

## Le Négociant Canadien

MONTREAL, JEUDI, 15 MAI 1873.

### PARLEMENT FEDERAL.

(Correspondance particulière du N.-Canadien.)

Ottawa, 13 Mai 1873.

C'est bien décidément la dernière semaine de la présente session qui commence et il n'y a pas le moindre doute que l'ajournement aura lieu mardi ou mercredi prochain. Je dis ajournement et non pas *prorogation*, parceque dans le but de permettre au comité chargé de s'enquérir des accusations portées par M. Huntingdon à propos du contrat pour la construction du Pacifique, de siéger durant la vacance, il a été résolu que les chambres seraient ajournées, ce qui suppose que la session dure toujours. Dans l'intervallo et par une autorisation spéciale les comités peuvent continuer leurs travaux. Celui que je viens de mentionner a résolu de se réunir à Montréal le 2 juillet prochain. Les vacances du Parlement dureront en toute probabilité jusqu'au 1 septembre et la réunion ne sera que pour la forme et dans le but de recevoir le rapport du comité-Huntingdon.

La semaine qui vient de s'écouler a été la plus laborieuse de la session. Les Communes ont siégé tous les soirs jusqu'à une heure ou deux du matin et bien que plusieurs séances aient été dépensées en discussions purement politiques, il a été fait néanmoins beaucoup de législation très importante.

Après le vote de samedi dernier par lequel les Communes déclarèrent qu'elles désiraient voir continuer l'Acte de Faillite 1869 jusqu'à la prochaine session, Sir John A. MacDonald a introduit un bill destiné à donner force de loi à cette résolution. Cette mesure n'a que deux clauses et la première — seule importante — est dans les termes suivants :

1. L'acte passé par le parlement du Canada dans les trente-deuxième et trente-troisième années du règne de Sa Majesté, chapitre seize, intitulé : " *Acte concernant la Faillite*," et tous les actes passés depuis en amendement du dit acte, seront et sont par le présent continués et resteront en vigueur jusqu'au premier jour de janvier mil huit cent soixante-quatorze, et ensuite jusqu'à la fin de la session alors prochaine du parlement, et pas plus longtemps ; et les dits actes auront le même effet que s'ils eussent été originairement passés pour être continués en vigueur jusqu'à la période à laquelle ils sont par le présent continués.

On s'attendait à une très vive opposition à la seconde lecture de ce bill, car il

est connu qu'une grande partie de la députation est opposée au principe même de toute loi de banqueroute. Cependant la seconde lecture a été votée sans débat et sans division, sans doute parce que l'on croyait la lutte inutile ou qu'on réservait toutes ses forces pour l'année prochaine. La délégation de la Chambre de Commerce de Montréal a donc toute raison de s'applaudir du succès qui a couronné ses efforts.

L'une des mesures les plus importantes pour le commerce extérieur et la marine du Canada est assurément celle qui pourvoit à l'enregistrement des navires qui visitent les eaux canadiennes. Il ne s'agit ni plus ni moins que de créer un Lloyd national que l'Angleterre sera priée d'assimiler au sien et de mettre sur le même pied sous tous les rapports.

C'est un premier pas vers la création d'une marine nationale et indépendante jusqu'à un certain point, qui ne relèvera plus de la Grande-Bretagne qu'indirectement et que les nations étrangères devront reconnaître.

Ce bill est si important que je croirais utile de l'analyser dans ses clauses principales.

Il ordonne qu'à dater du 1 janvier 1874, époque à laquelle la loi entrera en force, aucun navire de plus de dix tonnes, ayant un port fixe, ne sera reconnu comme vaisseau britannique en Canada, ni admis à jouir des privilèges qui lui appartiendraient en cette qualité, à moins qu'il n'ait été enregistré dans le Royaume-Uni, en Canada ou dans quelque autre colonie anglaise sous " l'Acte de la Marine marchande 1854. "

Les lieutenants-gouverneurs pourront accorder droit de passage d'un port à l'autre dans leurs provinces respectives, à des navires non enregistrés, s'ils jugent la chose désirable sous des circonstances spéciales et particulières.

Le gouvernement nommera dans les ports qu'il jugera à propos de désigner des officiers chargés de l'enregistrement des vaisseaux, et le percepteur des Douanes sera registrateur à toutes fins que de droit en vertu de cet acte.

Il nommera aussi des officiers chargés de mesurer les navires qui seront enregistrés pour la première fois, et les honoraires fixés, ainsi que les frais de voyage, s'il y en a, seront payés par le propriétaire du vaisseau.

Aucun navire non enregistré ne pourra recevoir sa feuille de route, et s'il tente de s'échapper il pourra être retenu jusqu'à ce qu'il se soit conformé aux exigences de la loi.

Des registres seront tenus qui seront accessibles à toute personne moyennant un honoraire de 20 cts. Les percepteurs de Douanes ou autres officiers supérieurs qui ne seraient point registrateurs, auront droit et devront, lorsqu'ils en seront requis, certifier tout changement de capitaine qui pourrait avoir lieu lorsque le navire se trouve dans l'étendue de leur juridiction. Un registre de ces changements sera tenu accessible au public à toute heure convenable du jour.

Un vaisseau ne pourra porter d'autre nom que celui sous lequel il est enregistré ; aucun changement de nom ne pourra être fait sans l'autorisation du gouverneur en conseil ; si un changement était opéré sans permission, le gouverneur pourrait faire remettre les choses dans l'état où elles étaient précédemment et toute infraction à cette loi sera punie d'une amende de \$400.00.

Dans les cas de naufrage ayant eu lieu sur les côtes du Canada ou des îles adjacentes, les survivants seront tenus de se soumettre dans les vingt-quatre heures de leur arrivée dans quelque port à l'examen du principal officier de douane où il peut prendre terre, sous peine d'une amende de \$200.00.

Le propriétaire ou l'agent qui aura des raisons de croire ou qui saura que son navire a péri, devra en avvertir immédiatement le ministre de la Marine et des Pêcheries, sous peine d'une amende de \$200.

Les registrateurs transmettront le premier janvier de chaque année un rapport de tous les vaisseaux qui sont entrés dans leurs registres.

Si le ministre de la marine est averti qu'un vaisseau est impropre à la mer, soit pour un défaut de construction ou un excès de chargement, après avoir exigé du plaignant un dépôt pour garantir les frais d'une enquête, il ordonnera à quelqu'un de ses officiers de faire l'examen du navire et s'il est jugé impropre à la mer, il sera retenu et les frais de l'enquête seront payés par le propriétaire, tandis que si la plainte est sans fondement, les frais seront à la charge du plaignant et prélevés sur le dépôt qu'il aura fait au préalable. Il y aura appel de cette décision à la cour de vice-amirauté.

Tout examinateur qui laissera partir un vaisseau impropre à la mer sera coupable d'un délit et puni en conséquence.

Les vaisseaux dont l'enregistrement n'est pas obligatoire sous l'opération de cet acte et qui sont destinés au cabotage seulement, devront se pourvoir d'une licence qui leur sera fournie gratuitement par le percepteur des Douanes de tout