

ficats sur des bateaux qui pouvaient antérieurement s'en passer, c'est-à-dire qu'il y a de nouvelles catégories de brevets de capitaines et de seconds. Sous l'autorité de la nouvelle loi il devenait impossible de qualifier ceux qui devaient exécuter le travail qui exigeait la possession de certificats, et les certificats de service devaient servir de moyen terme entre les exigences de l'ancienne loi et celles de la nouvelle. Les certificats de service sont appelés à disparaître graduellement. Ils comportaient simplement l'examen de ceux qui, sans posséder les qualités requises, exécutaient effectivement le travail; si les candidats pouvaient subir avec succès une épreuve assez élémentaire sur les règlements des routes et les principes fondamentaux du matelotage, ils recevaient un certificat de service les autorisant à s'occuper du commerce domestique.

Le très hon. M. BENNETT: Pour combien de temps?

L'hon. M. HOWE: Indéfiniment.

M. TAYLOR (Nanaïmo): Mais je désire ajouter qu'en apparence du moins, cet article particulier de la loi qui permet l'octroi des certificats paraît, aux yeux du profane, mal rédigé. Si j'en avais le texte je pourrais facilement montrer au ministre qu'il donne lieu à une interprétation étrangère à l'intention de la loi.

L'hon. M. HOWE: L'article en question a été rédigé par les conseillers juridiques de la couronne. Le fonctionnaire de mon ministère qui surveille les examens des capitaines et des seconds déclare qu'en pratique l'article s'est avéré l'un des meilleurs possible, et qu'il ne pourrait suggérer d'en modifier le texte pour le moment. J'ajouterai que les opinions sont bien divergentes, de l'Atlantique au Pacifique, sur ces certificats de service. Sur l'Atlantique on est d'avis que les exigences sont excessives, et qu'elles éloignent du commerce domestique trop de personnes qui devaient pouvoir y travailler. Sur le Pacifique, elles paraissent trop peu rigides. Cependant, pour l'ensemble du pays, et c'est sur tout le dominion que doit se guider un ministère comme celui-ci, nous pensons que l'article, tel que nous l'avons, est des plus pratiques possible.

M. NEILL: Ces certificats de service ne sont-ils pas limités aux bateaux de pêche?

L'hon. M. HOWE: Non, car le commerce domestique compte encore d'autres bateaux qui comportent des certificats de service. Les bateaux-usine les comportent aussi.

M. CLARKE (Rosedale): Je note deux postes sur les impressions et la papeterie.

Le premier porte \$900 en 1937-1938 comme en 1938-1939. Un peu plus bas j'aperçois un poste pour impressions et papeterie, avec une dépense de \$6,000 pour 1938-1939, et de \$5,000 pour 1937-1938. Pourquoi cette augmentation de mille dollars pour frais d'impression et papeterie dans l'un de ces postes, et aussi pourquoi y a-t-il deux postes? Pourquoi des postes distincts l'un de l'autre?

L'hon. M. HOWE: La nouvelle loi de la marine marchande rendra nécessaire l'emploi de nouvelles formules dans presque tous les services du département qui est très ramifié et qui exige un très grand nombre de formules. Bien que plusieurs de ces dernières ne servent que rarement, les modifications qu'on y apportera nécessiteront beaucoup d'impressions. Le deuxième poste a un caractère d'urgence qui ne se reproduira pas; il provient du supplément d'impressions occasionné par la révision des formules et par le besoin de compléter les approvisionnements.

M. TAYLOR (Nanaïmo): J'ai demandé un exemplaire de la loi de la marine marchande et dès que je l'aurai reçu, j'en signalerai certaine partie à l'attention du ministre. Malgré ses explications, je ne crois pas que l'article en question soit bien rédigé.

M. CHURCH: Le ministre n'a pas complètement répondu à la question que je lui ai posée au sujet des différents services de navigation? Faut-il admettre que, lorsqu'il s'agit des subventions à la navigation, le Gouvernement soit subordonné à un autre pouvoir pour tenir libres ses routes commerciales? Si c'est là tout ce que nous votons, mieux vaudrait pour lui reconnaître sans détour que nous écorniflons la protection de notre navigation à même les recettes péniblement gagnées du contribuable britannique. Puisque notre pays vient au cinquième rang pour son commerce extérieur, ne pouvons-nous pas tenir ouvertes ces merveilleuses routes? C'est une situation humiliante pour le peuple canadien, surtout quand le ministre chargé de la chose admet que nous n'avons absolument pas d'autre protection que celle que nous fournit la mère patrie. Il reconnaît que nous ne sommes protégés ni sur les Grands Lacs, ni dans le golfe, ni sur les rivières ou les océans que nos navires sillonnent. Je suis tout de même content de savoir cela.

L'hon. M. HOWE: Nous avons, au Canada, assez de matelots pour manoeuvrer tous nos navires canadiens et nous avons tous les moyens de formation voulus pour ceux qui désirent embrasser cette carrière. Si quelqu'un nous demande de lui donner cette formation, nous aurons aisément tous les services voulus pour