

ne suis qu'un remplaçant, étant donné que de grands cerveaux juridiques sont actuellement pris par le travail que le ministre de la Justice (M. Turner) met en marche ces jours-ci. Ayant entendu ce soir que cette Commission de réforme du droit pourrait bien examiner les 22,000 décrets du conseil qui existent, il est possible que les substituts deviennent plus nombreux et que la santé de tous les avocats de la Chambre fasse défaut.

Comme le ministre l'a laissé entendre, ce bill est la conséquence de l'épisode des navires Dan. Ces navires ont remonté le Saint-Laurent en hiver, il y a quelques années. Ils ont amorcé le service et les habitants des provinces Maritimes n'étaient pas très heureux, car on tentait d'entamer leur saison d'hiver. Nous savions qu'il était téméraire d'agir de la sorte et les événements l'ont prouvé. Cependant, ces activités sur le Saint-Laurent ont montré qu'une conférence maritime existant déjà violait la loi relative aux enquêtes sur les coalitions. Les mots pertinents et que le ministre n'a pas cités de façon directe figurent à la page 102 du rapport intitulé: Arrangements et pratiques des conférences maritimes. La recommandation n° 3, dans la même page, est la suivante:

Les ententes entre expéditeurs ou consignataires aux fins d'organiser avec les transporteurs des négociations sur les taux et les conditions du transport maritime de marchandises ne seraient pas contraires à l'intérêt public.

De tels arrangements et leur exemption ultérieure de la loi relative aux enquêtes sur les coalitions sont extrêmement rares dans notre histoire. Je crois qu'il est arrivé une fois sur la côte ouest où certaines exemptions de la loi relative aux enquêtes sur les coalitions ont été accordées aux pêcheurs de la Colombie-Britannique sur une base annuelle. Nous n'aimons pas cette formule. Il doit y avoir une meilleure façon de régler la situation.

A mon avis, le ministre a offert une esquisse franche de la substance du bill. Je me demande si l'on ne créerait pas un danger précédent. Dans quelle voie nous engageons-nous? Le bill est-il aussi inoffensif qu'il le prétend? J'espère que ces questions seront soulevées au comité. Toutefois, je souhaite que les questions suivantes soient demandées. Je me soucie peu que le ministre y réponde maintenant. D'abord, je remarque que la mesure ne contient aucune note explicative. J'ignore si c'était trop compliqué pour les rédacteurs de la mesure, mais c'est l'un des rares bills qui, à ma connaissance, ne comporte pas une explication de ce qu'il contient.

On pourrait aussi se demander si la mesure est vraiment urgente. Je sais qu'on a décou-

vert ces empiétements à cause de l'activité qui a eu cours cet hiver et dont j'ai parlé. Y a-t-il d'autres questions dont la Chambre devrait s'occuper ou ce bill est-il nécessaire pour rendre la législation plus cohérente. On pourrait peut-être fournir des réponses à quelques-unes de ces questions. Le ministre nous dit que les conférences sur le tarif et les contrats en découlant ne seraient d'aucun effet, que le Canada ait ou non une marine marchande. Cela est peut-être vrai, mais si nous avons notre propre marine marchande, notre position pour négocier lors de ces conférences serait beaucoup plus forte. Nous ne deviendrions pas les victimes des différents taux et tarifs fixés par ces conférences, pratiquement dominées par le Royaume-Uni. Nous nous opposons toujours à ces taux dans l'Est du Canada parce que bon nombre de ceux qui sont fixés par les conférences le sont sur la base du Saint-Laurent et portent préjudice aux ports d'Halifax et de Saint-Jean sur la côte est. Je ne veux pas m'étendre sur ce point, mais nous avons bien eu cette impression.

Nous pourrions interroger les témoins aux audiences du comité lorsque nous nous arrêtons sur l'ensemble de la mesure législative. L'expression «conférence maritime» est elle-même très nébuleuse. Le ministre l'a fort bien définie, mais je reste d'avis qu'il s'agit d'un terme juridique. Nous pourrions demander qui en fait vraiment partie. Le ministre soutient que l'entité constituée, la compagnie maritime, n'a réellement aucun rapport avec la conférence maritime. Je le crois, mais c'est là une expression passablement générale et un exemple plus concret s'impose peut-être. L'article 5 oblige tout transporteur à présenter des documents à la Commission canadienne des transports. C'est donc dire que celle-ci, de même que notre bon ami le président, auront plus de travail. Je suppose que cet organisme est le mieux en mesure de s'acquitter de cette tâche, mais on accroît ainsi davantage les pouvoirs de la Commission canadienne des transports, que ce soit souhaitable ou non.

Nous parlons de la souveraineté dans le Nord et des problèmes qui s'y posent. J'ai toujours été de ceux qui croient que pour exercer notre souveraineté dans le Nord, il faut se servir de nos propres navires et de nos propres équipages. Ce qui, bien entendu, exigera une activité accrue de notre Marine et de nouvelles politiques. Les termes de tous les articles de ce bill semblent excessifs. Nous devrions nous renseigner davantage. Comme le ministre l'a dit, tous les ministères de l'État sont en cause. Comme il l'a dit aussi, plusieurs ministères ont collaboré à la rédaction