

Si l'on demande à un matelot de première classe d'aller chercher un seau de houille à la cale pour du feu dans la cabine du capitaine, il consultera le livre et il vous dira que ce n'y est point et que, par suite, ce n'est pas là sa besogne. Voilà à quoi aboutit une tentative de définir les devoirs d'un matelot de première classe.

L'hon. M. MACLEAN: La définition ne comprend pas tout; elle n'est qu'un aperçu.

M. SINCLAIR (Guysborough): Le travail auquel j'emploie ce matelot dans le moment n'est pas mentionné dans le livre, et ce n'est qu'un exemple d'une vingtaine d'autres besognes auxquelles un matelot de première classe doit veiller chaque jour. Lors donc que l'on tente une définition des devoirs d'un matelot de première classe, l'on tente d'accomplir une tâche qu'il faudrait ne pas tenter. Je suppose que mon honorable ami voudra faire manœuvrer ses navires selon les lois de notre marine marchande. Il le faudra et, selon ces lois, le matelot de première classe est employé pour un voyage. Il peut aussi être employé au retour, mais, quand il arrive au port, quand son voyage est terminé, le capitaine a pour devoir de le libérer, de le faire paraître devant un fonctionnaire de la chambre de commerce, devant le patron du navire ou devant le consul anglais et de lui donner sa libération en la présence de ce fonctionnaire. Ensuite, règle générale, il emploie un nouvel équipage pour son prochain voyage; il n'est pas nécessairement tenu à employer le même, et il l'emploie au taux des salaires généralement reçus dans ce port.

L'hon. M. MACLEAN: Ce n'est pas là, je crois, la pratique.

M. SINCLAIR (Guysborough): Rendez-vous aujourd'hui à New-York et vous verrez que pas un matelot n'y accepte le salaire le plus élevé que mentionne la liste, lequel salaire est, je crois, de \$60.

L'hon. M. MACLEAN: Nous en avons dans le moment.

M. SINCLAIR (Guysborough): Non, cela est impossible, vous n'en avez pas.

L'hon. M. MACLEAN: Oui, nous en avons.

M. SINCLAIR (Guysborough): Je ne le pense pas. Je ne crois pas que personne autre en ait; les salaires que l'on paie actuellement sont en effet beaucoup plus élevés que cela, et ils montent ou descendent d'une semaine à l'autre. Il serait absurde de vouloir établir un salaire fixe; ce serait

interrompre la marche des affaires. Ces choses ne s'accomplissent point par des règles de cette sorte. Le capitaine sera dans la nécessité de mener son entreprise comme dans le cas de toute autre affaire commerciale, et il est inutile de chercher à lui imposer des conditions qu'il ne peut remplir.

M. DUFF: Il y a à cette affaire un aspect plus sérieux que celui auquel s'attache le représentant d'Antigonish (M. Sinclair). La définition que l'on donne ici d'un matelot de Ire classe n'est aucunement celle d'un semblable matelot, mais celle d'un marin ordinaire, et celui qui a mis la dernière main à cette classification n'avait la moindre idée de ce qu'il écrivait à l'égard d'un matelot de première classe. Pour ce qui est des salaires, je crois, avoir entendu le ministre dire que sur tout vaisseau de l'Etat, hors celui qui se rend à l'étranger, l'on aurait à payer ce taux de salaire aux hommes d'équipage, que ce soit sur les côtes de l'Atlantique, sur celles du Pacifique ou sur les Grands lacs. Le ministre me permettra peut-être de lui citer un exemple. Lorsque le "Stanley", qui est un des navires du ministère de la Marine parcourant le littoral de la Nouvelle-Ecosse où il veille sur les bouées et sur les phares, arrive à Halifax, le capitaine paye et congédie son équipage et il faut qu'il en engage un autre pour son prochain voyage.

Si un navire en détresse au large des îles de la Madeleine et de l'île au Sable donnait le signal S.O.S. (Save our Ship), d'après le classement le capitaine devrait s'adresser à la commission du service civil à Ottawa pour obtenir un équipage. Je n'ai jamais rien vu d'aussi ridicule.

L'hon. M. MACLEAN: La loi prévoyant la nomination de surnuméraires, dans ces circonstances-là le capitaine pourrait engager un équipage.

M. DUFF: Ces employés ne sont pas des surnuméraires, ce sont des employés très importants et probablement permanents.

L'hon. M. MACLEAN: Je crois que si l'on répondait aux signaux de détresse les employés seraient surnuméraires.

M. DUFF: Pas le capitaine. Mais supposons que le capitaine tomberait malade? Le capitaine n'est-il pas un employé permanent? On ne le classerait pas comme surnuméraire, et le ministre ne placerait pas sur ce navire, à titre de capitaine, un homme qui n'aurait pas les qualités requises. Si, par exemple, à l'arrivée du