

sur le pays d'immatriculation. Cet état de choses, selon moi, est en désaccord avec certaines ententes signées avec d'autres pays et dont je viens de parler. D'autres part, son application n'est pas uniforme à l'égard de certains pays étrangers en ce sens que nous ne sommes pas autorisés à tenir compte de la compétence, mais nos exemptions se fondent exclusivement sur le pays d'immatriculation et la nature du commerce auquel se livre le navire.

L'honorable M. Macdonald: Puis-je demander à l'honorable leader si à son avis, le privilège que confère ce projet de loi s'applique seulement aux navires canadiens ou à ceux de tous les pays?

L'honorable M. Aseltine: Le but de la modification est de tirer les choses au clair afin que la loi n'aille pas à l'encontre des accords relatifs à la navigation et que nous en respections les conditions.

L'honorable M. Macdonald: Quand l'honorable leader a commenté cette disposition, j'ai compris qu'il voulait conférer certains droits, ou certains privilèges, aux navires canadiens.

L'honorable M. Aseltine: Je ne crois pas avoir parlé de la sorte.

L'honorable M. Macdonald: J'ai probablement mal compris.

L'honorable M. Aseltine: Je ne pense pas que cela fasse partie des modifications que renferme le projet de loi.

Cette question préoccupe le ministère des affaires extérieures et lorsque le bill sera déféré au comité, les fonctionnaires du ministère y assisteront pour expliquer pleinement les traités, avec quels pays ceux-ci ont été conclus, en quoi la loi actuelle n'est pas conforme à ces traités et ce qu'il faut pour la rendre conforme.

On propose de simplifier les dispositions actuelles touchant l'exemption des droits de pilotage obligatoire et d'ajouter l'autorisation d'accorder d'autres exemptions de temps à autre.

J'aimerais maintenant à revenir à la nouvelle Partie VIA qui a trait au pilotage sur les Grands lacs. Cette modification permettrait au gouverneur en conseil d'édicter des règlements spéciaux relatifs à la navigation sur les Grands lacs. La situation spéciale qui règne sur les Grands lacs et le fait d'avoir à collaborer étroitement avec les autorités américaines, relativement à tout pilotage dans ces eaux, rendent les dispositions actuelles de la loi visant le pilotage inapplicables dans cette région particulière. Toutefois, dans certaines parties des eaux désignées dans cette région il faudra appliquer certaines mesures de

pilotage et la chose s'imposera de plus en plus après que la Voie maritime sera parachevée.

En conséquence, la présente modification propose d'exiger que tout bâtiment d'une jauge brute de trois cents tonneaux ou plus qui naviguerait dans les eaux du bassin des Grands lacs soit piloté par un officier ou pilote autorisé, lorsque ledit bâtiment sera dans les eaux que désignera à cette fin le gouverneur en conseil et que dans les autres parties du bassin des Grands lacs le bâtiment aura à bord un officier ou pilote pourvu d'un certificat spécial. Cette partie du bill ressemble à la loi qu'envisage, sauf erreur, le gouvernement des États-Unis. De même les règlements qu'édicterait le gouverneur en conseil en vertu de la présente Partie ressembleront à ceux que le gouvernement des États-Unis est actuellement à étudier.

Honorables sénateurs, il reste encore plusieurs modifications de moindre importance visant certains points tels qu'une plus grande précision des qualités requises pour obtenir le brevet d'officier de pont sur les transbordeurs, les changements dans la reconnaissance au Canada des brevets émis dans d'autres parties du Commonwealth, la modification des définitions de "voyage en eaux intérieures" et de "voyage international", plus un certain nombre de points moins importants qui, à mon sens, peuvent plus facilement être traités au comité que par moi-même en ce moment.

L'honorable John J. Kinley: Honorables sénateurs, l'objet de la mesure à l'étude est de modifier la loi sur la marine marchande du Canada. Présentée par le leader du gouvernement au Sénat (l'honorable M. Aseltine) il s'agit donc d'une mesure d'initiative ministérielle. La mesure intéresse tout particulièrement ceux d'entre nous qui viennent des provinces Maritimes et certes aussi ceux qui représentent les régions du littoral du Pacifique.

On pourrait appeler la loi sur la marine marchande du Canada la charte de la construction navale au Canada. Mais je ne crois pas que ce soit une très bonne charte, étant donné que notre marine marchande a souvent passé, au cours des ans, par des heures très sombres. L'aménagement de la voie maritime du Saint-Laurent semble faire briller une nouvelle lueur et nous ouvrir, espérons-le, de nouvelles perspectives. Mais à l'heure actuelle, nous n'avons à notre bilan que des échecs, tandis que l'avenir s'annonce encore plus menaçant. Le moment est sûrement venu d'une nouvelle charte et d'un nouvel effort. Je ne m'attarderai cependant pas là-dessus.

Avant de proposer la deuxième lecture du projet de loi, le leader du gouvernement