

Angleterre ne pourvoit pas à ce que les fournisseurs aient un privilège, et qu'en conséquence nous ne devrions pas passer une loi dans le sens indiqué plus haut. Je crois que ce n'est pas là un bon argument contre le bill. Si le navire doit être responsable pour gages, remorquage, sauvetage et autres réclamations, il s'en suit logiquement, qu'il doit être responsable pour toute espèce de réclamations pour des approvisionnements ou autres choses dont le navire a bénéficié, qui ont facilité sa navigation ou augmenté sa valeur.

Je crois, M. l'Orateur, que cette conclusion est logique, et en conséquence je dis que, pour ma part, je ne vois aucune raison pour que ce bill ne devienne pas loi, quelle que soit la loi en vigueur en Angleterre. En consultant les lois des États-Unis-lois qui ont aussi été basées sur les lois anglaises — je vois que la question est venue devant le congrès. Encore l'année dernière, un bill presque identique au bill actuel, accordant un privilège aux ouvriers de bord et aux fournisseurs, a été présenté au Congrès. Ce bill a été déposé au comité judiciaire du Congrès et ce comité a fait un rapport unanime dont voici la conclusion :

« Votre comité n'entretient aucun doute sur le pouvoir qu'a le Congrès de légiférer sur ces sujets, ni ne doute de la nécessité de réviser la loi de manière à assurer une pratique uniforme, à conserver le même droit, la même priorité d'hypothèque, le même recours, dans toutes les causes, en faveur du fournisseur, sans égard au lieu d'enregistrement du navire qui a subi des réparations et reçu des approvisionnements nécessaires. Votre comité, en conséquence, rapporte un projet en remplacement du bill qui est sous considération, et recommande son adoption. »

Dans ce rapport, comme les honorables députés l'observeront, on ne voit aucune raison pourquoi les fournisseurs seraient placés dans une position moins avantageuse qu'aucune autre personne ayant une hypothèque sur un navire. Et je crois que le rapport de ce comité fournit une très forte raison pour engager cette Chambre à s'occuper d'une question qui intéresse beaucoup, non seulement la marine du pays, mais aussi les fournisseurs de la marine.

La raison qui fit porter cette question devant le Congrès, était que les lois, dans quelques-uns des États-Unis, prescrivait que les fournisseurs et les personnes faisant les réparations, eussent une hypothèque sur les navires, sans égard à leur lieu d'enregistrement, tandis que les lois d'autres États prescrivait qu'il n'y eût aucune hypothèque, si le propriétaire ou les propriétaires laissaient l'État dans lequel l'ouvrage avait été fait, ou les marchandises fournies. Afin d'établir l'uniformité, le Congrès s'empara de la question et le résultat fut la référence au comité et l'adoption de son rapport par le Congrès.

Or, bien que la loi anglaise prescrive qu'il n'y a pas d'hypothèque même quand les propriétaires vivent en Angleterre, cependant, j'attire votre attention sur le fait que la loi anglaise, pour ce qui regarde l'Irlande, est différente.

Une loi a été passée en Angleterre en vertu de laquelle il y a hypothèque sur les navires dont les propriétaires résident en Irlande, bien que les marchandises ne soient pas fournies dans le port d'enregistrement — et le port d'enregistrement est défini comme étant celui auquel le navire appartient — et bien que les marchandises soient fournies à trois milles du port d'enregistrement.

Or, si nous avions la même loi ici ; s'il y avait hypothèque quand les marchandises sont fournies dans tout autre port que celui où le navire est enregistré, ce serait conforme à la loi anglaise concernant l'Irlande. Je dis donc que pratiquement la loi anglaise, pour ce qui regarde l'Irlande, accorde aux fournisseurs ou à ceux qui font les réparations, une hypothèque sur le navire, et que si c'est la loi en Irlande, et l'intérêt général exige la même loi aux États-Unis, je prétends avec tout le respect que je dois à cette Chambre, que nous devrions aussi l'adopter pour notre pays. D'après moi, le gouvernement est impérieusement tenu de présenter une telle législation, et tolérer le présent état de choses fait un grand tort aux marchands, aux constructeurs et aux ouvriers de ce pays. Je le répète, les propriétaires de navires en ce pays subissent des dommages par suite de la difficulté que

j'ai mentionnée, difficulté pour les propriétaires de se procurer les approvisionnements nécessaires, ou de faire réparer leurs navires.

Si ce bill devient loi, cette difficulté disparaîtra, et un navire, partout où il se trouvera, pourra être réparé et recevoir les approvisionnements dont il aura besoin pour poursuivre son voyage.

En France, M. l'Orateur, et dans tous les autres pays du continent européen, qui ont adopté l'ancienne loi romaine, une hypothèque est donnée pour toute espèce de fournitures vendues aux navires, ou toute espèce d'ouvrages faits sur ces navires, et c'est seulement dans les États-Unis, en Angleterre et au Canada qu'une telle loi n'existe pas. Or, je crois qu'une telle législation serait juste ; j'espère qu'elle recevra un accueil favorable de ce parlement et que cette Chambre ne se prorogera pas sans que le bill proposé par mon honorable ami soit devenu loi.

Sir JOHN A. MACDONALD: Je n'ai pas en ma possession l'ordre que j'ai reçu de l'honorable ministre de la justice au sujet de cette mesure. Je ne suis pas, à première vue, enclin à m'opposer à une seconde lecture du bill ; mais c'est un sujet qui doit être considéré avec soin avant qu'il devienne loi. Je désirerais connaître à ce sujet l'opinion de ceux qui représentent les intérêts maritimes. L'honorable député qui a présenté le bill et vient de parler si habilement, a déclaré que cette mesure était favorable aux propriétaires de navires, parce qu'elle leur accordait des facilités qu'ils ne rencontreraient pas autrement. Je ne suis pas convaincu que les propriétaires de navires l'accueillent aussi favorablement, du moins, si je m'en rapporte aux discussions qui ont déjà eu lieu sur ce sujet.

Je crois qu'ils sont opposés à l'ensemble de cette mesure ; ils sont d'avis qu'ils inspirent, généralement, assez de confiance, et que leur crédit n'a pas besoin d'être augmenté en permettant que leur propriété puisse être saisie pour toute espèce de dettes, grosses ou petites. Je suis très disposé à croire qu'ils seront opposés au bill quand ils en connaîtront la portée.

La seule autre question est de savoir si la mesure est dans l'intérêt du public en général, des marchands, des ouvriers et autres par qui les navires sont approvisionnés.

L'honorable député cite le rapport, sur ce sujet, du comité judiciaire du Congrès, qui veut, si je l'ai bien compris, qu'il y ait hypothèque générale pour tous les matériaux fournis.

On pourrait comprendre qu'une hypothèque spéciale, pour la réparation ou la construction d'un navire, pourrait être réclamée par la cour d'amirauté, ou la cour maritime d'Ontario ; mais je ne m'accorde pas avec l'honorable député, quand il dit que nous devons suivre cette hypothèque dans ses conséquences logiques, le navire devant être approvisionné. De fait, ce bill s'applique seulement à la cour maritime d'Ontario, qui est une province à l'intérieur, ayant peu ou aucun navire océanique. L'effet du bill serait simplement de priver les tribunaux ordinaires d'Ontario, du droit de s'occuper de ce sujet et d'en investir la cour maritime.

La raison que l'on a pour priver les tribunaux ordinaires établis pour juger tous les cas de litige et de juridiction, qui surviennent du fait d'accorder des fournitures aux navires, devrait être très forte pour justifier le changement demandé. Si je m'en souviens bien, lorsque cette mesure était devant le parlement dans une occasion précédente, les propriétaires de navires s'y opposèrent parce que leurs navires auraient été saisis à la saisie dans le moment le moins opportun. La saisie se faisant sur les navires mêmes, leurs propriétaires se trouvaient exposés, occasionnellement, à de lourds dommages. Par exemple, supposons une ligne de bateaux à vapeur, entre l'extrême ouest et Montréal, qui serait annoncée comme devant faire le voyage dans un temps déterminé, avec arrêt dans certains ports.

Les propriétaires de navires allèguent que la conduite du caissier ou du capitaine, ou du commis des vivres pourrait