

contravention, d'une amende de quarante dollars au plus, et pourra, en outre, être destitué de son emploi par le Gouverneur en conseil.

C'est là une disposition très sévère qui fut édictée il y a quelques années en vue de mettre un terme au racolage.

M. FOSTER : Quelle est la taxe aujourd'hui ?

M. PREFONTAINE : Cinquante cents ; mais aux termes du projet de loi, le proposé aux engagements pourra demander plus de cinquante cents dans la Colombie-Anglaise, sans être passible de l'amende.

M. R. L. BORDEN : L'honorable ministre aura-t-il l'obligeance de lire l'article du bill en discussion modifié de la manière qu'il le désire ?

M. PREFONTAINE : Il sera ainsi conçu :

L'article 18 de l'acte des matelots, chapitre 7, des statuts révisés est modifié par l'addition du paragraphe suivant audit article :

2. Le présent article ne s'appliquera pas à la province de la Colombie-Anglaise.

Nous voulons que la Colombie-Anglaise soit soustraite à l'application de l'article 18.

M. R. L. BORDEN : Je n'ai pas très bien saisi les explications fournies par le ministre. Aura-t-il l'obligeance de dire à la demande, ou à la requête de qui cet amendement est effectué ?

M. PREFONTAINE : La proposition est contenue dans un document transmis au département le 2 mai 1904 par le secrétaire de la chambre du commerce de Victoria (C.-A.)

M. FOSTER : Quelle raison donne-t-on ? Le ministre n'a pas donné de raison. On se contente de dire que ce changement a été demandé par la chambre de commerce, mais, à mon avis, le ministre, ou le département par son entremise, devrait dire à la Chambre quelles raisons on invoque. Mon honorable ami sait que c'est en vue de mettre un terme à un très grand abus que cette loi fut adoptée ; on voulait faire disparaître les violences et les injustices qui se commettaient jadis dans les ports d'embarquement dans le but de recruter les équipages des navires. Le bill actuel supprime la protection ainsi fournie par la loi et présente de plus cet inconvénient de sanctionner une exception à la loi générale, état de choses qu'il est important d'éviter le plus possible, le ministre le reconnaîtra. A ce double point de vue, le ministre devrait nous dire quelles sont les raisons invoquées par lui ou par la chambre de commerce.

M. PREFONTAINE : J'ai expliqué que depuis deux ans on avait représenté au département qu'il était impossible de se procurer des équipages dans nul port de la Colombie-Anglaise.

M. FOSTER : Comment a-t-on résolu la difficulté jusqu'ici ?

M. PREFONTAINE.

M. PREFONTAINE : On se les est procurés à Seattle et autres ports des Etats-Unis. La lettre qui accompagne la pétition est conçue en ces termes :

22 mai, 1904.

L'honorable M. le ministre
de la Marine et des Pêcheries,
Ottawa, Ontario.

Monsieur,—Notre chambre de commerce a dû se préoccuper des conditions désavantageuses dans lesquelles se fait le chargement des navires dans la Colombie-Anglaise, par suite de la nécessité où l'on est de recruter les équipages dans les ports des Etats-Unis.

Un comité a fait rapport à ce sujet, et j'ai été chargé de vous transmettre le texte de son rapport ci-annexé, et, au nom de la chambre de commerce, de demander vos bons offices en vue d'obtenir le remède désiré.

Votre bien dévoué,
(Signé) F. ELWORTHY,
Secrétaire.

Le rapport est rédigé comme suit :

Au président et aux membres
de la chambre de commerce de Victoria,
Colombie-Anglaise.

Messieurs,—Le comité que vous avez nommé pour s'enquérir des conditions d'engagement dans les ports de la Colombie-Anglaise des matelots qui s'embarquent sur des navires marchands naviguant à l'étranger, a l'honneur de faire rapport comme suit :

Les règlements concernant l'engagement des matelots sur les navires allant à l'étranger, sont préjudiciables au commerce canadien sur cette côte, et doivent inévitablement favoriser les ports des Etats-Unis.

Les préposés de l'engagement ne veulent pas prendre la responsabilité de trouver des équipages pour navires allant naviguer à l'étranger et les capitaines de navires n'ont pas le droit d'employer aucune autre personne pour aider à se procurer leurs équipages.

Dans une cause récente à Vancouver, un maître de pension a été condamné à \$500 d'amende pour avoir engagé cinq matelots pour le navire "Linlightgowshire".

On a découvert que cette poursuite avait été instituée à l'instigation de maîtres de pension de Pudget-Sound, afin d'obliger les autorités canadiennes à mettre en vigueur avec la plus grande sévérité les règlements concernant l'engagement des matelots ; ces maîtres de pension de Puget-Sound envoient dans ce but des émissaires dans les différents ports de la Colombie, et le tort qu'ils causent aux intérêts canadiens est considérable.

Presque invariablement lorsqu'un navire revient d'un long voyage, ses matelots le désertent et il arrive souvent qu'un navire est obligé d'engager tout un nouvel équipage pour remplacer celui qui a déserté pendant qu'il prenait sa cargaison.

Les règlements canadiens mettent des embarras à l'engagement des matelots, tandis que les maîtres de pension de Puget Sound sont toujours en mesure de fournir des matelots ; plusieurs d'entre eux ont pris vis-à-vis les propriétaires de navires l'engagement de leur fournir des équipages à l'année.

Bien que les prix exigés par ces embaucheurs soient exorbitants, les propriétaires de navires préfèrent encore payer ces prix excessifs que d'être obligés de perdre leur temps à attendre aux quais lorsqu'ils ont fini de charger.