

remonter le fleuve. Je ne suis pas certain de ce que cela va nous donner. Je pense que ce sera une aide précieuse pour Terre-Neuve et peut-être aussi pour les provinces Maritimes. De toute façon, je crois qu'il faut la mettre à l'essai parce que c'est nouveau et parce que la mesure protège le cabotage. En ce sens, je crois qu'elle sera utile.

Pour ce qui est de l'article au sujet des capitaines et des lieutenants—je ne les ai jamais entendu appeler des lieutenants; d'habitude, on les appelle des seconds, par chez nous—je me souviens qu'il y a quelques années, la même question s'est posée au comité permanent des transports et communications du Sénat. J'étais alors membre de ce comité comme bien d'autres honorables sénateurs. Les audiences ont eu lieu en mai 1956 et voici la liste des sénateurs qui étaient présents: les honorables sénateurs Hugessen, Aseltine, Beaubien, Bradley, Connolly (Halifax-Nord), Connolly (Ottawa-Ouest), Euler, Gouin, Grant, Hardy, Isnor, Kinley, MacKinnon, McKeen, McLean, Molson, Paterson, Roebuck et Smith (Queens-Shelburne).

Nous avons siégé pendant quelques jours à ce comité. Après quoi, le ministre a dit en guise de conclusion:

Après discussion et sur la motion de l'honorable sénateur Kinley, appuyée par l'honorable sénateur Smith, il a été résolu que l'article 6 du bill soit biffé.

Il s'agit du bill qui devait réduire le tonnage de 150 à 15 tonneaux à l'époque, pour ce qui est des navires qu'on peut confier à un capitaine non breveté. Après discussion avec les fonctionnaires du ministère des Transports, et après examen et nombre de télégrammes de gens sur place—et je pourrais ajouter que j'en ai reçu moi aussi de nombreux à ce sujet—on en a conclu que ces hommes étaient compétents en raison de leur service et de leur expérience, et on a décerné des brevets à tout le monde.

Au temps des navires à voile, le rôle du capitaine était plus difficile et comportait plus de risques. Maintenant, bien entendu, ils sont équipés de moteurs et d'instruments qui en rendent la manœuvre plus facile, mais, de toutes manières, ces capitaines sont de bons marins et de bons pêcheurs.

Il ne faut pas oublier non plus qu'aujourd'hui ces navires coûtent environ un quart de million de dollars chacun. Croyez-vous que les propriétaires leur confieraient un navire s'ils pensaient qu'ils les mèneraient à leur destruction? Les pertes sont peu élevées. En outre, ils travaillent sous un régime de participation aux bénéfices et si un homme n'était pas compétent l'équipage n'en voudrait pas.

Je le répète, ils retirent une part des bénéfices et la concurrence est forte. Par conséquent, si un capitaine n'est pas compétent, l'équipage ne le tolérera pas. De plus, ces hommes sont formés à l'école de l'expérience. Que diriez-vous d'être obligés de subir un examen sur des matières scolaires à 40 ans? Ces hommes connaissent leur métier. Rien d'étonnant qu'ils redoutent les études nécessaires pour réussir à un examen de ce genre.

Je me suis réjoui avec le sénateur Hollett d'entendre le sénateur Bouffard dire:

Je tiens à signaler qu'un certificat de service est un certificat délivré aux pêcheurs qui ont déjà servi à ce titre pour une période donnée et que ces certificats seront délivrés en fonction d'un tel service sans autre examen.

Je me proposais de demander un examen oral—ils l'ont fait pour moi lorsque la chose a été proposée. Ils ont envoyé des examinateurs sur place et ont discuté de la question avec les hommes et les ont examinés, et ils ont constaté qu'ils étaient tous très compétents.

...on ne refusera pas ceux qui ont acquis de l'expérience à l'égard des bâtiments de pêche, qu'ils aient obtenu un certificat ou non. Ils n'auront pas besoin de passer aucun autre examen et ils auront un brevet de compétence qui leur permettra de continuer à gagner leur vie. On me donne à entendre que nous pouvons avoir la certitude qu'aucune disposition du bill à l'étude n'aura pour effet immédiat de priver subitement un pêcheur de son gagne-pain.

C'est une bonne nouvelle; je crois que c'est une excellente chose. C'est dire que le ministère est disposé à collaborer. Il ne faut pas oublier que si nous avions 50 patrons de bateaux en chômage, la situation serait grave.

L'honorable M. Aseltine: Pourquoi l'a-t-on indiqué autrement dans le bill, si on se propose d'agir ainsi?

L'honorable M. Kinley: Ma foi, depuis que le bill a été présenté, nous nous sommes livrés à un petit travail de revision. On nous a donné l'assurance que la chose se fera. Si ma mémoire est fidèle, mon honorable ami m'a appuyé, la dernière fois, dans mes efforts pour obtenir ce résultat, et peut-être pourrions-nous y arriver cette fois.

L'honorable M. Aseltine: Je vais vous appuyer de nouveau. Mais le point que je ne saisis pas est pourquoi le bill est rédigé de cette façon, si nous ne sommes pas pour nous conformer à ces dispositions.