

autre que celle prévue par la modification proposée à la loi sur la protection des eaux navigables. Je me suis donné la peine de consulter la loi sur la marine marchande du Canada, dont la Partie III a trait aux marins. A mon avis, certains des problèmes que la modification envisagée tend à résoudre sont déjà résolus par la loi sur la marine marchande du Canada. L'article 250, par exemple, et les suivants, contiennent des dispositions relatives à la discipline. Voici le texte de l'article 250:

Lorsqu'un capitaine, un marin ou un apprenti appartenant à un navire canadien, soit en manquant à son devoir, volontairement ou par négligence, soit par suite d'ivresse,

a) Commet un acte tendant à la perte, destruction ou avarie grave immédiate du navire ou tendant immédiatement à exposer à la mort ou à des blessures une personne qui appartient au navire ou se trouve à son bord, ou

b) refuse ou omet d'accomplir un acte légitime qui est convenable et requis de sa part pour préserver le navire de perte, destruction ou avarie grave immédiate ou pour préserver d'un danger immédiat de mort ou de blessures quiconque appartient au navire ou se trouve à son bord, il est, pour chaque infraction, coupable d'un acte criminel.

L'article 256 contient certaines dispositions visant à protéger le capitaine et les officiers du navire contre les voies de fait. Voici l'alinéa e) du premier paragraphe:

S'il s'entend avec quelque autre membre de l'équipage pour désobéir à des commandements légitimes, ou pour négliger son devoir, ou pour mettre obstacle à la navigation du navire ou pour entraver le cours régulier du voyage, il est passible d'un emprisonnement de trois mois au maximum.

Voici maintenant l'alinéa f) du premier paragraphe:

S'il endommage volontairement le navire, ou s'il vole ou avarie volontairement les approvisionnements ou la cargaison dudit navire, il est passible de la confiscation, sur ses gages, d'une somme égale à la perte ainsi subie, et en outre, à la discrétion de la cour, d'un emprisonnement de trois mois au maximum;

Et voici le paragraphe (2):

Tout emprisonnement imposé en vertu du présent article peut l'être avec ou sans travaux forcés et la cour peut congédier le marin de son navire.

En outre, l'article 187 (1) prescrit:

Lorsqu'un marin est congédié en présence d'un enrôleur, le capitaine doit dresser et signer, dans une forme approuvée par le Ministre, ou dans quelque forme approuvée par l'autorité compétente en la partie des dominions de Sa Majesté où le navire est immatriculé, un rapport sur la conduite, la moralité et les qualités du marin congédié, ou bien il peut déclarer, dans ladite formule, qu'il s'abstient d'émettre une opinion sur ce sujet ou sur quelque point particulier; et l'enrôleur devant lequel le congédiement a lieu doit, si le marin le désire, lui remettre une copie de ce rapport (dans la présente loi appelé "rapport sur la moralité").

[M. Barnett.]

Le paragraphe (2) est ainsi conçu:

L'enrôleur doit transmettre ces rapports au Ministre ou à telle autre personne que ce dernier peut désigner, pour qu'ils soient versés aux archives.

Le paragraphe (3) déclare:

Quiconque

a) fait, sous l'autorité de la présente loi, un faux rapport sur la moralité, sachant que ce rapport est mensonger;

b) contrefait ou falsifie un certificat de congédiement, un rapport sur la moralité, ou un exemplaire d'un rapport sur la moralité;

c) aide à commettre ou procure les moyens de commettre l'une des infractions susdites; ou

d) fait frauduleusement usage d'un certificat de congédiement, d'un rapport sur la moralité ou d'un exemplaire d'un rapport sur la moralité, qui est contrefait, altéré ou qui ne lui appartient pas; est, pour chaque infraction, coupable d'un acte criminel.

En outre, le paragraphe (1) de l'article 258 prescrit:

Lorsqu'un marin, lors de son engagement ou antérieurement, fait volontairement et frauduleusement une fausse déclaration du nom de son dernier navire ou de son prétendu dernier navire, ou fait volontairement ou frauduleusement une fausse déclaration de son propre nom, il est, pour chaque infraction, passible d'une amende de vingt-cinq dollars au maximum.

A mon avis, monsieur l'Orateur, quand nous avons une loi comme la loi sur la marine marchande du Canada qui a trait à la navigation, que cette loi renferme des dispositions contre les délits qui endommageront le navire ou sa cargaison, que, semble-t-il, nous jouissons déjà de vastes pouvoirs pour nous tenir au courant de la moralité des marins, et que la loi renferme des dispositions contre toute déclaration frauduleuse à cet égard, nous avons déjà un appareil législatif qui, grâce peut-être à quelque judicieuse modification, permettrait de faire face à cette situation particulière. On parerait ainsi aux dangers signalés par le ministre de la Justice sans prendre les dispositions spéciales dont il est ici question et qui, de fait, accordent des pouvoirs illimités au gouverneur en conseil qui aurait toute faculté d'édicter des règlements visant le danger de sabotage dans la région des Grands lacs. A mon sens, il faudrait se demander s'il ne serait pas possible d'aviser à la question sous l'empire de la loi actuelle. Pour ma part, j'aimerais que le ministre compétent explique pourquoi le Gouvernement semble préférer cette façon d'agir, c'est-à-dire cette addition à la loi sur la protection des eaux navigables.

M. Stanley Knowles (Winnipeg-Nord-Centre): Lorsqu'il a présenté la mesure, l'ad-joint parlementaire au ministre des Transports a dit que tout comme l'ancienne Gaule, elle se divisait en trois parties. Je crois que c'est le très honorable R. B. Bennett, ou si ce n'est lui quelqu'un de son temps au Parlement,—non, je me souviens qu'il s'agit de