

REFONTE DES ACTES DES DOUANES.

La Chambre se forme de nouveau en comité général sur le bill (No 34) à l'effet de modifier et de refondre les actes concernant les douanes.

(En comité.)

Clause 204,

M. BOWELL : Il ne s'agit ici que de dépôts. La dernière partie de la clause se lit ainsi :

Et toute somme ou sommes d'argent ainsi déposées sera ou seront immédiatement versées dans quelque banque désignée à cette fin par l'autorité compétente, au crédit du receveur général du Canada, pour y demeurer jusqu'à ce qu'elles soient confisquées suivant le cours régulier de la loi ou qu'elles soient restituées par ordre du ministre des Douanes ; et si les articles saisis sont condamnés, l'argent déposé sera confisqué.

Les officiers qui imposaient des amendes avaient l'habitude de garder l'argent et il est arrivé que cet argent a été perdu. Or, cette clause prescrit que le produit des amendes sera versé au crédit du receveur général.

Clause 242,

M. PATERSON (Brant) : Comme cette clause ne donne pas suffisamment d'autorité à l'honorable ministre pour faire des règlements afin de permettre aux fabricants qui exportent à l'étranger de tirer profit de ce drawback, je lui conseillerais de s'attribuer par elle le droit de disposer des cas qui lui ont été difficiles de régler jusqu'ici. On pourrait y arriver en ajoutant au mot "drawback" les mots "ou une certaine somme au lieu et place d'icelui."

M. BOWELL : Je n'ai pas d'objection à cela.

Clause 87,

M. BURPEE : La fin de cette clause se lit ainsi : "d'où les effets sont expédiés ou devant un notaire public, et en tout autre endroit, devant un consul britannique ou étranger de cet endroit. Je propose que l'on substitue les mots suivants : "devant un consul britannique, ou s'il n'y a pas de consul britannique, devant un consul étranger." Mon but est d'insister à ce que le serment soit prêté devant le consul britannique là où il s'en trouve un.

Le bill est rapporté, lu pour la troisième fois et passé.

CERTIFICATS DE CAPITAINES ET DE SECONDS.

M. McLELAN : Je propose que la Chambre se forme en comité général, pour examiner le bill (No 89) concernant les certificats de capitaines et de seconds de navires de l'intérieur et de cabotiers.

La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité.

(En comité.)

M. WELDON : J'ai déjà appelé l'attention de l'honorable ministre sur l'effet qu'aurait ce bill à l'égard de ceux qui sont engagés dans le cabotage. Depuis, j'ai reçu du Nouveau-Brunswick plusieurs lettres qui fortifient la position que j'ai prise alors.

Il me semble que l'honorable ministre ne saurait avoir d'objection à 150 tonneaux au lieu de 100, la limite qu'il propose de fixer au tonnage des navires. Les cabotiers, comme je l'ai déjà établi, sont généralement manœuvrés par des individus qui ne sont pas à proprement parler des marins, c'est-à-dire qui n'ont pas suivi les cours d'une école de marine, mais sont néanmoins parfaitement capables de faire en entier des voyages entre la baie de Fundy et la côte des Etats-Unis jusqu'à Baltimore. Nombre de ces individus sont propriétaires de goëlettes en tout ou en partie ; ils sont probablement cultivateurs ou pêcheurs, mais en manœuvrant ces bateaux ils ont obtenu une connaissance pratique de la côte, une connaissance pratique du commerce. Ils connaissent parfaitement la côte et les havres. Qui-conque se donnera la peine d'examiner le littoral de Sainte-Croix à New-York verra qu'il est bordé de havres. Ces

marins les connaissent parfaitement, de même que les marées et les brouillards, et de fait, sont plus capables d'y manœuvrer des navires que ceux qui ont suivi les cours d'une école de marine.

On a prétendu que les navires en bois, qui sont particuliers à la rivière Saint-Jean, et les goëlettes employées au cabotage, étaient de moins de 100 tonneaux. J'espérais connaître, avant que ce bill fût présenté, le nombre exact des navires de plus de 100 tonneaux. Je crois que le tonnage d'un grand nombre des bateaux actuellement employés est au-dessus de ce chiffre ; le résultat en sera que nombre d'individus parfaitement compétents et qui inspireraient aux propriétaires de navires plus de confiance que ceux qui ont passé des examens, seront privés d'emploi, et que le commerce en souffrira sérieusement jusqu'à ce qu'on puisse leur trouver des remplaçants compétents. Comme je l'ai déjà dit, ces individus connaissent parfaitement les marées, les courants et les brouillards le long de la côte, et en général, grâce à leur expérience, manœuvrent en toute sûreté leurs cabotiers. Nombre d'entre eux viennent des comtés de Westmoreland et Cumberland, les autres sont pour la plupart des cultivateurs et des pêcheurs qui se sont subseqüemment engagés dans le service des goëlettes desservant le commerce entre les Etats-Unis et les provinces maritimes. Leur longue expérience les a rendus encore plus compétents que ceux qu'on dit être capables de traverser l'Atlantique. Ces bateaux sont quelquefois dirigés de l'autre côté de l'Atlantique et sur les Indes Occidentales ; on les confie alors à un autre capitaine ; mais pour le cabotage, ces hommes ont été reconnus des plus compétents. Ils font de plus le trafic à leur avantage ainsi qu'à celui de leurs co-propriétaires.

C'est un trafic très important que celui qui se fait par les caboteurs entre les provinces et les Etats-Unis ; il emploie un grand nombre de navires d'un tonnage variant de 60 à 200 tonneaux. Un grand nombre de navires sont de plus de 100 tonneaux, et chose certaine, si le principe posé par les honorables messieurs s'applique aux navires de 100 tonneaux, il s'applique également à ceux de moins de 100 tonneaux.

Maintenant, la suffisance requise des capitaines et seconds de navires pour la manœuvre de bateaux se dirigeant de l'autre côté de l'Atlantique, est totalement différente de celle requise dans le service des goëlettes faisant le trafic entre nos côtes et celles des Etats-Unis. Je crois que ce bill, s'il est adopté tel qu'il est actuellement, nuira sérieusement à ce trafic — sur lequel comptent un grand nombre de personnes en notre province, non-seulement de la baie de Fundy, mais aussi de la rivière Saint-Jean.

Les bateaux en bois sont d'une classe particulière et sont employés sur la rivière Saint-Jean par suite des facilités qu'ils offrent au transport du bois de service, transport auquel ils sont grandement employés durant l'été. Il appert des rapports que j'ai reçus de certains citoyens de Saint-Jean bien au fait de ce trafic, que si ce bill est adopté tel qu'il est, cela leur causera de grands dommages et paralysera beaucoup le trafic qui s'y fait. La conséquence en sera que nombre d'employés parfaitement compétents seront jetés sur le pavé, et qu'il sera très difficile de leur trouver des remplaçants. S'ils sont obligés d'employer une classe de marins plus élevée, celle par exemple engagée dans le commerce extérieur, ils devront nécessairement payer des salaires plus élevés. Je demande donc à l'honorable ministre, pour ce qui concerne le cabotage, d'augmenter la limite fixée au tonnage des navires.

M. McLELAN : L'honorable député a déclaré que le trafic du cabotage en est un d'une grande importance. Il l'est assurément, et cela ne fait qu'ajouter à la nécessité qu'il y a pour les hommes qui ont le commandement des navires engagés dans ce trafic d'avoir la compétence nécessaire à l'exercice de leurs devoirs. Dans toute autre charge, spécialement dans celles qui mettent en jeu la vie et la pro-