

L'honorable M. Hollett: Je vais en donner lecture une seconde fois.

1. Chaque gouvernement participant à l'accord prendra toutes les dispositions nécessaires pour stimuler l'établissement des aménagements suivants:

Ainsi, cela incombe vraiment au gouvernement.

Honorables sénateurs, le projet de loi sur la marine marchande du Canada renferme bien d'autres modifications. Je les ai étudiées soigneusement et je félicite le gouvernement —ce n'est pas souvent que je le fais—de les avoir introduites.

L'honorable M. Connolly (Ottawa-Ouest): Je sens une légère brise.

L'honorable M. Hollett: Pas d'interruptions, s'il vous plaît!

En conséquence, en appuyant l'article 28, j'appuie la plupart des autres articles que j'ai lus soigneusement et lesquels, j'en suis certain, contribueront à l'application des règlements de sécurité. Il y a en ceci de nombreux règlements de sécurité relatifs aux marins que je passe sous silence parce que je crois que chacun les approuve; les articles et règlements ont été entérinés non seulement par le Canada mais encore par tous les pays de l'Atlantique, en 1962, lors de la réunion de Londres.

Soit dit en passant, la convention a été signée, comme je l'ai déjà mentionné, par trois fonctionnaires du ministère des Transports. La première signature que je remarque est celle de M. Cumyn, un véritable gentilhomme.

Je désire faire à l'égard de ces amendements deux ou trois réserves qui me semblent importantes, et je suis assez certain que mon honorable ami de la Nouvelle-Écosse (l'honorable M. Kinley) sera d'accord avec moi au sujet d'au moins l'une d'entre elles. Je veux parler expressément de l'article 3 du bill modificateur, qui abroge l'alinéa b) du paragraphe (1) de l'article 114 de la loi sur la marine marchande du Canada et qui le remplace par un autre alinéa. La plupart des honorables sénateurs connaissent, j'en suis persuadé, l'alinéa b) du paragraphe (1) de l'article 114 de la loi sur la marine marchande du Canada. Il se lit ainsi:

Tous les navires britanniques, sauf...

b) les navires affectés uniquement à la pêche, ainsi que les autres navires occupés principalement à la pêche, dont la jauge brute ne dépasse pas cent cinquante tonneaux ... doivent, lorsqu'ils partent d'un endroit du Canada, avoir à bord des capitaines et des lieutenants dûment brevetés...

Suivant une certaine échelle.

En ce moment, je veux parler en particulier de Terre-Neuve et des navires de pêche de l'endroit dont la jauge brute est de moins de cent cinquante tonneaux, lesquels, en ce moment, n'exigent pas de capitaines ni de lieutenants brevetés. Cependant, l'article 3 du bill modificateur prévoit que tous les navires de pêche d'une jauge de plus de 25 tonneaux devront avoir à leur bord de tels capitaines et lieutenants brevetés, et, sans aucun doute, si on examine l'article 4, il semblerait que ces navires, en particulier les navires de pêche à moteur, devront également avoir à leur bord un chef mécanicien.

Honorables sénateurs, je ne suis pas encore en mesure de dire exactement quel effet un tel amendement va produire sur la flotte de pêche de Terre-Neuve. J'ai voulu obtenir certains renseignements à propos de nos navires immatriculés à Terre-Neuve, et ici j'aimerais rendre hommage aux fonctionnaires du ministère fédéral des Transports, du ministère fédéral des Pêcheries (Direction de l'expansion de la pisciculture) et du Service d'immatriculation des navires, ici à Ottawa, ainsi qu'au sous-chef de l'immatriculation à Saint-Jean. J'ai été en contact avec toutes ces personnes, à propos du bill, en vue d'obtenir certains renseignements dont j'avais besoin. Ces fonctionnaires se sont montrés fort empressés, et j'aimerais leur rendre hommage, d'abord parce qu'ils sont compétents, puis parce qu'ils étaient tout à fait disposés à m'aider à obtenir tout renseignement qu'ils pouvaient me transmettre. Tous, et surtout ceux que j'ai rencontrés, font grand honneur à la fonction publique du Canada.

D'après les renseignements que j'avais obtenus le 1^{er} janvier 1964, je conclus que le nombre des navires de toutes sortes immatriculés à Terre-Neuve était de 810, ce qui représente un tonnage global brut de 82,000 tonnes. De ce nombre, je crois qu'il y a 437 navires de toutes sortes dont le tonnage dépasse 25 tonnes et parmi ceux-ci—ce sont ceux qui comptent le plus pour ce qui a trait à la présente modification—il y a 164 navires de plus de 25 tonnes brutes qui sont désignés comme bateaux de pêche.

Les dossiers du ministère fédéral des Pêcheries indiquent qu'on a délivré 79 permis à des bateaux de pêche de Terre-Neuve, c'est-à-dire les gros chalutiers qui pêchent sur les Grands bancs et ailleurs et dont la plupart jaugent plus de 150 tonnes. L'année dernière, il y avait en outre 42 navires qui ont été utilisés au Labrador comme flotteurs munis de trappes à morue. Pour les honorables sénateurs qui ne sauraient pas ce qu'est un flotteur muni de trappes à morue, je dirai qu'il s'agit d'un petit navire de pêche qui