

nant à la compagnie peut être enregistré comme constituant une compagnie séparée. C'est là, je le sais, la coutume adoptée. Elle prévoit aussi que le capital-actions de la compagnie subsidiaire appartiendra à la compagnie qu'on doit enregistrer sous le régime de la loi des compagnies. Le même pouvoir existe précisément dans la charte accordée à la Marine marchande du gouvernement canadien et cela appuie mon argument à l'effet que nous devrions atteindre ce but au moyen de la Marine marchande du gouvernement canadien.

Voici mon troisième point: la loi décrète que la Marine marchande du gouvernement canadien peut passer à la nouvelle compagnie certains des navires qui lui appartiennent. Cela me semble une troisième raison d'utiliser la Marine marchande du gouvernement canadien au lieu d'encombrer les registres d'une nouvelle charte. Quand cette question a été débattue devant la Chambre, l'autre jour, le ministre s'est débarrassé de l'argument apporté au sujet de l'organisation d'une nouvelle compagnie en disant que les comptes de cette nouvelle organisation devraient être tenus séparément et distinctement, de façon à ce que nous sachions toujours où en sont les affaires. Rien ne nous empêche d'en agir ainsi avec l'organisation actuelle. Ce serait la chose la plus simple au monde que de tenir des comptes séparés. De fait, on pourrait établir une nouvelle comptabilité pour cela et agir aussi efficacement sous le régime de la charte de la Marine marchande du gouvernement canadien. A mon sens, cela se ferait bien plus facilement avec la charte actuelle qu'en créant une nouvelle compagnie. Je trouve par exemple dans la charte que la Marine marchande possède les pouvoirs suivants:

Construire, acheter, louer ou acquérir autrement, affréter, entretenir exploiter et diriger des vapeurs, navires, remorqueurs, transbordeurs, dragues, allèges, péniches, bateaux et vaisseaux de tout genre.

La charte ajoute. La compagnie a le droit d'acquérir:

Des structures, édifices, constructions, bâtiments, hôtels, magasins, boutiques, ateliers...

Et ainsi de suite.

Des terres, lots de grève, docks, quais, bassins, cales, ports et travaux de ports; terminus et autres facilités, droits de passage ou privilèges de toute nature.

De construire, acheter, louer ou autrement acquérir, exploiter et diriger... les édifices qu'elle jugera à propos pour des hôtels ou des restaurants.

D'employer tout ou partie des fonds de la compagnie pour acheter ou autrement acquérir, prendre et détenir des actions, déventures ou autres valeurs d'une autre compagnie ou corporation et cela nonobstant les dispositions de l'article 44 de l'adite loi.

[L'hon. M. Stevens.]

Et ainsi de suite. Par conséquent, au lieu de demander une nouvelle charte sous le régime de la loi des compagnies on devrait donner effet au projet de loi en se servant de la charte existante de la Marine marchande du gouvernement canadien. C'est le premier point que je veux faire ressortir. Je puis poser une autre question afin que le ministre puisse y répondre au cours de ses remarques. Fera-t-il partie de cette nouvelle compagnie?

L'hon. M. DUNNING: Mon honorable ami a posé plusieurs questions et je le prie, si j'en oublie une, de me la rappeler. La question d'organisation de services de vapeurs avec les Antilles et en vertu de notre entente commerciale a fait l'objet d'une étude de la part des fonctionnaires permanents du ministère des Chemins de fer et des Canaux et surtout de la part de la direction du National-Canadien. La méthode que suggère mon honorable ami a été la première étudiée. Néanmoins, on doit se rappeler que la Marine marchande du gouvernement canadien qui existe actuellement est directement endettée au gouvernement du Canada. C'est une des raisons qui ont déterminé la fondation d'une corporation qui est non seulement une compagnie séparée, mais à un certain sens une compagnie détentrice, parce que, comme l'a dit mon honorable ami, une disposition existe plus loin dans la loi, prévoyant, si c'est nécessaire, l'enregistrement de chaque navire dans une compagnie séparée pour les raisons qui ont été données quand la résolution financière a été discutée à la Chambre et qui ont été expliquées par l'honorable député de Pictou plus clairement que par qui que ce soit. La Marine marchande du gouvernement canadien qui existe est directement en dette avec le gouvernement du Canada. Le ministre des Finances détient des billets donnés en paiement, par la Marine marchande du gouvernement canadien, pour les sommes avancées en premier lieu afin de construire les navires qui composent actuellement cette marine marchande. Comme l'Assemblée le sait, on a beaucoup discuté et il a été formulé force avis sur la manière dont il conviendrait de parer à la dépréciation, comparativement à leur valeur primitive, des navires de la marine marchande et, cependant, nous n'avons pas encore tout à fait surmonté la difficulté à cet égard. Etant donné que l'établissement de ce service des Indes occidentales dont il s'agit équivaut en quelque sorte à un acte de société avec les colonies en font partie, et vu que, aux termes de l'accord commercial avec les Indes occidentales, chacune de ces colonies contribue pour sa part à l'entretien de ce service, on estime qu'il est plus sage de faire de la compagnie détentrice une organisation dis-