

priété, nous exigeons des titulaires qu'ils justifient de leur compétence à remplir leurs devoirs. Il n'est pas requis par ce bill que tous les hommes aient la compétence voulue pour manœuvrer un bateau dans une traversée de l'océan. Tout ce que nous demandons, c'est que nous nous assurions qu'ils ont la compétence voulue pour l'exercice des devoirs spéciaux qui leur incombent. S'ils font le cabotage entre Saint-Jean et Boston, ou entre Saint-Jean et New-York, ils devront avoir la compétence voulue pour se charger des navires durant le voyage, et pour protéger la vie des hommes et les biens placés sous leur contrôle. Il en est de même s'ils sont engagés dans la navigation sur les rivières. Il ne leur sera nécessaire dans ce cas que d'avoir les connaissances requises des pilotes. Sur les lacs, il sera requis d'eux une suffisance différente, et les certificats spécifieront la compétence des hommes pour le trafic spécial dans lequel ils sont engagés.

Relativement au cabotage, l'honorable député de la ville et du comté de Saint-Jean (M. Weldon) a déclaré qu'il s'y rencontre un grand nombre de très bons marins et que le trafic a été très prospère. Mais si nous consultons le registre des naufrages pour les douze derniers mois, nous trouverons que les goélettes et les navires plus petits ont fait de considérables pertes de vies et de biens. Durant les douze années écoulées de 1870 à 1882, on a compté 2,122 échouages ou naufrages de goélettes engagées dans le commerce sur les eaux intérieures et les côtes du Canada.

M. WELDON : Combien dans le cabotage ?

M. McLELLAN : 1,504. L'honorable monsieur pourra juger par ce nombre considérable de naufrages arrivés dans un laps de temps considérablement court, de la nécessité qu'il y a pour les capitaines de navires d'avoir la compétence nécessaire. Je crois qu'il incombe à la Chambre de voir à ce que personne n'ait le commandement d'un navire et la responsabilité de vies et de biens sans avoir la compétence nécessaire.

L'honorable monsieur a dit qu'il y a dans le service du cabotage nombre de très bons marins; nous ne proposons pas qu'ils soient exclus des charges de capitaines et seconds de navires. Le rédacteur du projet de loi a reçu ordre de pouvoir dans ce bill à ce qu'ils pussent recevoir des certificats de service et de capacité comme capitaines et seconds. Je me suis assuré que ces ordres n'ont pas été suivis, dans la copie anglaise du bill principalement, mais que la copie française a été quelque peu modifiée. Pour rendre la chose plus claire, je propose que la clause suivante soit adoptée comme sixième clause :

Il pourra être accordé comme suit des certificats de service différents des certificats de capacité pour les navires desservant le commerce sur les eaux intérieures ou les côtes du Canada.

1o Toute personne qui, avant le 1er janvier 1882, aura servi comme capitaine d'un navire desservant le commerce sur les eaux intérieures ou les côtes du Canada, ou tout sujet anglais servant sur des navires étrangers engagés dans le même commerce et qui aura fourni à tel examen des preuves satisfaisantes de sa sobriété, de son expérience, de son habileté et de sa bonne conduite à bord, aura droit à un certificat de service comme capitaine de navire desservant le commerce sur les eaux intérieures ou les côtes du Canada, moyennant un honoraire de \$1.

2o Toute personne qui, avant le 1er janvier 1882, aura servi comme second de navires desservant le commerce sur les eaux intérieures du Canada, ou tout sujet anglais servant sur un navire étranger engagé dans le même commerce et qui aura fourni, de la manière susdite, des preuves satisfaisantes de sa sobriété, de son expérience, de son habileté et de sa bonne conduite à bord, aura droit à un certificat de service comme premier second ou simplement second de navire desservant le commerce sur les eaux intérieures ou les côtes du Canada, moyennant un honoraire de \$2.00.

Il est ainsi pourvu à ce que tout marin, qui, avant le 1er janvier 1882, était capitaine ou second de navires et peut fournir des preuves de sa bonne conduite, reçoive des certificats de service; tout comme actuellement il y a un grand nombre de marins, naviguant à l'extérieur, qui ont des certificats de service obtenus de la même façon, parce que, avant 1871 ils étaient capitaines ou seconds et ont été continués dans leurs charges. Cette clause, avec les explica-

M. McLELLAN

tions que j'ai données, répond, je crois, à toutes les objections soulevées par l'honorable député de la ville et du comté de Saint-Jean.

L'honorable député de Durham-Onost (M. Blake) a parlé l'autre jour de la capacité requise. Il m'est assez difficile de dire ce que peut être la capacité pour des marins; mais je suppose que ce qu'il nous faut régler d'abord, c'est l'âge, pour être certains que l'officier possède un jugement éprouvé. Pour les examens de suffisance l'âge sera fixé à 22 ou 23 ans. Le candidat sera examiné entre autres choses sur les différents moyens de protéger le navire et les passagers dans le cas de naufrage; sur l'engagement, la direction et le renvoi de l'équipage; sur les entrées à être faites dans les registres du bord; sur les sondages et les principaux phares sur la route qu'il doit suivre; sur les ports de refuge et le mouillage en iceux. De plus, il devra avoir quelques notions concernant les machines du navire, connaître le mesurage, et plus particulièrement les règlements de la course. De ces connaissances relatives à l'emploi des câblots de touage et des fusées dans le cas de l'échouage d'un navire, à la manœuvre d'un navire durant la tempête, à l'art d'amener et carguer les voiles etc., il n'est tenu de posséder que celles nécessaires au service spécial auquel il est employé. Ainsi, s'il fait le cabotage de Saint-Jean à Boston ou New-York—service auquel l'honorable député de Saint-Jean a fait allusion—il devra mieux connaître la marine que s'il naviguait sur la rivière Saint-Jean.

M. COCKBURN : Je ne me lève point pour m'opposer à la teneur générale du bill. Je puis dire que quelques-unes des explications données par l'honorable député et qui ne sont pas contenues dans le bill, me semblent satisfaisantes. Je désire que l'honorable monsieur comprenne bien qu'il est nécessaire, vu qu'il se propose d'étendre l'opération de l'acte aux eaux intérieures et à tous les navires, remorqueurs, etc., de se bien garder de toute injustice contre les droits acquis par ceux qui ont le commandement des navires. J'espère que dans la clause qu'il se propose d'ajouter à l'acte il pourvoira aux différents degrés d'examen. Par exemple, nous avons des hommes parfaitement compétents dans la manœuvre des navires qui n'ont pas fait cependant de cours scientifique et qui ne peuvent plus maintenant apprendre à diriger un navire d'après les principes scientifiques. Nous avons sur nos eaux intérieures une classe nombreuse d'hommes qui ont acquis par l'expérience et le jugement les meilleures données possibles sur les routes qu'ils suivent. J'espère donc qu'en établissant des règlements pour la gouverne des examinateurs, on pourvoira amplement au cas de cette classe d'hommes dont je parle.

Je crois que l'honoraire de \$3.00 est joliment élevé. C'est plus qu'on a à payer les mécaniciens sur les bateaux à vapeur, et je ne vois pas pourquoi les capitaines et les seconds de navires paieraient des honoraires plus élevés que les mécaniciens, qui se sont plaint hautement quand dans leur cas l'honoraire a été élevé à \$5.00. Avec bien plus de raison des plaintes se feront elles entendre cette fois si l'honoraire est élevé à \$8.00; autrefois cet honoraire pour le renouvellement des certificats des mécaniciens était de \$2.00, et de \$5.00 pour un certificat de promotion. Je n'ai pas d'objection au bill si la clause dont je parle doit avoir pour effet de sauvegarder les droits de ces hommes qui se sont ainsi élevés du rang de simples matelots. Je me rappelle nombre d'entre eux, et c'est sur leurs intérêts particulièrement que j'essaie d'attirer l'attention de l'honorable ministre et de la Chambre. A coup sûr, il faut une autre suffisance aux marins qui naviguent sur les grands lacs et sur l'Atlantique; mais je parle particulièrement des routes de l'intérieur, qui n'exigent pas des marins une suffisance égale.

M. DE ST-GEORGES : M. l'Orateur, je ne m'oppose pas au principe du bill qui est maintenant soumis, car je crois que l'on doit donner aux assurances et aux expéditeurs une garantie que les hommes qui conduiront les bâtiments sur