entre autres par la Shipping Federation of Canada, la Canadian Chamber of Shipping et la Chamber of Shipping of British Columbia. Nous avons aussi été informés qu'à l'heure actuelle se tient une réunion aux Bermudes à laquelle assistent des représentants des grandes sociétés pétrolières mondiales et aussi un représentant de l'une des sociétés les plus importantes, la PNI, Protecting and Indemnity Association of Great Britain. Il est entendu que le représentant de la British Protecting and Indemnity Association viendra au Canada à la mi-février, environ, et qu'il