

[Text]

you get. In each instance the largest subsidized trawlers were operating at a loss.

Here again, the new Minister of Fisheries feels that the little man, in showing his independence, is responsible for the fact that these large draggers are not cutting the mustard as far as monetary returns are concerned. These same reports show that the efficiencies of these vessels are cut down when crew members fail to show—when it comes time to sail, and the vessels have to go to sea short-handed. Even in some cases they have to stay in port until replacements are found.

Over 60 per cent of the trips of these large steel draggers working out of Newfoundland were made in 1966 short-handed.

I quote again from John Proskie's report, page 13. This is the number of men per crew on the Newfoundland trawlers in 1966. This is his 1966 report.

The normal complement was sixteen men on the 120-foot trawlers, and on 7.6 per cent of their trips, they went out short-handed.

In regards to the 120-foot trawlers, on 61 per cent of the trips they require a normal complement of 16 men. They only made 8 trips with a full complement. This is on page 14.

The fact that the vessel owners take 65 per cent of the landed value of the gross stock is of little consequence in formulating these reports. In one instance Mr. John Proskie ignores the vessel owners' share entirely in discussing the crew's earnings in one section in 1965. That is, they do not figure the vessel owner's share as being relative to inducement to get the men aboard the boat.

In discussing the returns to labour in this *Cost and Earnings of Selected Fishing Enterprises of the Atlantic Provinces 1965* on page 31:

The net earnings of crew members discussed so far were arrived at by subtracting the crew's expenses from the gross earnings.

And he states:

The principal crew expense for the vessel study is for food.

There is no mention of the 65 per cent boat share which is definitely relative to whether the men make any money or not. As a matter of fact one of the fishing companies instituted what they like to call an incentive program

[Interpretation]

Vous pouvez parcourir tous ces rapports et c'est ce que vous trouvez.

Dans ces cas, les bateaux les mieux subventionnés avaient une perte d'exploitation là aussi.

Mais là encore le ministre des Pêcheries estime que le pêcheur à faible revenu est responsable du fait que ces gros n'arrivent pas à faire des bénéfices. Car, dans le même rapport, on voit que l'efficacité de ces bateaux baisse lorsque l'équipage n'arrive pas à bord, au moment de prendre la mer; et quand c'est le temps d'appareiller, le bateau doit lever l'ancre avec une partie seulement de son équipage.

Plus de 60 p. 100 de ces chalutiers d'acier ont été construits en 1966, et ils n'avaient pas la main-d'œuvre voulue.

Je cite encore le rapport de John Proskie, page 13. C'est le nombre d'hommes par équipage sur les chalutiers de Terre-Neuve en 1966. C'est son rapport de 1966.

Le nombre normal par chalut était de 16 hommes et 7.6 p. 100 de leurs voyages se faisaient avec un équipage plus restreint.

Pour les chalutiers de 120 pieds, 61 p. 100 des voyages exigeaient un équipage normal de 16 hommes, ils n'ont fait que 8 voyages avec l'équipage voulu.

C'est à la page 14.

Le fait que les propriétaires de bateaux prennent 65 p. 100 de la valeur de la prise brute ne joue guère dans l'établissement de ces rapports. Une fois, M. John Proskie ignore complètement la part du propriétaire de navires en discutant de salaire de l'équipage dans un article en 1965. C'est-à-dire qu'ils n'estiment pas la part du propriétaire du bateau comme pouvant attirer les hommes sur le bateau.

En parlant de la rémunération du travail, pour ce rapport de 1965, à la page 31:

Les gains nets de l'équipage sont calculés en soustrayant les dépenses des hommes des recettes totales.

Et il déclara:

La principale dépense de l'équipage pour l'étude sur les bateaux est la nourriture.

Il n'est donc plus question de 65 p. 100 de la part du bateau quant au fait que les hommes font de l'argent ou non.

Une des compagnies de navigation a lancé un programme d'encouragement, prenant une