

Aucun officier canadien du fisc n'a interprété la circulaire ou la loi comme les justifiant d'empêcher les navires étrangers de porter secours à d'autres navires en péril et de sauver la vie ou la propriété quand c'était possible, et jamais pareille intervention n'a eu lieu.

Que dans l'affaire du remorqueur à vapeur *Sarah Bryant*, qui a fait naufrage dans le mois de décembre 1874 et dont parle M. Evarts, il est clair que la circulaire n'a pu influencer les officiers du fisc mis en cause, attendu qu'elle n'a été distribuée que 3½ ans après le naufrage en question; et que l'assertion du patron du *Bryant* qui prétend avoir enlevé "les cadavres de la femme du capitaine et d'autres" n'est pas justifiée par les faits, car il existe des témoins et des documents dont la véracité est au-dessus de tout doute pour prouver que vivants et morts ont été enlevés du bâtiment naufragé par l'équipage d'un bateau canadien avant que le remorqueur fût arrivé sur le théâtre du désastre. Le ministre soumet aussi la correspondance échangée sur ce point.

Que dans le cas du *Champion* il a été admis franchement qu'en opérant la saisie l'officier du fisc était sous une fausse impression quant à l'interprétation de la loi, et qu'il ne faisait que mettre en vigueur la loi qui défend aux bâtiments étrangers de faire le remorquage dans les eaux canadiennes. Les autorités douanières des États-Unis n'ont jamais permis à des bâtiments canadiens de faire ce service dans les eaux américaines. Cependant, le *Champion* n'a pas été retardé d'une heure, et le seul désagrément qu'il ait éprouvé a été de laisser pendant un court espace de temps, entre les mains du percepteur des douanes, un dépôt de \$100 qui a été remis aussitôt que le commissaire des douanes eut connu les faits.

Que le gouvernement du Canada a toujours désiré et désire encore en venir à une entente afin de perfectionner les lois concernant la navigation côtière de manière à débarrasser les deux pays des restrictions désagréables et incommodes auxquelles sont soumis leurs bâtiments; mais en attendant les lois doivent être respectées, et si les droits de l'humanité ont toujours été et seront toujours reconnus, le ministère des douanes a pour devoir de protéger les droits et les intérêts de la marine marchande canadienne contre l'étranger.

Que le gouvernement du Canada non seulement y consent, mais désire ardemment que l'interprétation la plus large soit donnée aux lois qui régissent la navigation des lacs et rivières de l'intérieur, et il est prêt à entrer en négociations avec celui des États-Unis pour établir à cet égard une politique plus libérale; mais il ne saurait se rallier à une mesure qui donnerait aux armateurs américains, dans les eaux canadiennes, des privilèges qui ne seraient pas également garantis aux armateurs canadiens dans les eaux américaines, pas plus qu'il ne saurait accepter un système de réciprocité partielle qui favoriserait ces derniers aux dépens des premiers.

Le comité concourt dans le rapport qui précède et propose qu'une copie de ce procès-verbal, quand il aura été approuvé, soit expédiée par Votre Excellence pour l'information du gouvernement des États-Unis.

Pour copie conforme.

W. A. HIMSWORTH,
G.C.P.

Le marquis de Lorne au très-honorable sir M. E. Hicks-Beach.

N° 175.

QUÉBEC, 12 juin 1879.

MONSIEUR,—Relativement à ma dépêche n° 33 du 17 février dernier qui vous transmettait copie d'une correspondance échangée avec le ministre de Sa Majesté à Washington sur la question des secours à porter aux bâtiments qui font naufrage dans les eaux limitrophes des États-Unis et du Canada, j'ai l'honneur de vous transmettre un double du rapport du comité de mon conseil privé, que j'ai communiqué à sir Edward Thornton en réponse à des représentations faites par les autorités américaines dans une lettre portant la date du 17 décembre et dont une copie faisait partie de la dépêche plus haut mentionnée.

J'ai, etc.

Au très honorable sir M. E. HICKS-BEACH, bart.

LORNE.