

cité la loi des sinistres maritimes de 1901; mais est-il besoin de lui dire que cette loi n'intéresse nullement le pilotage. Elle vise uniquement à l'établissement d'enquêtes relativement aux sinistres maritimes et à constater si le capitaine ou le mécanicien ou un des officiers de bord s'est rendu coupable de négligence ou a commis quelque erreur, au cours de la navigation. La loi relative aux pilotes statue sur le mode d'instruction de leur procès et tout procès de ce genre est chose fort grave. L'instruction du procès se fait comme celle des causes portées devant un tribunal de justice; les pilotes et le gouvernement sont représentés par leurs avocats respectifs; les dépositions des témoins se font sous la foi du serment, et les délibérations sont précisément similaires à celles qui ont eu lieu devant tout autre tribunal de justice. Ces procès sont chose si importante que la loi autorise les parties intéressées à interjeter appel à la cour Supérieure de toute décision rendue par l'administration de pilotage. La loi statue sur tous les délits dont les pilotes peuvent se rendre coupables, depuis le cas du pilote en état d'ivresse, lorsqu'il est de service, jusqu'à celui du pilote qui fait échouer son navire, et les peines décrétées comprennent une amende de \$20 au minimum jusqu'à la déchéance de la commission du pilote, et cela à perpétuité. Le ministre devrait s'en tenir à l'interprétation qu'il a donnée à sa mesure, lorsqu'il en a expliqué les diverses dispositions, en séance du comité. Pour mon propre compte, je ne veux nullement contrecarrer les vœux exprimés par les hommes d'affaires de Montréal ou de Québec, et c'est là aussi, sans doute, l'attitude de mes collègues de la gauche; mais les citoyens de ces villes ne songent nullement à attribuer au ministre, chef politique d'un ministère, les pouvoirs délégués par les statuts révisés au Canada aux administrations de pilotage, relativement à l'instruction des procès des pilotes accusés de certains délits. Je propose donc :

L'addition des mots qui suivent à la fin de l'article 1 :—

Néanmoins nulle disposition contenue dans la présente loi n'autorisera le ministre de la Marine et des Pêcheries à s'ériger en tribunal pour l'instruction des procès relativement aux délits dont les pilotes peuvent être accusés devant les administrations de pilotage.

L'honorable M. PREFONTAINE : Je ne m'oppose nullement à cet amendement, parce que je n'ai jamais eu l'intention de me constituer en tribunal, relativement à ces causes. Le ministre n'a pas mission de remplir ces fonctions de juge; en outre, lorsqu'il s'agit de la révocation de la commission, il est toujours nommé des assesseurs qui ont les aptitudes voulues pour remplir ces fonctions.

L'amendement est adopté; le comité rend compte de ses travaux sur le projet de loi qui est voté en troisième délibération et adopté.

LOI RELATIVE A L'INSPECTION DES BATEAUX A VAPEUR—AMENDEMENT.

Le bill (n° 101) tendant à modifier la loi relative à l'inspection des bateaux à vapeur, 1898, (M. Préfontaine), est voté en deuxième délibération et la Chambre se forme en comité afin de le délibérer.

Article 1.

1. Le paragraphe 1 de l'article 6 de la loi sur l'inspection des bateaux à vapeur (1898) est amendé par l'insertion de l'alinéa suivant :—

(g.) Pour l'inspection des machines et l'outillage des bateaux à vapeur mûs par le gaz, un fluide, le naphte, l'électricité ou toute autre force motrice, mécanique ou chimique, et relativement à ces bateaux, pour effectuer les modifications jugées utiles dans les formules A et B de la seconde annexe de cette loi.

M. PREFONTAINE : C'est l'unique article de ce bill. L'article 6 de la loi énumère les différents objets au sujet desquels l'Exécutif peut établir des règlements; et après l'adoption du bill à l'étude, le pouvoir d'établir des règlements relativement à cette catégorie de bateaux sera inclus. Jusqu'ici, les bateaux de cette catégorie n'ont pas été soumis à l'inspection et ceux qui désirent exploiter ces bateaux pour le service des voyageurs nous ont maintes fois demandé de les soumettre à l'inspection et de délivrer le certificat voulu, afin qu'ils offrent au public toutes les garanties de sécurité nécessaires.

M. CLARKE : L'inspection ne s'appliquera donc qu'aux bateaux transportant des voyageurs ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Oui, et suivant l'urgence.

M. HAGGART : Il n'y a rien de modifié au sujet des honoraires ?

L'honorable M. PREFONTAINE : Il n'y a pas d'honoraires.

M. HAGGART : Il y a des honoraires, et voilà ce qui distingue le système américain du nôtre. Aux Etats-Unis, on fait une inspection des plus complètes et l'on accorde un certificat, sans exiger d'honoraires; tandis qu'ici, la plainte qu'on entend partout formulée—je ne sais si ce grief est bien ou mal fondé—c'est qu'il faut verser des honoraires. Pourquoi donc ne pas placer notre marine marchande sur le même pied que celle des Etats-Unis ?

M. PREFONTAINE : La loi laisse la chose à la discrétion de l'exécutif.

M. CLANCY : Il y a quelques mois, le ministère de la Marine a été saisi d'une question se rattachant à l'autorisation et l'inspection des chaloupes mues par le naphte. Les inspecteurs ont refusé de faire l'inspection, sous prétexte qu'ils n'y étaient pas autorisés, et ces messieurs sem-