

qui ne se rattachent pas vraiment. J'en conclus que le bill est une sorte de loi d'ensemble à propos de la marine marchande. Bien entendu, cela ne mettra pas en ébullition l'intérêt d'un bill Omnibus, avec un grand «O»!

C'est un bill qu'il convient parfaitement de soumettre à l'étude d'un comité, car tous les points qu'il comporte sont réellement techniques. Ainsi, on a dit que la nouveauté qu'on apporte à la loi sur la navigation, c'est qu'une partie de la loi s'appliquera aux aéroglisseurs et cette question fait l'objet de l'article 27 et de l'article 1(1), lequel modifie l'article 2 en y ajoutant le paragraphe (2a). Le parrain du bill a indiqué qu'un règlement était nécessaire pour ces nouveaux véhicules, que le fait de leur étendre les dispositions de la loi sur la navigation, du moment qu'ils se déplacent au-dessus des eaux, n'est vraiment qu'une mesure provisoire et qu'il nous faudra probablement adopter un jour une loi spéciale pour ce nouveau mode de transport. En tout cas, à la suite de ce bill, certaines dispositions de la loi sur la marine marchande du Canada traiteront du fonctionnement de ces véhicules. C'est le premier objet de ce bill.

Le second a trait à la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge. Il s'agit d'un accord international relatif au chargement des navires; les pays ayant signé cet accord ont convenu de prendre des mesures pour mettre en œuvre les dispositions du traité. Les dispositions de ce bill se rapportant à cette question se trouvent aux paragraphes 2 et 3 de l'article 1 et aux articles 8, 13, 14, 15, 16 et 22. Il s'agit plutôt de choses de caractère plus technique que celles qui ont trait aux aéroglisseurs et nous pourrions mieux les étudier en comité.

La troisième série de modifications tend à permettre aux immigrants reçus de se procurer un certificat de capacité à titre de capitaine, de lieutenant ou de mécanicien, comme n'importe quel sujet britannique, et je crois cela raisonnable. Ces dispositions figurent aux articles 3 et 4 de la loi.

Quatrièmement, les articles 5 et 6 abrogent les dispositions désuètes et portent sur la responsabilité de ceux qui cachent des marins. Cela est fort intéressant à lire, en regard de la page 2 et des suivantes, les articles 238 à 243 et 270 à 275 de la loi actuelle. Ces articles prévoient des sanctions imposées aux marins qui se cachent ou autres choses du genre, et je reconnais avec le parrain de la mesure que ces dispositions sont devenues archaïques et que l'article devrait être abrogé.

Cinquièmement, le bill traite d'un sujet qui figure à l'article 7; il s'agit de certains règle-

ments relatifs au pilotage. D'après l'article, pour plus de certitude, certains règlements seront censés avoir été régulièrement adoptés pour une autre année bien que la Commission royale d'enquête sur le pilotage ait indiqué que ces règlements étaient entièrement illégaux. Il est intéressant de lire la note explicative:

Le rapport de la Commission royale d'enquête sur le pilotage exprimait un doute quant à la validité de certains règlements établis en vertu de la loi sur la marine marchande du Canada par des autorités de pilotage.

C'est à mon avis s'exprimer vraiment avec modération puisque, si je ne m'abuse, deux décisions de la Cour de l'Échiquier du Canada et de la Cour suprême déclaraient unanimement que ces règlements étaient tout à fait illégaux. Il s'agit bien entendu d'une disposition provisoire s'appliquant à la période prévue au paragraphe 3 de l'article 7.

L'honorable M. Martin: Ces cas doivent être très familiers au sénateur Langlois.

L'honorable M. Flynn: Oui, bien sûr, mais j'ai remarqué qu'il n'a pas dit grande-chose là-dessus lorsqu'il a présenté le projet de loi.

L'honorable M. Martin: Vous l'encouragez à le faire maintenant.

L'honorable M. Flynn: Lorsqu'il mettra fin au débat, il pourra en traiter. Quoi qu'il en soit, on comprend facilement la nécessité de ces dispositions. L'article 7 prévoit au moins que les procédures engagées devant les tribunaux ne nuiront pas aux droits des intéressés.

Sixièmement, le bill traite de l'application de certaines dispositions à des navires autres que les navires à vapeur. Ce sont des dispositions techniques qui doivent s'appliquer aux chalands et bâtiments qui sont remorqués, ou qui ne sont pas automoteurs.

Ces navires seront assujettis aux dispositions de sécurité applicables aux navires à vapeur.

Le septième point traité dans ce projet de loi est l'obligation d'installer des radios à bord de certains navires. C'est là une question de sécurité et je ne crois pas qu'elle suscite la moindre difficulté. Nous recevons peut-être des explications supplémentaires à ce sujet au comité, mais il n'y a pas de doute que ces dispositions seront appliquées dans un but de sécurité.

Le huitième point concerne la prévention des accidents. Il s'agit, en vérité, de simplifier