

navires. Je vous prie de croire, honorables sénateurs, qu'il s'agit d'hommes importants.

L'honorable M. Aseltine: N'importe quel cultivateur de la Saskatchewan pourrait faire fonctionner ces moteurs.

L'honorable M. Kinley: Certes, mais il est sur la terre ferme et il y a toujours quelqu'un à ses côtés pour lui donner conseil, tandis que le mécanicien à bord d'un navire est seul.

J'en viens maintenant à la responsabilité limitée. Je crois que la limite était de mille francs par tonne en cas de pertes de biens et de 3,000 francs par tonne en cas de pertes de vie. Le gouvernement a choisi d'évaluer le montant de responsabilité en francs. Néanmoins, je crois que le bill porterait la limite de \$75 à environ \$200 pour le même genre de navire. A cet égard, que le navire en soit un de moins de 300 tonnes ou non, on suppose que c'en est un de 300 tonnes, de sorte qu'il y aura un fort montant de responsabilité de disponible s'il s'agit d'un petit navire.

La convention pour la protection de la vie en mer est excellente, sauf qu'elle ne vise que les vaisseaux de 300 tonnes et plus. Nous y souscrivons tous. La seule chose d'ajoutée, je pense, ce sont les dispositions concernant les navires nucléaires, dont il faut tenir compte à notre époque. Cela fait partie du bill, et c'est bien ainsi.

L'honorable M. Connolly (Ottawa-Ouest): En ont-ils en Saskatchewan, savez-vous?

L'honorable M. Kinley: J'ignore s'il y a des navires nucléaires en Saskatchewan. Cependant, il n'est pas nécessaire qu'un navire de la marine ressortisse à la convention et celle-ci ne s'applique pas aux navires qui ont moins de 300 tonneaux. Évidemment, les règlements mentionnent les navires de charge et les navires de voyageurs, mais plus particulièrement ces derniers. Je souligne, cependant, que la plupart des navires de charge ont maintenant le privilège de transporter un maximum de 12 passagers et, évidemment, on s'en occupe.

Les deux plus grands dangers en mer sont les incendies et les collisions, et la convention porte sur la protection de la vie en mer. Nous éprouvons parfois des difficultés avec les autorités au sujet des embarcations de sauvetage. J'ai déjà eu beaucoup d'ennuis au sujet d'un doris. Des ingénieurs m'ont dit qu'un navire est plus stable une fois à l'eau, mais par gros temps, les vagues submergent un bateau, tandis qu'un doris est porté dessus. Le doris est la meilleure petite embarcation de sauvetage, surtout lorsqu'on sait s'en servir.

Je parle depuis trop longtemps, honorables sénateurs, mais avant de terminer, j'aimerais

parler du cabotage sur le Saint-Laurent. Je souscris aux mesures à ce sujet. Les Américains protègent leurs caboteurs. Ils veillent même à ce que les équipages soient formés de leurs propres ressortissants. Un seul pays au monde a un niveau de vie plus élevé que le nôtre, et dans la voie maritime du Saint-Laurent, j'estime que nous devrions bénéficier des mêmes avantages que les Américains pour ce qui est du transport maritime. Si nous pouvions conclure des ententes réciproques avec les Américains au sujet du cabotage, nos relations seraient plus harmonieuses et je suis certain que le commerce en bénéficierait dans les provinces Maritimes.

Je recommande ce bill à la Chambre. Nous avons eu un débat très intéressant sur ce bill au comité où nous avons obtenu de nombreux renseignements. Il est vraiment très instructif d'assister aux séances du comité permanent des transports et communications, lorsque des hommes bien renseignés qui connaissent la ligne de conduite du ministère sont appelés à témoigner. Le comité peut compter sur l'expérience de ceux qui effectuent le travail et je crois que nous obtiendrons au comité tous les renseignements voulus au sujet de ce bill.

Puis-je ajouter, honorables sénateurs, que cette politique de restriction relativement au cabotage n'est pas nouvelle. C'est la politique du gouvernement actuel, c'était aussi celle du gouvernement précédent. M. Léon Balcer, ministre éminent au sein du gouvernement précédent, avait étudié cette politique et était sur le point de présenter un bill, mais il n'a pu le faire par suite de la dissolution du Parlement. Le bill à l'étude ne comporte aucun aspect politique. Tous les partis l'appuient et je crois qu'il sera adopté sans difficulté.

L'honorable Donald Smith: J'hésite à prendre maintenant la parole pour faire suite à la voix de l'expérience, dans des questions de ce genre. Mon honorable collègue de Queens-Lunenburg (l'honorable M. Kinley) qui est mon voisin immédiat en Nouvelle-Écosse, est bien qualifié pour parler sur ce sujet.

J'ai obtenu des renseignements de diverses sources à l'égard de certaines parties du bill, et j'ai reçu des lettres et des télégrammes à ce sujet; je crois pouvoir maintenant décider par moi-même ce que je pense de certains articles du bill. Il m'est peut-être possible de préciser l'effet qu'aura la mesure, surtout l'article 3 qui a préoccupé les sénateurs Hollett et Kinley. Je pourrais peut-être commencer par parler brièvement de l'article 35. En fait, j'ai l'intention d'être très bref.

L'article 35 veut établir que seuls les navires canadiens peuvent se livrer à des opérations de cabotage au Canada. On peut se