

dans ces cas, s'efforce d'enlever ces obstacles de façon à ce qu'il en coûte le moins cher possible.

Il arrive souvent qu'il soit plus facile et qu'il coûte moins cher de démolir une épave sur les lieux ou de la remorquer, afin de la couler à un endroit convenable, au lieu d'avoir à dépenser de fortes sommes pour relever l'épave et la remorquer à un port ou à un endroit où elle puisse être mise en vente. Dans bien des cas, ce qu'on en obtiendrait ne couvrirait pas les dépenses encourues.

La modification de l'article 16 de la loi, telle qu'elle est proposée dans le bill à l'étude, vise à permettre au ministre de recouvrer les frais qu'ont entraînés l'installation d'un signal ou feu, l'enlèvement ou la destruction de quelque épave, navire ou autre objet obstruant la navigation, du propriétaire ou de la personne responsable de l'obstruction, sans qu'il soit nécessaire de faire vendre l'épave. En tout cas, il y aurait lieu de porter au crédit du propriétaire ou de la personne ayant droit à ces biens, l'excédent de la recette d'une vente éventuelle des marchandises récupérées, après déduction des frais encourus par le ministre à la suite de l'enlèvement de l'épave.

Je voudrais maintenant, monsieur l'Orateur, formuler brièvement quelques observations au sujet de la nouvelle Partie IV de la loi que propose le bill à l'étude; j'appellerai l'attention des députés sur le fait que le nouveau texte a trait au règlement d'urgence relatif à la sécurité des Grands lacs et au système de navigation du haut St-Laurent. Étant donné que la question ressortit au ministre du Travail, le ministre du Travail (M. Gregg) est à la Chambre, afin de fournir tous renseignements que pourront demander les députés.

La nouvelle Partie IV de la loi sur la protection des eaux navigables a pour objet d'autoriser le gouverneur en conseil à appliquer le règlement relatif aux marins des navires canadiens sur les Grands lacs et le cours supérieur du Saint-Laurent, en vue de la sécurité du Canada; ce règlement ressemble à celui qui a trait à la sécurité des marins sur les Grands lacs (décret du Conseil C.P. 2306 du 2 mai 1952). Ce règlement a été établi en vertu de l'autorité découlant de la loi sur les pouvoirs d'urgence, expirée le 31 mai 1954.

Les règlements de sécurité touchant les marins des Grands lacs ont été initialement édictés par le décret du conseil C.P. 1439 du 22 mars 1951 et avaient pour but d'assurer que la sécurité ou la sûreté du Canada ne serait pas compromise par la présence

à bord d'un navire canadien sur les Grands lacs et sur le haut Saint-Laurent, de marins indésirables du point de vue sécurité.

Les règlements servent à protéger le bien-être et la sécurité du Canada et ont été adoptés à la lumière de la situation internationale. Cependant, il y a lieu d'informer les honorables députés qu'ils ont été préparés à la suite de consultations avec les autorités américaines et qu'ils sont complémentaires et analogues aux dispositions de filtrage sécuritaire applicable aux marins employés à bord de navires américains navigant dans ces eaux.

Appliqués par le ministère du Travail par l'intermédiaire de son propre bureau et de ceux du Service national de placement, ces règlements exigent que tout marin qui désire être embauché à bord de navires canadiens navigant dans ces eaux soit muni d'un certificat de marin.

Les règlements renferment des dispositions concernant le refus ou la révocation d'un certificat de marin, par le ministre du Travail, si le filtrage révèle quelque fait défavorable du point de vue de la sécurité. Quand un certificat de marin a été refusé ou révoqué, le marin peut demander que son cas soit revu par une commission consultative qui se compose en ce moment d'un juge à la retraite de la cour d'Échiquier et de deux représentants des ouvriers syndiqués.

Une ordonnance autorise le ministre du Travail à soustraire à l'application des règlements toute personne ou catégorie de personnes ou tout navire ou catégorie de navires. En vertu de cette autorisation, le ministre a déjà, par ordonnance, exempté les personnes employées à bord de bateaux se livrant à la pêche, au transport du bois à pâte ou des billes lorsque, règle générale, ces bateaux ne passent par aucun canal ni aucune écluse; les équipages des navires de patrouille ou de lutte contre les incendies et les ouvriers à service intermittent employés à des travaux de récupération ou de dragage.

Des peines sont prévues à l'égard de la communication de faux renseignements aussi bien qu'à l'égard de toute contravention à l'une ou l'autre des dispositions des règlements. Sous le régime des anciens règlements, les peines étaient les mêmes que celles que prévoit la nouvelle mesure à l'étude.

L'hon. George A. Drew (chef de l'opposition): Monsieur l'Orateur, à mesure que nous nous approchons de la fin de la session, il semble que nous soyons en présence de plusieurs mesures qui soulèvent des questions aussi importantes qu'on puisse, en tout temps soumettre à la Chambre.