

ment et au déchargement des navires, et je remarque que l'inspecteur du gouvernement, lorsqu'il se rend à bord des navires, voit avec beaucoup de soin à ce que tous les gréments soient en parfait état; mais une seule inspection étant faite par année, il peut se faire que les cabotiers et autres navires soient occasionnellement pourvus de gréments défectueux.

La présente pénalité est très lourde—la saisie, une pénalité etc. Je crois que l'inspecteur devrait ordonner le renouvellement de l'appareil défectueux, et si cela n'était pas fait dans les 48 heures, la saisie pourrait être opérée, et une pénalité imposée; mais si je constate qu'un cordage est usé, qu'il faut renouveler les amarres et les poulies et que j'ordonne que cela soit fait dans les 24 heures, cela peut être juste; mais ce serait trop arbitraire si la saisie pouvait être opérée immédiatement après l'arrivée de l'inspecteur sur le pont du navire. Il faudrait donner 24 heures ou 12 heures d'avis; mais il ne convient pas de donner à l'inspecteur le pouvoir absolu de condamner une chose qu'il n'est peut-être pas aussi en état de connaître que le maître du navire.

M. TUPPER: Dans aucun cas, l'officier du gouvernement n'agit ainsi sommairement. L'inspecteur n'est pas revêtu d'une autorité semblable à celle que vient de représenter l'honorable député; mais il est tenu de faire rapport au ministre de la marine et des pêcheries qui pourra disposer du cas. D'après la loi, il n'y aura aucune action sommaire, mais une inspection rigoureuse.

M. WELSH: Il y a là, je crois, trop d'embarras d'administration. Un inspecteur, s'il est compétent, devrait être capable de disposer lui-même de ces causes. Si j'étais, moi-même, inspecteur, je serais capable de juger qu'un grément trop vieux et usé a besoin d'être remplacé.

M. TUPPER: Mais si je vous avais pour inspecteur, je ne m'occuperais pas de la présente disposition du bill. Mais la difficulté, c'est que les propriétaires de navires et cette chambre en comité ont exprimé, à l'unanimité, l'opinion que nous ne devrions revêtir personne d'une autorité aussi arbitraire, et l'honorable député comprendra, lui-même, que, bien qu'un inspecteur puisse très bien se conformer aux instructions, les intérêts maritimes sont d'une nature telle qu'il importe que nous procédions avec une grande prudence, et parmi les premières dispositions de la présente législation, il est jugé opportun qu'un rapport soit fait au ministre. Je puis dire à l'honorable député que cette disposition s'applique moins au ministre du jour qu'aux officiers spéciaux, chargés des affaires maritimes, attachés au département, qui examinent les raisons avant qu'aucune action soit prise contre le propriétaire du navire, en vue d'une pénalité à imposer. La présente législation est adoptée dans l'intérêt du navire, bien que l'honorable député puisse y trouver des embarras d'administration. Nous la préférons à celle qui revêtirait un simple inspecteur d'un pouvoir qu'il pourrait exercer arbitrairement.

M. WELSH: Le ministre veut-il dire que l'inspecteur, lorsqu'il constate qu'un grément est impropre au service, le condamne, et que le capitaine du navire doit discontinuer de suite de s'en servir?

M. TUPPER: Non.

M. WELSH: Quelle est donc l'utilité de l'inspection? Une douzaine d'hommes auraient ainsi le

temps de se faire tuer entre le moment de l'inspection et l'action prise par le ministre.

M. TUPPER: L'honorable député verra par les autres articles que la responsabilité, relativement à la vie des personnes, est rejetée sur le propriétaire. Mais pour ce qui regarde l'imposition d'une amende, parce que le propriétaire ne ferait pas ce qui lui a été commandé par l'inspecteur; après réflexion, l'honorable député serait le premier à se plaindre si nous ne pourvions pas à ce que la plainte fût l'objet d'une enquête sérieuse.

M. WELSH: Je ne comprends pas encore. Je sais que, en vertu de l'acte concernant l'inspection en Angleterre, il y a un inspecteur nommé par la chambre de commerce de chaque port, et cet inspecteur est libre de se rendre à bord de tout navire. S'il trouve quelque chose qui ait besoin d'être renouvelé, il le condamne; il dépose une plainte au bureau de la douane et le navire est détenu. La chose se fait sans délai. Il y a dans le présent bill quelque chose que je ne comprends pas entièrement. J'approuve le principe du bill pour ce qui regarde la vie des personnes et la protection qu'il faut accorder aux biens. Je reconnais que vous avez besoin d'obliger tout propriétaire de navire de se servir de bons appareils pour le chargement et le déchargement, pour le hâlage et l'amarrage d'un navire. Mais je ne puis comprendre qu'un inspecteur se rende à bord d'un navire et dise: cet appareil est défectueux, ces poulies et ces amarres sont usées, sont impropres au service et mettent la vie des personnes et les biens en danger.—Je ne puis comprendre que l'inspecteur n'ait pas le droit d'obliger le propriétaire de renouveler de suite l'appareil condamné, mais qu'il soit tenu de faire rapport au ministre de la marine et des pêcheries, et que, dans l'intervalle, une douzaine d'hommes puissent être tués et que le navire ait le temps de prendre la mer.

M. TUPPER: Dans neuf cas sur dix, les réparations seront faites immédiatement.

M. MILLS (Bothwell): Je crois qu'il y a un grand fond de vérité dans ce que vient de dire mon honorable ami. Je ne vois pas, moi-même, ce qu'il y a à gagner à faire rapport au ministre. Si l'inspecteur est compétent et inspire de la confiance au ministre, pourquoi cet officier ne pourrait-il pas décider de suite que le navire doit être réparé avant de prendre la mer. Autrement, comme le dit mon honorable ami, le navire peut traverser l'Atlantique avant que le ministre en ait eu connaissance, de sorte que la présente réglementation ne répond à aucun besoin.

M. TUPPER: L'acte concernant l'inspection des bateaux à vapeur, acte qui nous guide présentement et qui nous a donné satisfaction, rend impossible toute action arbitraire et hâtive de la part des officiers. Il n'y a aucune analogie entre les conditions dans lesquelles se trouvent placés les navires dans nos ports et les conditions qui existent dans les ports anglais, où il y a toujours des inspecteurs d'une compétence de première classe. Nous avons aussi, il est vrai, quelques bons inspecteurs.

Dans l'acte d'inspection des bateaux à vapeur, c'est la procédure qui est suivie—l'officier assume directement autorité. Quand un cas de bonne foi est soumis à l'attention des capitaines, ils ne sont que trop heureux d'agir immédiatement. L'acte d'inspection des bateaux à vapeur ne pourvoit à