

Dans le bill des États-Unis, le Sénat a apporté une modification qui exclut les navires des lacs, mais dans notre loi l'exemption est laissée à la discrétion du ministre. Le bill américain n'autorise pas le Président des États-Unis ni tout autre personne à exempter tout navire à son gré. La loi spécifie les navires qu'il peut exempter. Je préférerais de beaucoup que la loi canadienne renferme une disposition d'exemption semblable à celle des États-Unis.

La modification suivante dont il est question ici s'applique aux navires du Canada ou des États-Unis en service sur les Grands lacs. Je crois que cette disposition atteindra les mêmes fins que le bill des États-Unis. Le pouvoir que le paragraphe (2) confère au ministre est en plus. C'est à cela que nous nous sommes opposés ce matin,— c'est-à-dire que ce paragraphe confère au ministre le pouvoir d'exempter tout navire, s'il le juge à propos. Si la loi spécifiait quels navires seront exemptés nous saurions alors exactement à quoi nous en tenir en ce qui concerne les pilotes. La loi de la marine marchande stipule aussi, je crois, que les navires de l'État sont soustraits aux exigences du pilotage.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): C'est bien au sujet de cet article, n'est-ce pas, monsieur Gélinas, que dans le passé il y a eu des différends ouvriers, des grèves, ou des grèves de sympathie pour appuyer les débardeurs, quand les pilotes ont refusé de traverser les lignes de piquetage et que des navires ont été immobilisés. N'est-ce pas à cela que les syndicats et les pilotes songent lorsqu'ils demandent l'adoption de cette modification?

M. GÉLINAS: Je crois que le paragraphe (3) couvre ce cas. On y stipule que lorsqu'un navire est en détresse, ou lorsqu'il n'y a pas de pilote disponible, le ministre peut autoriser un capitaine ou quelqu'un d'autre à conduire le navire.

M. SMITH (*Simcoe-Nord*): Vous avez raison.

M. HEES: Monsieur le président, je suis tout à fait disposé à accepter la modification qu'on a proposée ici. Je comprends pourquoi les pilotes désirent cette modification. Cette disposition limite très étroitement mes pouvoirs et ceux de tout ministre à l'avenir quant aux navires à exempter. J'accepte volontiers cette limitation, si c'est le bon plaisir du Comité.

M. MCPHILLIPS: Monsieur le président, je ferai remarquer au ministre que ce n'est pas une question de limiter ses pouvoirs, il y a plus que cela; cette modification ne lui laisse aucune discrétion en la matière. On y dit simplement que tout navire du Canada ou des États-Unis est exempté.

M. HEES: Parfaitement. C'est l'accord que nous avons conclu avec les États-Unis. Ils ont convenu d'exempter nos navires et nous avons convenu d'exempter leurs navires de cette catégorie.

Qui sont en service sur les Grands lacs ou font le service entre des ports des Grands lacs et du fleuve Saint-Laurent ou dont le service est principalement celui que décrit l'alinéa a) et qui font occasionnellement des voyages à des ports situés dans les provinces Maritimes du Canada.

Autrement dit, ces navires n'emploient jamais de pilote parce qu'ils ont des capitaines qui, pour devenir capitaines, doivent être versés dans la navigation des Grands lacs. Les États-Unis se disent tout à fait disposés à accepter l'exemption de ces navires.

M. MCPHILLIPS: Cela veut dire, j'imagine, à la condition qu'ils soient bien conduits. D'après la rédaction actuelle je pourrais posséder n'importe quelle sorte de vieux bateau d'une jauge de plus de 250 tonneaux et le conduire comme je le voudrais bien sur les Grands lacs, au péril de tous les autres.