

touchant la marine marchande qui se sont produits de temps à autre depuis le début du conflit espagnol.

Si l'on examine le bill avec soin, en relation avec les lois en vigueur et l'état actuel de la marine marchande du Canada, on se rendra compte, toutefois, que son effet pratique n'aura qu'une faible portée. Le bill confère le pouvoir d'exercer un certain contrôle sur les activités des navires canadiens, — c'est-à-dire les navires inscrits au Canada, — qui pourraient être mêlés à certains incidents dans un conflit international. Il faut tenir compte de deux situations dans cet ordre d'idées. Dans le premier cas, il s'agit d'un navire qui transporte des munitions expédiées d'un port canadien et destinées à des pays ou à des territoires en belligérance. Si nous voulons être pratiques, nous pouvons dès maintenant nous rendre maîtres de cette situation en appliquant l'article 290 de la loi des douanes telle qu'elle fut modifiée à la dernière session; car toutes les fois qu'un cas patent se présente de marchandises de ce genre expédiées d'un port canadien sur des navires inscrits au Canada ou ailleurs, nous pouvons invoquer l'autorité que nous confère cette loi pour interdire ce genre d'exportations. Dans le second cas, un navire canadien faisant le commerce à l'extérieur peut accepter de transporter d'un port étranger du matériel de guerre à un pays belligérant. Là encore le Canada peut contrôler la situation puisqu'il a juridiction sur sa marine marchande en quelque lieu que celle-ci puisse exercer son activité. C'est ce dernier cas que le bill vise surtout bien qu'il confère la même autorité dans les cas de navires canadiens ayant leur port d'attache au Canada. Notons en outre qu'en réalité les navires canadiens faisant le service entre des ports étrangers sont plutôt rares.

Toutefois, comme on l'a fait remarquer, même si la portée pratique du bill est restreinte, on juge utile d'insérer cette mesure de prudence dans nos lois afin de parer aux cas d'urgence et afin, au besoin, de prévenir toute infraction à des conventions internationales auxquelles le Canada peut être partie.

Il y a donc, d'une manière générale, un double but à atteindre: éviter les occasions où le Canada pourrait paraître adopter une politique d'intervention dans un conflit, et empêcher, dans leur propre intérêt, les navires d'inscription canadienne d'être acculés à des situations embarrassantes.

Notons que cette manière de voir est en conformité avec certaines mesures prises par d'autres pays. En décembre 1936, le Parlement du Royaume-Uni a adopté une loi analogue connue sous le nom de "Merchant shipping (Carriage of munitions to Spain)

Act, 1936." L'idée dans ce bill est de conférer un pouvoir de contrôle général dans les cas déjà mentionnés plutôt qu'un pouvoir restreint à une situation particulière. La loi des Etats-Unis relative à la neutralité prescrit un contrôle analogue sur les navires américains.

Le bill contient un nouvel article—n° 703A—destiné à être inséré dans notre loi fondamentale sur la marine marchande, c'est-à-dire, dans la Loi de la marine marchande au Canada, 1934. En vertu des paragraphes 1, 2 et 3, le gouverneur en conseil peut, au moyen de règlements, désigner le territoire où existe un état de guerre ou de conflit armé, à l'égard duquel les dispositions du présent article s'appliquent, et les armes, munitions, engins ou matériel de guerre qui doivent être visés, et dès lors sera illégal le transport de ces marchandises par un navire canadien d'un port étranger ou canadien à l'endroit où existe le conflit. Les paragraphes 4, 5, 6 et 7 (de même que les autres articles relatifs aux amendes de la Loi de la marine marchande du Canada) prévoient les questions telles que la définition d'un acte criminel, la juridiction de la cour de l'Echiquier et de certains autres tribunaux, les pouvoirs de certains officiers et, d'une manière générale, les moyens d'atteindre le but de l'article projeté.

Il est possible que les journaux aient créé quelques fausses impressions touchant la portée et l'intention du bill. Certains rapports semblent donner à entendre que le Gouvernement entend, au moyen de ce bill, inaugurer une nouvelle politique par rapport à la situation internationale. Comme je l'ai déjà fait remarquer, le bill avait déjà été rédigé pendant la dernière session et n'a pu être présenté alors, faute de temps. En un sens, il complète l'amendement apporté, l'an dernier, à l'article 290 de la loi des douanes et le texte en a été suggéré par certains incidents survenus dans notre marine marchande et découlant du conflit espagnol. Comme je l'ai encore fait remarquer, l'effet pratique et la portée du bill sont probablement très restreints; néanmoins il me semble constituer une mesure de prudence utile et il met le Canada sur le même pied que les autres pays.

Un autre commentaire indiquait qu'en définissant les objets visés le bill étendait sensiblement la définition de ces objets que renferme déjà l'amendement apporté l'an dernier à l'article 290 de la loi des douanes. Ce n'est pas exact, ainsi que l'on pourra facilement s'en rendre compte en comparant le paragraphe 3 de l'article 1 du bill en discussion à l'alinéa (b) de l'article 290 de la loi des douanes modifiée. Les définitions sont iden-