

2° La cause de ces avaries a été une violente tempête, jointe au fait que les remorqueurs ont dépensé une trop grande force de halage pour empêcher le train de bois d'être poussé à la côte, ce qui a eu pour conséquence que les dits remorqueurs ont mis le train de bois en pièces.

3° Aucun officier canadien n'a refusé aux remorqueurs des Etats-Unis d'aller au secours du train de bois.

4° Aucune demande n'a été faite à des officiers de douanes du Canada de permettre à un navire américain de donner de l'aide dans ce cas, et à l'époque de l'accident il n'y avait aucun douanier canadien sur l'île Pelée.

5° Les patrons des remorqueurs *John Owen* et *Kate Williams* exposent qu'ils n'ont pas été gênés dans leurs mouvements; et M. S. P. Bliss, le propriétaire du train de bois, non-seulement n'a pas été partie à la plainte, mais répudie l'idée d'ouvrir des plaintes ou des causes de plainte contre les officiers des douanes canadiennes dans ce cas.

En conséquence, le soussigné recommande qu'une réponse à la dépêche en question, basée sur les faits ci-dessus, soit autorisée par Son Excellence le gouverneur général en conseil et transmise, ainsi que le rapport de l'inspecteur, au ministre de Sa Majesté à Washington, avec l'expression du regret que des accusations aussi dénuées de fondement aient été portées contre les autorités canadiennes.

Le soussigné a examiné avec soin la dépêche du 13 juin dans laquelle M. Evarts suggère une modification des instructions données par la circulaire du 5 mars 1878 au sujet des naufrages dans les eaux canadiennes, et constate que ces ordres n'ont été donnés qu'après des refus répétés de la part d'officiers américains de permettre à des remorqueurs canadiens de porter secours à des bâtiments britanniques naufragés dans les eaux des Etats-Unis, et qu'après que des instructions eussent été envoyées de Washington à l'effet d'empêcher des remorqueurs britanniques de porter secours comme il vient d'être dit—instructions dont voici copie :—

“ WASHINGTON, 14 juin 1877.

“ Les bâtiments échoués dans les eaux américaines passent aux mains des autorités douanières des Etats-Unis, les naufrageurs étrangers ne peuvent en prendre possession.

“ H. F. FRENCH, *sous-secrétaire*.

“ A. R. SHULENBERG, Windsor.”

Alors il a été jugé à propos, dans l'intérêt du Canada, de publier la circulaire ministérielle du 5 mars 1878, et depuis lors des bâtiments canadiens ont reçu la mission spéciale de remorquer et porter secours aux bâtiments naufragés; et tant que l'interprétation la plus large a été donnée à la dite circulaire ministérielle afin de prévenir la possibilité de saisir les bâtiments en danger, ou tant qu'il sera possible de sauver la vie ou la propriété, le soussigné ne juge pas à propos, dans l'intérêt général du Canada, de recommander à Son Excellence le gouverneur général en conseil de modifier du dit ordre autrement qu'il l'est dans la circulaire du 19 septembre dernier, plus haut mentionnée.

M. BOWELL.

Ministères des douanes, Ottawa, 7 novembre 1879.

HAMILTON, 16 octobre 1879.

MONSIEUR, — J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 8 septembre dernier (dossier 2,689, '79), renfermant copie d'une lettre adressée par le secrétaire d'Etat, Washington, au ministre de Sa Majesté, sir Edward Thornton, au sujet du prétendu refus d'officiers de douanes de permettre au remorqueur *John Owen* de porter secours à un train de bois partiellement éparpillé par une tempête, dans le voisinage de l'île Pelée, au mois de mai dernier; avec prière de me rendre de suite à Kingsville, et à l'île si c'était nécessaire, dans le but de m'informer de l'affaire et d'en dresser ensuite un rapport.