

faire saisir le navire en transit, à la veille ou sur le point de sortir du port. Le voyage du navire pourrait être ainsi interrompu par suite d'une réclamation, qui serait mal fondée, que le propriétaire conteste. Or, le navire peut être saisi; un voyage peut être perdu; les contrats du propriétaire qui est un voiturier ordinaire, peuvent être tous brisés, et le propriétaire peut être exposé à une infinité de dommages par une telle saisie. Voilà, je crois, le point de vue adopté par quelques-uns des propriétaires quand ce sujet fut discuté, comme il l'avait été plusieurs fois auparavant. Pour ces raisons j'attirerai l'attention de la Chambre, surtout de tous ceux qui représentent des comtés dans Ontario, où il y a des ports de mer, et de tous ceux qui sont particulièrement engagés dans le commerce maritime de la province d'Ontario, sur l'importance du sujet. Je ne m'objecterai pas à la seconde lecture de ce bill; mais je demanderai à l'honorable député de ne pas en presser l'adoption finale, après ce débat, si sommaire qu'il soit, et même si instructif pour le public, jusqu'à ce que les propriétaires de navires et les grandes compagnies de transport maritime, dont les navires flottent sur nos eaux, aient l'occasion d'étudier le sujet et de discuter à fond le mérite de ce bill avant qu'il devienne loi.

M. BLAKE: La suggestion de l'honorable premier ministre, d'après moi, est très raisonnable. Le bill, en effet, devrait subir une seconde lecture, et ensuite rester suspendu assez longtemps pour que toutes les parties intéressées aient l'occasion de se faire entendre. Je me souviens un peu confusément du point de vue que j'adoptai sur ce sujet dans une occasion précédente; mais autant que je puis m'en souvenir, l'opinion que j'exprimai est la suivante: quelle que soit la loi civile relative aux hypothèques, dans les autres pays, qui ont adopté le droit romain.....

Sir JOHN A. MACDONALD: Ils n'ont pas de navigation à l'étranger.

M. BLAKE: Cependant, le principe du droit hypothécaire a été graduellement introduit dans le droit anglais, et son application ne se borne pas seulement aux affaires maritimes. Mais l'hypothèque sur les fournitures est une création statutaire d'une nature purement artificielle. Lorsque ce droit hypothécaire a été créé, si je m'en souviens bien, ce ne fut pas sur le principe qu'il était juste qu'il y eût sur les fournitures de navire un droit hypothécaire, qui n'existait pas sur d'autres classes de marchandises; mais c'était sur le principe que c'était l'intérêt du navigateur de pouvoir obtenir ses approvisionnements.

Le navigateur, en effet, était si longtemps hors de la juridiction des cours; son voyage pouvait ne rien lui rapporter, il pouvait même essayer des pertes, et il n'y avait aucune certitude que les marchandises fournies fussent payées sans hypothéquer le navire. C'est la raison, je crois, pour laquelle le droit d'hypothèque a été étendu par le droit anglais à cette classe de fournitures, et ce droit est appliqué dans le présent bill. L'application de ce droit a été étendue à d'autres cas dans la province d'Ontario. Que nous appliquions ce principe aux fournitures de navire sans voir si le propriétaire a ou non son domicile dans ou hors de la province, c'est une question, à mon avis, qui mérite d'être considérée et discutée. Les intérêts des deux parties doivent être traités avec justice.

Au sujet de l'observation de l'honorable député, que cette mesure évinçait la juridiction des tribunaux civils, dans Ontario, je ne crois pas qu'il en soit ainsi. La cour maritime, dans mon opinion, a une juridiction limitée, et il restera encore le droit de recours aux tribunaux ordinaires de la province.

M. CAMERON (Huron): Il n'y a aucun doute que la juridiction des cours *in personam* restera en force malgré la passation du présent bill; mais outre les mérites de ce bill, le gouvernement, à mon avis, devrait mettre à l'étude l'opportunité d'un changement radical dans notre droit ma-

Sir JOHN A. MACDONALD

ritime, et ce changement devrait consister à simplifier la procédure de la cour maritime et à diminuer les frais. En 1882, le député-ministre d'alors adressa une circulaire aux membres de la profession légale, qui pratiquaient dans la cour maritime, puis aux hommes d'affaires, aux propriétaires de navires et à d'autres, les informant que des plaintes avaient été adressées au gouvernement contre le rouage compliqué de ce tribunal, l'énormité des frais à supporter pour mettre la loi en force, et cette circulaire demandait leur opinion sur l'opportunité de changements.

Le député-ministre fut inondé de réponses, comportant le même sens, et cela se comprend aisément.

Nous avons deux ou trois statuts sur ce sujet, l'acte original et les amendements, et il y a environ 265 règles servant à la cour maritime; et les frais, comme tous ceux qui ont comparu devant cette cour le savent, sont simplement scandaleux et outrageants. Il n'y a pas de cour, suivant moi, dans ce pays, devant laquelle les frais soient aussi exorbitants que devant la cour maritime. Je crois l'avoir déjà démontré devant la Chambre, en 1882. Je mentionnai alors une cause, celle de la goélette *Joséphine*, dans laquelle la réclamation était comparativement modique, et, cependant, les frais du plaignant se montèrent, seuls, à plus de \$350. Dans une autre cause, celle de la goélette *Isaac May*, les frais de l'une des parties s'élevèrent à \$700, et ceux de l'autre partie à \$750, pour obtenir le paiement d'une réclamation se montant à environ \$250. Ce sujet est bien digne de la considération du gouvernement, et si la loi proposée est convenablement mise en force, on devrait, le plus tôt possible, porter son attention sur la nécessité de simplifier la procédure et de diminuer les frais. Il n'y a aucune raison, à mon avis, pourquoi une réclamation d'au-dessous de cent piastres, par exemple, pour le salaire d'un matelot, ne serait pas poursuivie absolument de la même manière dont l'on poursuit le recouvrement d'une réclamation devant la cour de division, avec à peu près les mêmes frais et par des procédés aussi simples. Le même juge pourrait entendre ces deux réclamations, parce que le magistrat de la cour de comté est dans toutes les causes, je crois, le juge de la cour maritime.

Au lieu d'avoir presque trois cent règles pour diriger la profession dans la mise en vigueur de cette loi, et au lieu d'encourir d'énormes frais dans une procédure embarrassante, il n'y a pas de raison pourquoi les règles et procédés ne seraient pas beaucoup plus simples et beaucoup moins dispendieuses. Je connais une cause dans laquelle la réclamation était de \$102, tandis que les frais contre les deux parties, se montèrent à plus de \$500.

L'honorable député admettra, je pense, que c'est un scandale de la pire espèce, et l'on devrait y remédier. Le gouvernement fut mis au courant de cet état de chose en 1882; mais je ne sache pas qu'il ait rien fait depuis à ce sujet.

En 1882, je présentai un bill dans cette Chambre pour simplifier la procédure devant la cour maritime; les causes d'au-dessous de \$200, par ce bill, étaient placées à peu près sur le même pied que les causes devant la cour de division, et le juge avait le pouvoir de les juger sommairement et de la même manière que les causes civiles ordinaires devant la cour de division.

Mais le gouvernement ne porta pas beaucoup attention à cette mesure, qui fut rejetée. En demandant, en 1882, la production des documents, je discutai le sujet, et l'honorable premier ministre admit alors la nécessité d'un changement immédiat et radical dans tout notre droit maritime, et c'est, je crois, conformément à la promesse donnée alors par l'honorable premier ministre, que la circulaire, que j'ai mentionnée comme ayant été adressée par le député-ministre de la justice, fut préparée. Je ne sais pas si le gouvernement s'est occupé du sujet depuis; mais j'espère qu'il donnera aujourd'hui son attention dans ce sens.

Pour ce qui regarde le bill actuel, je dois dire que j'ai toujours été opposé à l'hypothèque maritime. Je n'ai jamais