

compartiments frigorifiques convenables à bord de leurs navires. Mes observations ne se rapportent pas à ces contrats, mais plutôt à ceux que mon ministère a conclus en vue de l'établissement de chambres frigorifiques à bord des navires des compagnies de navigation transocéanique.

**M. ARMSTRONG :** Tous ces contrats sont-ils expirés ?

**M. FISHER :** Oui, il y a déjà quelque temps.

**M. ARMSTRONG :** L'honorable ministre pouvait-il exiger telle ou telle température dans ces compartiments, lorsque ces contrats étaient en vigueur ? Je pose cette question parce que, si l'honorable ministre veut consulter les rapports indiquant la température d'après le thermographe, il constatera qu'on a transporté du beurre dans des compartiments où la température était plus élevée que 30°.

**M. FISHER :** Il arrive très souvent que la température s'élève à 30° dans ces compartiments. Le but désiré a été atteint, c'est-à-dire que nous aurons maintenant l'avantage de transporter notre beurre en Angleterre dans des compartiments frigorifiques, où la température sera à un degré convenable pour ne pas détériorer ces produits, ce qui nous permettra de le mettre sur le marché anglais dans un état satisfaisant.

Quant aux chambres à air frais réservées au transport du fromage et surtout des pommes, je crois que notre but a été atteint. Mon honorable ami a semblé se moquer du degré de température constaté dans ces chambres frigorifiques, mais il ne connaît peut-être pas ce sujet autant que mon honorable ami de Perth-nord (M. Maclaren). Il nous a parlé de 10° comme étant la température idéale pour le transport du beurre. Eh bien, 10° doivent être une température très favorable au beurre qu'on veut conserver durant des années en entrepôt. Cette température ne nuit pas à la qualité du beurre, mais on n'a pas besoin de la maintenir à ce degré dans les compartiments frigorifiques pour transporter le beurre en Angleterre où il doit être immédiatement consommé.

**M. ARMSTRONG :** N'est-ce pas là la meilleure température pour le beurre ?

**M. FISHER :** Je ne crois pas, car on prétend qu'il vaut mieux que la température soit à 30° ou à 32°.

**M. ARMSTRONG :** Lorsqu'on le mettra sur le marché anglais, ce beurre ne serait-il pas en meilleur état ?

**M. FISHER :** Non.

**M. ARMSTRONG :** Que dites-vous du beurre transporté dans des compartiments frigorifiques où la température marque 35° ?

**M. FISHER :** Je ne crois pas que cette température nuise à la qualité du beurre en quoi que ce soit, mais je préférerais que la

température fût maintenue à 32° au plus dans les compartiments en question. Mais pour le transport de tous ces produits, je ne prétends pas que nous avons pu—je me demanderais si quelqu'un aurait pu réussir à faire mieux que nous—entretenir une température absolument égale. J'ai examiné les états indiquant la température d'après le thermographe et j'ai été réellement surpris de voir qu'en général on avait maintenu une température à peu près égale dans les chambres frigorifiques. Je ne voudrais pas qu'on transportât le fromage, ou les fruits, à la température qui règne dans les compartiments réservés au beurre. Mon honorable ami a peut-être fait erreur en ne tenant pas compte de l'espèce de produit transporté dans chaque chambre particulière.

**M. INGRAM :** Prenons un expéditeur qui paie un prix additionnel pour avoir le privilège de se servir d'un compartiment frigorifique à bord d'un navire qui se rend en Angleterre. Supposons que la compagnie qui possède ce vaisseau ne fournisse pas à cet expéditeur l'entreposage auquel il a droit, et que ces produits perdront ainsi de leur valeur. Il n'y a aucun recours contre la compagnie de navigation ni contre le gouvernement, d'après les conditions du marché.

**M. FISHER :** Les contrats du ministère ne le protègent pas, mais la loi du pays lui fournit le moyen d'obtenir des dommages-intérêts.

**M. INGRAM :** Mais l'une des clauses de ces contrats dit : Ni l'Etat, ni les propriétaires de navires ne seront responsables de l'état de la cargaison dans les compartiments frigorifiques pour quelque cause que ce soit. L'expéditeur n'a donc aucun recours à sa disposition. A quoi servent des contrats semblables ?

**M. FISHER :** Vous parlez de la convention conclue entre le gouvernement et les armateurs et non pas de celle qui peut exister entre l'armateur et un expéditeur. La loi offre à ce dernier, dans ce cas, le recours qu'il aurait s'il s'agissait de dommages causés à des marchandises en transit.

**M. A. A. MACLEAN :** Mais le gouvernement enlève à l'expéditeur tous ses droits.

**M. FISHER :** Non, le gouvernement n'a pas à intervenir dans l'exercice des droits de l'expéditeur.

**M. A. F. MACLEAN (Perth-nord) :** Si l'expéditeur voulait envoyer un de ses employés à bord pour voir en quel état sont les marchandises mises dans des compartiments frigorifiques, comme le font les Armour et les Swift, pourrait-il le faire ?

**M. FISHER :** Oui, s'il le désirait. Le gouvernement n'intervient aucunement dans tout cela. L'expéditeur peut envoyer un ou plusieurs agents à bord, s'il le veut.