

en chiffres ronds, un revenu à ce pays d'environ 17 millions de dollars. Maintenant, il n'est que juste et raisonnable que nous protégions et conservions pour notre propre population ces grandes richesses que la Providence a placées sur nos rivages et dans la mer qui baigne notre pays.

Il est de la plus haute importance que les étrangers ne puissent pas pénétrer dans nos eaux et enlever notre poisson, à moins d'en payer l'équivalent, ou de donner quelque chose en échange du privilège d'en agir ainsi.

De plus, il me semble qu'il est surtout du devoir du ministre de la marine et des pêcheries de ce pays, de surveiller et protéger ces pêcheries de manière à ce qu'il n'y ait pas de danger de les voir diminuer, et qu'elles continuent à donner les revenus considérables, la récolte abondante, si je puis employer ce mot, qu'elles ont produites dans le passé.

À ce sujet, je désire attirer l'attention du ministre de la marine et des pêcheries sur un certain état de choses qui existe, ainsi que des pêcheurs de mon comté me l'ont dit, relativement à la pêche aux harengs dans la Baie de Fundy. Le long des îles, dans le comté de Charlotte, dans la province du Nouveau-Brunswick, au Grand Manan, à Campobello, et autres îles, et le long des côtes, on a établi des nasses, connues sous le nom de pêches en fascines, dans le but de prendre le petit poisson, qui est ensuite transporté à Eastport, dans l'Etat du Maine, où il est vendu à des manufactures de conserves de sardines. Les pêcheurs de cette partie de la côte me disent que cette coutume est préjudiciable à la pêche aux harengs dans la baie de Fundy, et que cette destruction en gros du petit poisson met en danger non seulement la pêche aux harengs, mais aussi fait tort aux gros poissons, la morue, l'égréfin, la merluche, qui suivent le petit poisson et s'en nourrissent. Ainsi, le fait que je viens de signaler cause du dommage aux pêcheries en général dans la baie de Fundy, et je désire, en ce moment, attirer l'attention du ministre de la marine et des pêcheries sur ce sujet, et je le prie de l'examiner avec soin à l'avenir.

La question qui est ensuite traitée dans le discours de Son Excellence intéresse vivement le peuple des provinces maritimes, et tous ceux qui, en Canada, ont des intérêts dans le commerce maritime de notre pays ; je veux parler de la loi passée par le parlement impérial, en 1890, concernant la ligne de chargement des navires ; et comme il y a peut-être des députés qui ne sont pas complètement renseignés sur cette question, je vais en peu de mots expliquer cette législation qui est maintenant en vigueur.

En 1890, on présenta au parlement impérial un acte modifiant le " Merchant Shipping Act," passé en 1876, en ce qui se rapportait à la ligne de chargement des navires. Cette législation rendait obligatoire la ligne de chargement, qui devait être déterminée arbitrairement, pour tous les navires portant le pavillon anglais, par la chambre de commerce, soit par ses propres employés, ou par ceux d'une autre corporation, comme, par exemple, le Lloyd. Les provinces maritimes, en particulier, comprennent que cette législation est nuisible aux intérêts de nos propriétaires de navires. Le tonnage se compose, au Canada, de navires en bois, entièrement différents, quant à la forme et à la construction, des vaisseaux en fer et en acier qui

M. HAZEN.

composent le tonnage de la Grande-Bretagne. Nos navires sont plus courts, ont une cale plus profonde et sont plus larges, et ils sont plus propres au transport de marchandises lourdes, et il est rarement arrivé des accidents à raison de ce qu'ils étaient trop chargés, et on a cru qu'ils auraient à souffrir des dommages, si une ligne de chargement était arbitrairement déterminée par les agents du Lloyd ou de la chambre de commerce, lesquels suivraient à leur égard la même règle qu'ils appliquent en déterminant la ligne de chargement des navires en fer et à vapeur de l'Angleterre ; et de cette manière, les intérêts de notre commerce maritime souffriraient de grands dommages.

En conséquence, des pétitions ont été expédiées de toutes les parties des provinces maritimes—de Halifax, Pictou, Saint-Jean et autres lieux—priant le ministre de la marine et des pêcheries de s'efforcer de faire modifier cette loi dans l'intérêt des propriétaires de navires du Canada.

Le ministre de la marine est entré en correspondance avec le haut-commissaire ; ce dernier a correspondu avec le gouvernement anglais, et après une longue correspondance échangée entre le haut-commissaire et le gouvernement anglais, et entre le haut-commissaire et le ministre de la marine, on a consenti, en faveur du Canada, à insérer dans le bill un article décrétant que, si dans une possession britannique une loi était passée pour marquer et déterminer la ligne de chargement des navires possédés et enregistrés dans telle possession anglaise, cette loi serait satisfaisante pour la chambre de commerce, pourvu qu'elle fût basée sur le principe contenu dans l'acte impérial.

En conséquence, on nous soumettra durant cette session un bill déterminant la ligne de chargement des vaisseaux canadiens ; et j'espère que cette législation ne sera pas nuisible à nos navires, et ne les mettra pas dans une position désavantageuse pour lutter avec les voiliers en bois léger qui appartiennent à d'autres pays, où ces restrictions n'existent pas, car, si on les plaçait dans une position désavantageuse sous ce rapport, on pourrait craindre de les voir passer sous le pavillon des pays qui ne sont pas astreints à des lois semblables. Ainsi, appartenant à un comté où il y a un grand nombre de personnes possédant des navires qui font le cabotage, je désire exprimer l'espoir que nos navires employés dans ce commerce ne seront pas sujets aux dispositions de la loi déterminant la ligne de chargement.

Après cette dernière législation, vient celle qui se rapporte aux cours d'amirauté du pays. Cette législation devient nécessaire à raison de la législation impériale.

Le 25 juillet 1890, un bill intitulé : " Acte modifiant la loi concernant l'exercice de la juridiction de l'amirauté dans les domaines de Sa Majesté et ailleurs, en dehors du Royaume-Uni," a été sanctionné. L'article 3, décrète ce qui suit :—

" (3). La législation d'une possession britannique pourra par toute loi coloniale—

" (a). Constituer toute cour de juridiction civile absolue, soit de première instance ou d'appel, dans telle possession, en cour coloniale d'amirauté, et pourvoir au fonctionnement de telle cour et déterminer sa juridiction, soit par rapport au territoire ou autrement ; et

" (b). Conférer à toute cour inférieure dans telle possession une partie de la juridiction d'une cour d'amirauté soumise à tout règlement et à tel appel que l'on jugera nécessaire ;

" Pourvu, toutefois, que telle loi coloniale ne confère pas une juridiction qui n'est pas accordée par le présent acte à une cour coloniale d'amirauté."