

parfois dès l'âge de douze ans. Ils débutent comme piqueurs; ils deviennent ensuite décolleurs, puis trancheurs, et enfin, associés dans les doris. Pendant tout ce temps-là ils n'ont pas l'occasion de pouvoir s'instruire suffisamment; ils n'ont pas le loisir de suivre les cours d'une école de navigation pour passer un examen en vue d'obtenir leur certificat de patron. D'après la loi actuelle, le patron d'un bateau dépassant un certain tonnage ne peut pas obtenir de congé pour ce bateau, s'il n'est pas muni d'un certificat. Pendant la guerre, le Canada a perdu presque tout son commerce maritime à cause de cette restriction. A cette époque, les bateaux de la Nouvelle-Ecosse se transportèrent du Canada à Terre-Neuve ou aux Barbades, où l'on permet à un patron de commander un bateau sans certificat, pourvu qu'il en soit capable.

L'année dernière, on construisit une magnifique goélette de pêche d'un genre tout nouveau, mais lorsque le jaugeur de la marine mesura le bateau, il constata que le jaugeage dépassait le chiffre réglementaire, avec cette conséquence que le capitaine se trouvait dans la nécessité d'obtenir ses lettres de congé par un tiers. Ces bateaux sont construits sous le régime coopératif: un homme détient une action, un autre une demi-action, un autre deux actions, et ainsi de suite: tous les actionnaires sont des pêcheurs ou les membres de leurs familles. J'ai parlé de la chose au ministre des Pêcheries et au ministre du Revenu national, et j'aimerais bien à obtenir quelques renseignements afin que je puisse télégraphier aux gens de Lunenburg qui exploitent cette goélette si oui ou non ce bateau, qui est la propriété de gens de la Nouvelle-Ecosse et dont l'équipage demeure dans cette province, peut décharger son poisson dans la Nouvelle-Ecosse sans avoir à payer de droits ou les taxes d'accise.

Le très hon. M. BENNETT: L'honorable député a soulevé une question qui est visée, comme il le sait aussi bien que moi-même, par les dispositions de la loi de la marine marchande du Canada. Cette loi nous impose certaines restrictions très précises qui seront supprimées par le Statut de Westminster. En d'autres mots, lorsque la mesure législative que nous avons discutée hier aura été adoptée par le parlement impérial, nous pourrons sans réserve légiférer comme nous l'entendrons en ce qui concerne la loi de la marine marchande du Canada. Mais puis-je faire remarquer à mon honorable ami que la question qu'il a soulevée n'intéresse pas les pêcheurs seulement. Je puis lui signaler dans divers statuts des différentes provinces du Dominion des lois admettant un individu à la pratique du droit

sans avoir à subir les examens réguliers ordinairement exigés à cette fin, et il y a au moins le cas d'un certain personnage à qui, par un acte de l'assemblée législative, la permission a été accordée d'exercer la profession de médecin. En d'autres mots, on reconnaît le principe qu'une certaine expérience outre certaines autres qualités qui ne répondent pas entièrement aux exigences probatoires imposées par l'association du barreau ou l'association médicale seront jugées suffisantes. Mon honorable ami s'est dit d'avis que ce principe pourrait s'appliquer à d'autres. Vous avez des jeunes gens qui prennent la mer sur des bateaux de pêche. Ils s'en vont sur les bancs et ils font leur chemin jusqu'à ce qu'ils deviennent des seconds et finalement des patrons, mais la loi prescrit qu'ils ne pourront pas obtenir pour leurs bateaux les lettres de congé d'un port quelconque si le jaugeage de l'embarcation dépasse la limite fixée par la loi; je crois que la limite est de 100 tonneaux.

M. DUFF: Cent cinquante tonneaux.

Le très hon. M. BENNETT: Oui, 150 tonneaux. En d'autres termes, si le régistreur des navires constate un jaugeage supérieur à 150 tonneaux le navire doit être commandé par un patron breveté. Ceci est une question que les gouvernements successifs ont eu à examiner dans le cas d'avocats, de médecins et de dentistes et autres professions, et on a cru devoir établir un certain niveau au point de vue des qualités requises et de s'en tenir rigoureusement à ce niveau. Relativement à ceux qui peuvent acquérir l'habileté voulue pour conduire les bateaux par suite de ce que vous appellerez l'expérience, sans avoir jamais eu à subir d'examen, il y avait jusqu'à ces dernières années, beaucoup plus de latitude; mais, comme la loi existe actuellement, un marin qui ne possède pas de certificat ne peut obtenir de congé pour son navire si le jaugeage dépasse 150 tonneaux. Je crois avoir expliqué la chose clairement.

La question de modifier ce règlement ne peut pas être soulevée au cours de la discussion sur la loi en cause. Cependant elle offre un caractère tellement important qu'il faudra l'étudier lorsque l'autorité de ce parlement en vue de légiférer relativement à la marine marchande du Canada sera complète et reconnue sans réserve. Mais telle qu'elle existe je ne vois pas qu'elle puisse s'appliquer dans le cas en question, parce que si mon honorable ami veut bien examiner le texte des exemptions de la taxe de vente il constatera que la prise est absolument libre de toute taxe d'accise, ce qui est le point le plus important, c'est-à-dire le poisson pris par un marin en haute mer, sur les bancs ou ailleurs, si la pêche est faite sur