

M. CLARK: Monsieur le président, la question de l'affrètement de navires de patrouille se trouve englobée dans le crédit 132.

M. HOWARD: Monsieur le président, serait-il à propos d'en traiter maintenant? Nous vous avons mené à travers tout le livre, monsieur Clark, et il n'est pas logique d'arrêter maintenant.

M. CLARK: Monsieur le président, je me demande si M. Howard voudrait rendre sa question plus claire.

M. HOWARD: Oui. Je voulais uniquement savoir si les patrouilleurs des pêches étaient compris quelque part dans les services mobiles, et je voulais ensuite poursuivre...

M. CLARK: Oui, c'est exact.

M. HOWARD: D'abord, j'aimerais savoir comment on en arrive au tarif d'affrètement pour un navire, n'importe quel navire. Est-ce en négociant avec le propriétaire du bateau? Ou avez-vous un barème tout fait pour les bateaux de certaines grosseurs ou de certaines classes? Simplement, comment en arrivez-vous à un certain tarif d'affrètement?

M. CLARK: On y arrive en négociant avec le particulier et, bien sûr, en nous basant sur notre connaissance de la situation en matière de tarif d'affrètement dans la région à un moment donné. Nous nous fondons aussi sur l'expérience que nous possédons de l'affrètement et des prix courants. Mais il s'agit de négociation.

M. HOWARD: Négociez-vous aussi la structure des salaires ou le traitement de l'officier même qui se trouve à bord d'un navire, affrété ou, au contraire, l'échelle est-elle établie d'avance?

M. CLARK: Non. Le contrat que nous passons en affrétant un navire n'est pas toujours celui du navire non équipé. Le tarif d'affrètement comprend l'équipage.

M. HOWARD: J'ai une longue lettre d'un particulier qui mentionne un salaire de \$259 par mois, qu'il distingue du tarif d'affrètement qu'il obtient.

M. CLARK: Je crois comprendre mieux maintenant ce que demande M. Howard. De fait, le salaire du capitaine du navire affrété est établi pour nous par le ministère du Travail.

M. HOWARD: Le salaire est de \$259 par mois, comme ce particulier me le dit?

M. CLARK: L'échelle varie, suivant les indications du ministère du Travail.

M. HOWARD: Sur quoi se fondent les variations?

M. CLARK: Sur la grosseur du navire et sur le tarif d'ensemble.

M. HOWARD: Dans ce cas-ci, alors, je présume que le salaire est de \$259 par mois. Je n'ai aucune raison de croire que...

M. CLARK: Je suppose, monsieur le président, le salaire régnant, de toute façon.

M. HOWARD: Voici quelques-uns des problèmes qu'il soulève et dont on pourrait s'occuper, je pense. Je ne sais pas quel est le bateau même dont il parle. Je n'en connais pas la grosseur. Mais il y a un mécanicien avec le capitaine, alors c'est plus qu'un bateau à rames. Le salaire de \$259 par mois me semble bas plus que de raison.

Si nous pouvons nous fonder sur le salaire de \$259 par mois, indiqué par cet homme, pour nous orienter dans l'examen des autres salaires payés, je pense que ces derniers doivent nécessairement être moins élevés et qu'ils devraient être remontés.

La deuxième chose que je veux savoir au sujet des hommes qui travaillent à ces conditions c'est le nombre d'heures qu'ils consacrent à leur travail proprement dit. Si je comprends bien, certaines dispositions prévoient les congés accordés à la fin de la saison ou au cours de la saison, suivant le nombre de jours de travail. Est-ce exact, en somme? Comment cela fonctionne-t-il?

M. CLARK: Monsieur le président, en certains cas, le surtemps est compensé par des congés à la fin de la saison. En d'autres circonstances, au lieu de surtemps, un régime de boni de 15 p. 100 par mois, élaboré par le Conseil du Trésor et s'appliquant à tous les ministères, règne pour les équipages. Il y a donc deux modes de compensation.