

15 mai 1873

DÉBATS DU SÉNAT DU CANADA

Le jeudi 15 mai 1873

Son Honneur le Président occupe le fauteuil à trois heures.

Après les affaires courantes,

Le Comité des banques et du commerce fait rapport des bills suivants :

Acte pour incorporer la compagnie d'Express de la Puissance. Lu pour la troisième fois.

Acte pour amender l'acte 34 Vict. et l'acte 1864, concernant les chemins de fer, avec amendements.

Sur la proposition de l'hon. M. CAMPBELL,

L'hon. M. OLIVIER propose qu'on étudie les amendements demain. La motion est adoptée.

Acte pour incorporer la compagnie canadienne d'importation de métaux, avec amendements. L'examen est remis à demain.

L'hon. M. CHRISTIE propose la résolution suivante :

Qu'il est expédient que le Parlement se convoque pour l'expédition des affaires un jour qui ne soit pas postérieur au 1^{er} février, chaque année; et

Qu'il soit présenté une humble adresse à Son Excellence le Gouverneur-Général pour communiquer la résolution ci-dessus.

Le motionnaire déclare qu'il a été amené à soulever cette question à cause des désagréments des sessions tardives du Parlement, dont tant de parlementaires se sont plaints. Qui plus est, il intervient à l'appui de la Chambre des communes, qui a décidé lundi dernier à l'unanimité que le Parlement devrait se réunir au plus tard le 1^{er} février. Il semble convenable que le Sénat exprime aussi une opinion indépendante sur cette importante question. Il n'a nul besoin de poursuivre sur le sujet. Tous ont dû supporter les inconvénients de ces sessions tardives et ont souffert d'être absents de chez eux à cette période de l'année.

L'hon. M. CAMPBELL approuve la motion, qu'il trouve appropriée et souhaitable. Nul doute que la Chambre va l'adopter. La motion est adoptée.

L'hon. M. FERRIER propose la troisième lecture du bill « pour permettre à la compagnie du chemin de fer de Buffalo et du lac Huron de faire des arrangements au sujet des bons qui représentent sa dette », ainsi amendé. La motion est adoptée.

CHARGEMENTS SUR LES PONTS DES NAVIRES

Sur la motion de l'hon. M. CAMPBELL, le Sénat se forme en comité général sur le bill concernant les chargements sur le pont des navires.

L'hon. M. WARK présume que le bill a été soigneusement examiné à l'autre endroit, mais il est très difficile de légiférer en cette matière de façon à tenir compte des navires de différentes dimensions. Le chargement en pontée ne doit pas excéder trois pieds sur les navires appareillant d'un port canadien à destination de l'Europe. Or, si un navire de 100 tonneaux peut transporter un chargement de trois pieds, un navire de 1,000 tonneaux doit certainement pouvoir en transporter bien davantage. C'est la construction du navire qui fait sa capacité de chargement en pontée. Le bill vise tant les navires étrangers que canadiens. Il faudrait voir jusqu'à quel point cette mesure ne pourrait pas nous attirer des ennuis avec les pays étrangers. Voici une singularité du bill : le capitaine qui viole cette loi dans certains cas est reconnu coupable d'un délit et passible d'un emprisonnement maximum de deux ans, ou d'une amende de \$800, ou des deux à la fois. La singularité, c'est que pendant que le capitaine, qui peut être un étranger ignorant nos lois, est en prison, on peut ordonner sommairement la vente de son navire pour payer l'amende. Il sera peut-être vendu dans un petit port où, ne trouvant pas preneur, il sera sacrifié. Au lieu de vendre le navire, il suffirait peut-être de saisir puis de vendre un de ses accessoires, pour l'équivalent d'une amende ou d'une petite somme. Ce bill ne s'applique vraiment pas de la même façon à tous les navires. Ainsi, il peut y avoir trois navires dans un port. L'un, en partance pour les Antilles britanniques, ne peut transporter que le chargement en pontée prescrit par la loi; le deuxième, appareillant pour les États-Unis, n'est tenu à aucune limite, de même que le troisième, en partance pour l'Amérique du Sud. Somme toute, il doute profondément de l'à-propos de cette mesure. (*Bravo!*)

L'hon. M. CAMPBELL admet que certaines de ces objections ont beaucoup de poids. Il semble que ce soit un peu fort que d'autoriser la saisie et la vente d'un navire pour une amende qu'on pourrait payer en vendant une partie de l'équipement, du grément ou des canots. Il croit que la première partie du bill s'applique aux navires à destination tant de l'Europe que des Antilles. Il doit y avoir une raison pour qu'on fasse une différence entre les navires appareillant pour les Antilles et ceux qui se rendent dans les ports du sud de notre continent. Il croit savoir que le port de Saint-Jean et d'autres ports canadiens envient les privilèges dont jouissent les navires américains qui font le commerce avec les Antilles et l'Amérique du Sud. Nos gens estiment ne pas devoir subir des restrictions dont sont exemptés leurs concurrents américains. Il voit