

L'hon. M. BALLANTYNE: Oui.

M. DUFF: L'honorable ministre veut-il expliquer le paragraphe 2, qui dit:

Que l'article 643 soit modifié en retranchant le chiffre spécifié comme droits à payer et ainsi de suite.

L'hon. M. BALLANTYNE: L'article 643 de la loi de navigation permet au Gouverneur en conseil de fixer le chiffre des droits à payer chaque année par le propriétaire de chaque bateau à vapeur, ces droits ne devant pas dépasser 10 cents par tonne. Ce prix n'est pas suffisant et ne s'applique qu'aux bateaux inscrits au registre anglais. Nous modifierons cet article afin de pouvoir augmenter notre revenu de \$2,300 à \$105,000.

M. DUFF: Il me semble qu'il serait peut-être préférable d'employer dans le texte anglais les mots "charge" ou "fee" plutôt que "duty".

M. McKENZIE: Est-ce que cela s'applique à tous les genres de vapeurs?

L'hon. M. BALLANTYNE: Oui.

M. McKENZIE: Le ministre peut-il nous donner une idée du tarif? Dans le cas d'un petit remorqueur faisant le service autour des quais, il ne vaudrait peut-être pas la peine de faire payer des droits?

L'hon. M. BALLANTYNE: Il n'y aura pas de frais pour les bateaux de moins de cinquante tonnes. Pour un bateau de 50 tonnes, ne transportant pas de voyageurs, le prix sera \$15; de 50 à 100 tonnes, \$25; de 100 à 150 tonnes, \$30; de 150 à 200 tonnes, \$35; de 200 à 300 tonnes, \$45; de 300 à 500 tonnes, \$55; de 500 à 700 tonnes, \$75; de 700 à 1,000 tonnes, \$110; de 1,000 à 2,000 tonnes, \$135; en plus de 2,000 tonnes et jusqu'à 10,000 tonnes, \$50 pour chaque millier de tonnes additionnel. Les prix sont \$5 de plus par tonne pour les navires transportant des voyageurs.

M. DUFF: Est-ce par tonne enregistrée?

L'hon. M. BALLANTYNE: Oui.

M. McKENZIE: Je désire faire remarquer au ministre que les bateaux faisant un service régulier de marchandises et de voyageurs dans ma province reçoivent une aide très précieuse du Gouvernement sous forme de subventions parce que leurs recettes ne sont pas suffisantes pour assurer un service régulier. Il n'est guère logique de donner d'une main une subvention et de l'autre la retirer en faisant payer les frais d'inspection des chaudières, coque et machines. Si le Gouvernement trouve que certains services ne peuvent pas fonctionner

sans son aide, et que l'Etat puisse disposer de certaines sommes d'argent, c'est très bien; mais les frais dont il est question maintenant ne devraient pas s'appliquer aux navires qui sont déjà subventionnés et qui ne peuvent pas fonctionner sans l'aide de l'Etat.

L'hon. M. BALLANTYNE: Depuis 1903, on n'a rien fait payer aux bateaux canadiens.

Le tonnage accuse une forte augmentation et il y a un grand surcroît de besogne pour le personnel affecté au service d'inspection des bateaux à vapeur. Il y a le président du bureau, deux inspecteurs en chefs à Ottawa, vingt-sept inspecteurs préposés à divers ports et douze commis. Les frais annuels d'administration de ce service s'élèvent à 105 mille dollars. La sécurité publique demande que ces vaisseaux soient inspectés au cours de la construction et de l'exploitation, et il ne serait guère loyal de demander au pays de se charger de ce service d'inspection, sans rien faire payer.

M. SINCLAIR (Guysborough): Le certificat d'inspection délivré en Angleterre est-il reconnu par le département du ministre? Il y a quelques années les inspecteurs canadiens jugèrent nécessaire de faire soumettre tous les bâtiments canadiens à l'inspection canadienne. Mais les navires de mer ont souvent reçu des réfections en Angleterre et ont été soumis à l'inspection de lloyd outre-mer, puis lorsque le capitaine, porteur du certificat de lloyd, revenait au pays, l'inspecteur canadien pouvait l'obliger à subir une deuxième inspection, sans compter les retards qui en résultaient et le surcroît de frais. Je désirerais que le ministre nous donnât l'assurance que les bâtiments ne seront pas soumis à une deuxième inspection.

L'hon. M. BALLANTYNE: S'il s'agit d'un navire en construction, l'inspection se ferait par le lloyd et par les fonctionnaires du ministère de la Marine. Lorsqu'il s'agit de vaisseaux déjà en commission, l'inspection des fonctionnaires du Gouvernement canadien est reconnue en Angleterre. Les frais d'inspection en Angleterre se rapprochent du chiffre de ceux que nous proposons. Voici les divers tarifs: pour un navire à passagers de 100 tonnes au maximum, 4 livres sterling; pour un navire de 100 tonnes au minimum et de 300 tonnes au maximum, 6 livres sterling; pour un navire de plus de 300 tonnes et ne dépassant pas 600 tonnes, 8 livres sterling, et ainsi de suite. Je ne sache pas qu'un seul pays se charge, à titre gratuit, du service que le Canada exécute à cet égard. Je puis donner aux hono-