

questions d'approvisionnement tombent sous sa juridiction. Je crois que les propriétaires de navires qui désirent payer leurs dettes légitimes et placer les patrons de navires en position de pouvoir acheter les approvisionnements et autres articles de première nécessité dans les meilleures maisons sont en faveur de l'extension de l'acte dans cette direction. Nous savons qu'un grand nombre de pertes ont été subies par les marchands qui ont approvisionné des navires.

Lorsqu'un navire entre dans un port et lorsque le patron s'adresse à un marchand pour avoir son approvisionnement de charbon, le marchand ne sait pas que le navire est hypothéqué. On n'a pas le temps d'ouvrir une enquête et le marchand avance du charbon pour des centaines de dollars ; puis il découvre ensuite que le créancier hypothécaire réclame le contrôle de tout le navire et refuse de payer le charbon. Le propriétaire en titre n'est pas en position de solder le compte, et en conséquence les pertes sont subies par ceux qui ont approvisionné le navire. Maintenant, M. l'Orateur, dans l'intérêt de l'équité, je crois que nous devrions mettre les propriétaires de navires dans une position telle que tous les approvisionnements, de même que les réparations, puissent constituer une première hypothèque sur le navire. Les habitants de l'Irlande ont soulevé certaines objections il y a quelque temps, et nous constatons que la juridiction de la cour maritime en ce pays a été étendue de façon à atteindre tous les propriétaires dans toutes les parties du pays, à l'exception de la ville où demeure le propriétaire et où les approvisionnements ont été fournis. C'était là une concession qui a été très avantageuse aux marchands et aux fournisseurs qui approvisionnent les navires, et je crois que l'opinion de la grande majorité des propriétaires de navires, patrons, officiers et marchands sera à l'effet qu'il serait de l'intérêt du commerce maritime, de la justice et du pays en général, d'étendre la juridiction de la cour maritime d'Ontario, de les mettre ainsi dans une position qui serait avantageuse à tout le monde. J'espère que la Chambre, mue par un sentiment de justice, étudiera la question, et que s'il se présente des objections, on nous les fera connaître ; mais j'espère qu'on ne trouvera aucune objection qui soit de nature à empêcher la Chambre de décider que cette extension soit accordée.

M. LISTER : Je crois que le bill actuellement à l'étude devrait recevoir l'approbation de la Chambre. Ce que l'auteur du bill demande c'est que ceux qui approvisionnent ou réparent des navires appartenant à des personnes domiciliées en cette province aient le droit de saisir la propriété elle-même. Avant l'acte 40 Vict. chap. 21, l'acte de 1877, nous n'avions dans le pays aucune loi en vertu de laquelle on pût saisir un navire pour aucune dette quelconque. La loi maritime ne s'étendait qu'aux ports de mer où la marée se fait sentir. Cette année-là le chef actuel de l'opposition, (M. Blake) a présenté la loi que l'on cherche maintenant à amender. Cette loi autorisait le gouvernement à établir une cour maritime dans la province d'Ontario, et lui donnait juridiction dans toutes les questions relatives à la navigation intérieure dans les limites d'Ontario, de même que la juridiction de la cour de vice-amirauté s'étendait aux causes en dehors de cette province.

Pour bien comprendre la juridiction de la cour d'amirauté ou cour maritime d'Ontario, il est nécessaire d'examiner la juridiction de la cour d'amirauté telle qu'elle a existé dans la province de Québec et dans d'autres provinces, cette cour ayant été créée en vertu de la loi impériale 26 Vict., chap. 24. Cet acte pourvoit à ce que la cour de vice-amirauté ait juridiction dans les causes de gages des matelots, patrons, et déboursés relatifs aux navires, pilotage, sauvetage, tonnage, dommages causés par les navires, prêts à la grosse, réclamations entre propriétaires, réclamations pour approvisionnements, lorsque aucun des propriétaires ou co-propriétaires ne demeure dans la province d'Ontario. Elle donne le droit l'action pour toute réclama-

M. ALLEN

tion tombant sous le coup des lois maritimes, excepté dans le cas d'approvisionnement ou de réparations aux navires dont les propriétaires demeurent dans Ontario. Si les propriétaires demeurent en dehors de la province d'Ontario, alors les personnes qui ont fourni les approvisionnements ou qui ont fait des réparations ont un privilège sur le navire, mais si les propriétaires ou aucun d'entre eux demeurent dans Ontario, il n'y a aucun privilège sur le navire. Les personnes qui approvisionnent ou réparent le navire sont obligés de s'en prendre aux propriétaires et non au navire. La raison sur laquelle cette doctrine est appuyée, telle qu'exposée dans notre code, est celle-ci : lorsque les propriétaires demeurent dans le pays où se trouve le navire, le crédit est censé avoir été fait au propriétaire du navire et non au navire lui-même.

Pour ma part je ne vois pas la raison de cette distinction. Dans des cas où la loi maritime accorde un droit d'action contre le navire, je ne vois pas pourquoi elle devrait en rester là, ni pourquoi les personnes qui augmentent la valeur du navire en le réparant ou en permettant au propriétaire de continuer un voyage grâce aux approvisionnements qu'elle lui ont fournis, doivent être privés du droit de prendre une action contre le navire même. Mais la loi le veut ainsi et l'honorable auteur du bill cherche à remédier à ce qui me paraît être un défaut, en faisant disparaître cette distinction et en pourvoyant à ce que les personnes qui fournissent des approvisionnements et font des réparations puissent avoir le même recours contre le navire que les personnes dont j'ai parlé ont pour gages et le reste. Je crois que cela est juste et équitable.

La valeur du navire est augmentée de tout le montant des réparations, les propriétaires du navire reçoivent ce montant, et il n'est que juste que le navire soit responsable à ceux qui font ces réparations. Nous savons par expérience que c'est un fait d'occurrence journalière que les navires reçoivent des approvisionnements des marchands et autres dans les différents ports de nos lacs et de nos rivières. L'impression généralement répandue chez les gens est que les navires sont responsables pour tout ce qui leur est fourni, et ils ne sont détrompés que lorsqu'ils veulent se faire payer. Il s'aperçoivent alors que le navire n'est pas responsable, et dans bien des cas ils constatent que les propriétaires sont des personnes irresponsables et qu'ils ne peuvent rien recouvrer. Je répète que dans mon opinion cela n'est ni juste ni équitable ; que les personnes qui fournissent des approvisionnements aux navires, afin de permettre à ces derniers de continuer des voyages qui procurent des profits aux propriétaires, ne devraient pas être mises sur le même pied que les personnes mentionnées dans la loi d'Amirauté. Nous savons que dans bien des cas, il est nécessaire de réparer des navires, et d'après la loi telle qu'elle est aujourd'hui, bien que celui qui fait des réparations ait un privilège sur le navire, il n'a aucun moyen de l'exercer, et à moi-même que le parlement lui confère le pouvoir demandé par ce bill, il restera dans la même position qu'auparavant. Comme je l'ai dit, ce changement permettra aux propriétaires de continuer leurs voyages avec plus de facilité, car dès que l'on saura que le navire est responsable pour ce qu'il reçoit, ils n'éprouveront aucune difficulté à obtenir à crédit.

Les gens ne prennent pas la peine de s'informer du nom des propriétaires. Un navire peut être divisé en 64 parts, les actionnaires peuvent être disséminés dans toute l'étendue de la Confédération, et il serait difficile sinon impossible, de faire exécuter un jugement contre eux. Il peut se faire qu'ils soient tout à fait insolubles. S'ils le sont, ils auront eu le bénéfice des approvisionnements fournis par le marchand et du travail de l'ouvrier, et ils peuvent se dispenser de les payer. Telle est la position qui leur est faite par la loi aujourd'hui, et cette loi devrait être modifiée. On dira peut-être qu'elle ne doit pas être changée parce que nous suivons la loi anglaise, parce que la cour de l'amirauté en