

est opportune et elle serait encore meilleure si le droit était réduit davantage, parce que les profits du commerce maritime sont d'autant plus grands que le droit de tonnage et autre droits imposés dans les ports sont peu élevés.

L'honorable M. POWER : C'est une bonne chose.

L'honorable sir MACKENZIE BOWELL : Je ne sais pas pourquoi le droit a été réduit d'un demi centin.

L'honorable M. ELLIS : C'est un pas très timide dans la bonne direction.

L'article est adopté.

Article 10.

10. Les alinéas (i) et (j) de l'article 565 de la dite loi sont abrogés et remplacés par les suivants :

i) "passagers" signifie toutes personnes transportées sur un bateau à vapeur, autres que le capitaine et les hommes d'équipage, le propriétaire, sa famille et les domestiques de sa maison, et autres que les hôtes du propriétaire de tout bateau à vapeur employé exclusivement comme bateau de plaisance, si ces hôtes sont transportés sur ce bateau à vapeur sans rémunération ou profit d'aucune sorte ; et

j) "bateau à vapeur à passagers" signifie tout bateau à vapeur transportant des passagers.

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : Un débat a eu lieu sur la définition du mot "passagers", et l'on a voulu dissiper tout doute. L'objet du présent amendement est de bien faire comprendre que, outre le capitaine et les hommes d'équipage ; sa famille et les domestiques de sa maison et ses hôtes transportés gratuitement sont compris dans cette expression.

L'article est adopté.

Article 12.

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : La loi telle qu'elle existe contient plusieurs exemptions et des exemptions partielles, et l'objet du présent amendement est d'élucider et refondre ses dispositions.

L'honorable M. LOUGHEED : Mon honorable ami dit-il quelle protection additionnelle est requise sur les bateaux par cette réglementation ?

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : Ces bateaux sont soumis aux

dispositions de la loi générale concernant les bateaux à vapeur transportant des passagers.

L'honorable M. LOUGHEED : Un doute s'élève dans mon esprit sur la question de savoir si l'interprétation donnée au mot "passagers" que nous avons déjà expliqué, ne donne pas une trop grande latitude, et si cette latitude n'aura pas pour effet d'exempter un bateau à vapeur à passagers des charges imposées sur lui par la loi—le "passager" devant être une personne payant le prix de son passage ou de son transport. Or, plusieurs bateaux pourraient éluder cette disposition de la loi afin de se soustraire au droit imposé sur eux. Dans un autre article, nous avons étendu le sens du mot "passager" de manière qu'un capitaine peut transporter sa famille et ses hôtes et les passagers non payants sans être considérés comme un capitaine de bateau à passagers.

L'honorable sir RICHARD CARTWRIGHT : Dans ce cas il ne peut exiger aucun prix de ceux qu'il transporte.

L'article est adopté.

Article 13.

13. L'article 591 de la dite loi est abrogé et remplacé par le suivant :

591. Le capitaine, le propriétaire ou le mécanicien de tout bateau à vapeur, ou la personne en charge du bateau, doit, le plus tôt possible après un accident par lequel la coque, la machine ou la chaudière, ou quelque partie de l'une ou des autres, a été endommagée, forcée ou affaiblie d'une manière notable, donner avis de l'accident à l'inspecteur qui a délivré le certificat.

L'honorable M. SCOTT : Le seul changement est l'addition des mots "qui a délivré le certificat".

L'honorable M. POWER : Pourquoi ce changement est-il fait ? Par exemple, disons qu'un navire obtienne son certificat à Québec. Ce vaisseau est peut-être engagé dans la navigation côtière de la Nouvelle-Ecosse et il a, peut-être, été endommagé considérablement. Pourquoi le capitaine qui a fait, peut-être, Halifax son principal port, serait-il requis de faire rapport de son accident à l'inspecteur de Québec, au lieu de s'adresser à l'inspecteur, d'Halifax ? Ce dernier peut, sans doute, communiquer avec l'inspecteur, de Québec ; mais il me semble qu'il serait plus commode, dans ce cas.