

Coram Fournier, J.

1883

June 16.

THE QUEEN, ON THE INFORMATION OF }  
 THE ATTORNEY-GENERAL FOR THE } PLAINTIFF;  
 DOMINION OF CANADA }

vs.

2 CASKS OF ALCOHOL, 3 PUNCHEONS OF RUM, 104 BOXES  
 OR CASES OF GIN, 21 CASES OF CASSIA WINE, 1  
 CASK OF RUM, 6 HALF BOXES OF TOBACCO, 11  
 BOXES OF TOBACCO, 1 CADDIE OF TOBACCO, 1 CASK  
 OF RUM,

AND

WILLIAM F. MACDONELL, (CLAIMANT)-DEFENDANT.

*Customs laws—40 Vic., c. 10, s. 12, interpretation of—Entering port for  
 shelter—False statements of master as to cargo and voyage—Recovery  
 of penalties—Procedure.*

- Held:*—(1). Where there has been nothing done by the master to show an intent to defraud the Customs, a vessel entering a port for shelter, before reaching a place of safety there, has not “arrived” at such port within the meaning of 40 Vic., c. 10, s. 12 so as to justify seizure of her cargo for not reporting to the Customs authorities.
- (2). Where false statements are made by the master regarding the character of the cargo and port of destination of his vessel, which would subject him to a penalty under sub-sec. 2 of s. 12, 40 Vic., c. 10, they cannot be relied on to support an information claiming forfeiture of the cargo for his not having made a report in writing of his arrival as required by sub-sec. 1, s. 12 of the said act.
- (3). That sec. 10 of 44 Vic., c. 11 (amending secs. 119 and 120 of 40 Vic., c. 10), merely provides a procedure to be followed when the Customs’ Department undertakes to deal with questions of penalties and forfeitures, and does not divest the Crown of its right to sue for the same in the manner provided by secs. 100 and 101 of 40 Vic., c. 10, even where departmental proceedings have been commenced under the said provisions of 44 Vic., c. 11, s. 10.
- (4). That even if secs. 100 and 101 of the said act 40 Vic. c. 10 had
- 7½

1883

THE QUEEN  
v.

MACDONELL

Statement  
of Facts.

been repealed by the later statute, the Crown could proceed by information *in rem* at common law, and this right could not be taken away except by express words or necessary implication.

THIS was an information *in rem*, filed by the Attorney-General for the Dominion of Canada on behalf of the Crown, for the condemnation of certain goods seized by the Customs' authorities for an alleged infraction of 40 Vic., c. 10, s. 12.

By the information the Court was informed as follows :—

“ That by sec. 12 of the Act passed by the Parliament of Canada in the 40th year of Her Majesty's reign, chaptered 10 and intituled ‘ an Act to amend and consolidate the Acts respecting Customs, ’ ” it is among other things enacted that “ the master of every vessel “ arriving from any port or place out of the Dominion “ of Canada, or coastwise in any port in Canada, “ whether laden or in ballast, shall come directly and “ before bulk is broken, to the Custom House for the “ port or place of entry where he arrives, and there “ make a report in writing to the collector, or other “ proper officer, of the arrival and voyage of such vessel, “ stating her name, country and tonnage, the port of “ registry, the name of the master, the country of the “ owners, the number and names of the passengers (if “ any), the number of the crew, and whether she is “ laden or in ballast, and if laden the marks and num- “ bers of every package and parcel of goods on board, “ and where the same was laden, and the particulars “ of any goods stowed loose, and where and to whom “ consigned, and where any, and what goods, if any, “ have been laden or unladen, or bulk has been broken “ during the voyage, what part of the cargo is intended “ to be landed at that port, and what, at any other port “ in Canada, and what part (if any), is intended to be “ exported in the same vessel, and what surplus stores

“ remain on board, and any goods not reported found  
 “ on board or landed, shall be forfeited unless it ap-  
 “ pears that there was no fraudulent intention.”

1883

THE QUEEN

v.

MACDONELL

Statement  
of Facts.

“ That on the 4th day of November, 1881, a schooner  
 “ called the ‘ M. L. White ’ arrived from a port out of  
 “ Canada at the port of Barrington, N.S., with certain  
 “ goods on board to wit :—2 casks of alcohol, 3 pun-  
 “ cheons of rum, 104 boxes or cases of gin, 21 cases of  
 “ cassia wine, 1 cask of rum, 6 half boxes of tobacco,  
 “ 11 boxes of tobacco, 1 caddie of tobacco and 1 cask of  
 “ rum, and the master of the said vessel, with intent  
 “ and design to defraud Her Majesty’s revenue, did not  
 “ come directly to the Custom House at the said port  
 “ of Barrington, being the port where he so arrived  
 “ with the said vessel, and there make the report in  
 “ writing to the collector or other proper officer at the  
 “ said port as required by the 12th section of the said  
 “ statute whereby, and by reason of the said goods  
 “ being found on board of the said vessel and not re-  
 “ ported as aforesaid, the said goods became and are  
 “ forfeited to Her Majesty.”

“ That by section 76 of the said statute first above  
 “ mentioned, as amended by the Act passed by the  
 “ Parliament of Canada in the 44th year of Her Majes-  
 “ ty’s reign, chaptered 11, it is provided amongst other  
 “ things, that if any person knowingly and wilfully  
 “ with intent to defraud the revenue of Canada, smug-  
 “ gles, or clandestinely introduces, into Canada, any  
 “ goods subject to duty without paying or accounting  
 “ for the duty thereon, the said goods shall be forfeited.”

“ That a certain person or persons unknown, in the  
 “ month of November, A.D., 1881, knowingly and wil-  
 “ fully, and with intent to defraud the revenue of  
 “ Canada, smuggled or clandestinely introduced into  
 “ Canada, at Barrington, N.S., certain goods subject to  
 “ duty ” (naming them as before), “ without paying or

1883  
 THE QUEEN  
 v.  
 MACDONELL  
 ———  
 Statement  
 of Facts.

“accounting for the duty thereon, whereby the said  
 “goods became and are forfeited to Her Majesty.”  
 “That Daniel Sargent, then being a Collector of  
 “Customs, authorized and employed by Her Majesty,  
 “and attached to the port of Barrington, on the 5th  
 “day of November, A.D., 1881, at Barrington aforesaid,  
 “did, as such officer of Her Majesty as aforesaid, seize  
 “and take, and did cause to be seized and taken at  
 “Barrington aforesaid, the said goods before mentioned,  
 “imported as aforesaid, as forfeited for the causes  
 “aforesaid.”

The information concluded with the usual prayer for condemnation.

The defendant pleaded to the information, in substance, as follows:—

1. That the said schooner “M. L. White” did not arrive at the port of Barrington within the meaning of the statute recited in the information.

2. That the said schooner while on a voyage to the port of Boston, U.S.A., owing to stress of weather and other causes of a like character, was obliged to approach the port of Barrington for shelter, with intent to proceed upon her said voyage to Boston as soon as practicable, and not with the intent to defraud Her Majesty’s revenue.

3. That the said goods were not smuggled, or clandestinely introduced into Canada as alleged.

4. That Her Majesty’s Attorney-General for Canada is not entitled to take the proceedings which have been taken, nor to proceed further herein, because the provisions of the act 44 Vic., c. 11, sec. 10, have not been complied with.

Issue was joined upon these pleas by the plaintiff.

The following are the facts of the case appearing upon the record:—

On the 3rd November, 1881, the schooner “M. L.

White," being on a voyage from St. Pierre, Miq., to Boston, Mass, with a cargo of tobacco and liquors belonging to M., the claimant, and consigned to B., of the latter place, put into the harbor of Barrington, N. S. for shelter from stress of weather, and ran aground on a ledge at the mouth of the harbor. As soon as the collector of Customs at Barrington became aware of this, which was on the day following, he proceeded on board the schooner and called upon the captain to produce the papers of his vessel. To this demand the captain replied that the papers were locked up in the mate's trunk in the fore-castle, which was also locked, the key of which the mate (his son) had taken with him to Pubnico, where he had gone to procure assistance to get the schooner off the ledge. The collector thereupon left the vessel, but returned on board about 6 or 7 o'clock the same evening with a number of his officers or assistants. He then repeated his demand for the papers and received from the captain the same answer as before,—that they were in his son's possession, who was still absent; the collector, however, being requested by the captain to await his son's return, and to place a guardian or watchman on board in the meanwhile. On being threatened by the collector to have his vessel, as well as the cargo, seized, the captain endeavored to open the padlock on the fore-castle door with a small iron crow-bar, but was unable to do so in consequence of an injury to his right arm received while at sea. Finding his single efforts unavailing, he asked the only one of his crew left on board to help him break the lock; but, as the sailor was also suffering from injuries received while at sea, their joint efforts were unsuccessful. The captain then offered the collector the use of the crow-bar to open the door, but the collector refused, saying it was not his business to do that, but that it was the captain's

1883

THE QUEEN

v.

MACDONELL

Statement  
of Facts.

1883  
 THE QUEEN  
 v.  
 MACDONELL  
 ———  
 Statement  
 of Facts.  
 ———

duty to produce his papers. Receiving this reply, the captain called upon those accompanying the collector to effect an entrance into the fore-castle, but they declined to do so. The collector then, without waiting for the mate to return from Pubnico, which he did a few hours after the collector's second visit to the vessel, seized the cargo and brought the vessel to a wharf in Barrington.

There was evidence to the effect that the captain had falsely stated to the collector at Barrington that his vessel was in ballast, and that she was on a voyage from Halifax to Yarmouth, N.S. But this, it appears, was before he was informed of the official position of the collector; and it was well established by several witnesses that after the seizure the captain declared that he was on his way to Boston with a cargo of liquors.

On the mate's return from Pubnico, he was met by one of the collector's officers on the wharf, and together they proceeded on board the vessel. The mate then opened the fore-castle and gave up the vessel's clearance and manifest.

After the officer had compared the manifest with the cargo, everything was found correct with the exception of one article which appeared to have been added to the manifest in a different handwriting from the rest of the document, and at a later date. There was, however, no positive evidence to show that this alteration had not been done before the manifest had passed the Customs at the port of clearance; and on the other hand, the mate swore that the alteration was not in his handwriting, and that there was no one else on board the vessel who knew how to write.

The information was exhibited in the Exchequer Court on the 8th March, 1882, and notice thereof given in the manner provided by 40 *Vic.*, c. 10, s. 108, on the 17th March, 1882. No claim having been previously

filed to the goods against which condemnation was sought by the information, on the 18th May, 1882, Sir W. J. Ritchie, C.J., sitting in the Exchequer Court, ordered judgment for condemnation to be entered against the goods, and in pursuance of such order judgment was so entered up by the Registrar on the same day. On the 19th of June, following, an order was granted by Mr. Justice Henry, in the Exchequer Court, setting aside the judgment so entered, and allowing the defendant McDonnell to come in and file his claim to the said goods.

1883  
 THE QUEEN  
 v.  
 MACDONELL  
 ———  
 Statement  
 of Facts.  
 ———

The defendant's claim and answer to the information having been filed and issue joined thereon, the case came on for hearing before Mr. Justice Fournier.

*White*, Q. C. and *Harris* for plaintiff; *Bingay*, Q. C., *Pelton*, Q.C. and *George Bingay* for the defendant.

FOURNIER J., now (June 16th, 1883,) delivered judgment.

La procédure en cette cause a été commencée par le Procureur-Général, au nom de Sa Majesté, par une information *in rem* pour faire prononcer la confiscation de certains articles saisis à bord de la goëlette "M. L. White," le 4 novembre 1881, dans le port de Barrington, Nouvelle-Ecosse, pour contravention aux lois concernant les Douanes.

L'information, après avoir récité la section 12 du c. 10, 40 Vic., amendant et consolidant les lois concernant les Douanes, laquelle prescrit au commandant de tout vaisseau qui arrive dans un port du Canada, de se rendre directement, et avant d'avoir rompu sa charge (*broken bulk*), au bureau de la Douane de ce port, et là, d'y faire rapport par écrit, au collecteur ou à tout officier compétent, du voyage de son vaisseau, en donner le nom et toutes les autres informations exigées par cette section.

1883  
 THE QUEEN  
 v.  
 MACDONELL  
 —  
 Reasons  
 for  
 Judgment.  
 —

Il est allégué qu'en contravention à cette clause et avec l'intention de frauder le revenu de Sa Majesté, le commandant de la goëlette " M. L. White " ne s'est pas rendu à la Douane du port de Barrington, où son vaisseau était arrivé et qu'il n'a pas fait le rapport requis, en vertu de la susdite section 12, et qu'en conséquence, les articles saisis, à bord de son vaisseau, sont devenus confisqués en faveur de Sa Majesté.

Par le second chef d'information, il est allégué qu'en vertu de la section 76 de la 44 Vic., c. 11, que tout article (*knowingly*) volontairement et sciemment introduit en contrebande ou clandestinement, sans que les droits imposés aient été payés, sera confisqué en faveur de Sa Majesté.

Qu'en contravention à cette dernière section, le 4 novembre 1881, les articles saisis en cette cause ont été volontairement et sciemment introduits, en contrebande clandestinement et en fraude du revenu des Douanes, au port de Barrington, et qu'ils sont en conséquence devenus forfaits et confisqués au bénéfice de Sa Majesté.

William F. McDonnell, réclamant la propriété des effets saisis, a été admis à défendre à la dite information. Comme premier moyen de défense, il allègue que la goëlette " M. L. White " n'est pas arrivée au port de Barrington, qui n'était pas son port de destination, de manière à tomber sous l'opération de la section 12.

2. Que la dite goëlette, étant en route pour Boston, E.-U., a été obligée, par le mauvais temps et par d'autres accidents de la mer, à chercher un refuge temporaire dans le port de Barrington, avec l'intention de continuer, aussitôt que possible, son voyage pour Boston, et sans aucune intention d'enfreindre les lois du revenu.

3. Que les effets saisis n'ont été introduits ni clandestinement ni en contrebande.

Par son dernier plaidoyer, il prétend que le Procureur-Général de Sa Majesté n'a pas droit de procéder par la voie d'information qu'il a adoptée en cette cause, ni de procéder ultérieurement dans cette affaire, parce que la procédure aurait dû être faite en conformité de la 44e Vic., c. 11, et que les formalités qu'elle prescrit n'ont pas été observées.

1883  
 THE QUEEN  
 v.  
 MACDONELL  
 —  
 Reasons  
 for  
 Judgment.  
 —

Les questions à décider sont donc : 1. De savoir, si, dans les circonstances particulières de cette cause, le capitaine de la goëlette " M. L. White " est justifiable de ne s'être pas immédiatement rapporté au collecteur de Barrington 2. S'il y a eu contrebande. 3. Si après la saisie de la goëlette " M. L. White " et le rapport qui en avait été fait au commissaire des Douanes, à Ottawa, conformément aux dispositions de la 44e Vic., c. 11, les procédés ne devaient pas être continués en vertu de cet acte, ou, s'il était encore loisible à Sa Majesté d'abandonner la procédure indiquée en cet acte, pour recourir au mode d'information *in rem* admis en pareils cas par la loi commune.

Il a été entendu un grand nombre de témoins de part et d'autre sur cette contestation ; pas un seul, cependant, n'a fait preuve que les effets provenant de la dite goëlette aient été introduits en contrebande ou clandestinement. A l'argument de la cause au mérite, il n'a pas même été question de ce chef d'information, la preuve manquant absolument. Il doit en conséquence être rejeté de suite, faute de preuve. Il ne reste donc à considérer, sur cette contestation, que la justification offerte par le capitaine du vaisseau, pour ne pas s'être immédiatement rapporté, et la question du mode de procédure adopté.

La saisie a été faite dans les circonstances suivantes : Le cinq, et non le 4 novembre ainsi qu'allégué, Daniel Sargeant, collecteur de Douane au port de Barrington, ayant été informé qu'il y avait un vaisseau dans le port,

1883  
 THE QUEEN  
 v.  
 MACDONELL  
 ———  
 Reasons  
 for  
 Judgment.  
 ———

partit, en compagnie de son fils et de M. D. Trefrey, pour se rendre à bord de la goëlette " M. L. White " qui se trouvait alors échouée sur les battures, à l'entrée du port. Trefrey se rendit seul à bord et dans la conversation qu'il eut avec le capitaine, celui-ci lui aurait dit qu'il venait d'Halifax, sur lest, et qu'il était en route pour Yarmouth ; que son fils, second à bord, était allé à Pubnico pour se procurer les secours nécessaires pour sortir de l'endroit. Trefrey ayant rejoint le collecteur, lui fit rapport de son entretien avec le capitaine et tous deux se rendirent, quelques minutes après, à bord de la goëlette. Dans la conversation qui eût lieu entre eux et le capitaine Godet, commandant du vaisseau, celui-ci aurait encore dit, en réponse au collecteur, qu'il était d'Halifax, sur lest, en route pour Yarmouth.

Le collecteur rapporte, comme suit, ce qui s'est passé à propos de diverses demandes des papiers du vaisseau :

He said he could not show them to me as they were locked up. I said the captain should have access to all his papers, and that I must see them. The captain said that he supposed that I was the Custom House officer. I asked him several times for them, when he gave the same answer that they were locked up. Mr. Trefrey said to him that the fore-castle doors were open 15 minutes ago, and that he must have the key ; and the captain looked at him and said " I don't know you." I said to the captain that you must have the key, open the doors and get me the papers, but he still declined to do so.

Le témoin D. S. Trefrey corrobore ce récit, mais ajoute une circonstance importante omise par le collecteur, c'est l'excuse donnée par le capitaine pour ne pas produire les papiers. Le capitaine a plusieurs fois répondu, à la demande de produire les papiers, qu'il ne le pouvait pas, parce qu'ils étaient sous clé dans le coffre de son fils, dans le *fore-castle* (gaillard d'avant) qui était aussi fermé à clé, et il demande de mettre un gardien abord en attendant le retour de son fils. Le collecteur et ceux qui l'accompagnaient se rendirent à terre et en revinrent, entre six et sept heures du soir,

avec du renfort. Dans cette occasion, le collecteur demanda encore les papiers, et, à maintes reprises, il reçut la même réponse, qu'ils étaient en la possession de son fils qui était alors absent. Le capitaine demanda d'attendre son retour en disant au collecteur de mettre un gardien. Sur les menaces du collecteur de saisir le vaisseau, la cargaison, si les papiers n'étaient pas produits, le capitaine essaya de briser, avec une petite pince, le cadenas qui fermait le *forecastle*. Etant, par suite d'un accident éprouvé pendant le voyage, en essayant de sauver sa chaloupe, incapable de faire usage de son bras droit, il ne put réussir, avec sa main gauche, à rompre le cadenas. Son matelot, McManus, aussi blessé en aidant à sauver la chaloupe, fut appelé par le capitaine pour briser le cadenas. Il n'y réussit pas non plus. Il paraît que ce dernier était atteint de paralysie. Les efforts qu'ils firent étaient sérieux, tous deux le jurèrent positivement, et sont confirmés en cela par plusieurs témoins de la Douane.

Après ces efforts inutiles, le capitaine fit l'offre au collecteur de se servir de la pince pour ouvrir le *forecastle*; celui-ci refusa en disant que ce n'était pas son affaire, et que c'était le devoir du capitaine de produire ses papiers. Alors celui-ci s'adressant à tous ceux qui étaient là, s'écria: "*For God's sake some one come and take the crow-bar.*" Si le collecteur croyait qu'il était audessous de sa dignité de se servir du *crow-bar* à la demande du capitaine, ne pouvait-il pas le faire faire par quelqu'une des huit personnes qu'il avait amenées pour saisir un bâtiment en détresse, à bord duquel il n'y avait alors que deux estropiés? Ce refus serait inexplicable, si par ses réponses évasives au sujet de ses motifs, le collecteur ne nous en avait donné lui-même la clef.

Comme il doit participer dans le produit de la saisie,

1883

THE QUEEN

v.

MACDONELL

Reasons  
for  
Judgment.

1883 il craignait que la production des papiers n'eut l'effet  
 THE QUEEN d'empêcher la saisie. Voici ce qu'il dit à ce sujet :

v.  
 MACDONELL

Reasons  
 for  
 Judgment

Q. Why did you not break the lock when he wanted you to ?

A. Because I knew he had the key. The officer Trefrey had told me he had it.

Q. Was it not the true reason why you did not break the lock, that you were afraid you would not be able to make a seizure ?

A. No.

Q. Will you swear to that ?

A. No, I will not say that was not a part of the reason.

Il réalisa son objet, — fit la saisie et fit ensuite conduire le vaisseau au quai. S'il eut attendu le retour du fils du capitaine, qui arriva vers onze heures du soir, il n'aurait pu atteindre son but, car la production des papiers vint justifier les déclarations faites par le capitaine, après qu'il eut connu la qualité officielle de Sargeant.

Il y a au sujet de ces déclarations, beaucoup de contradictions ; le collecteur, (Sargeant,) Trefrey, et quelques autres témoins sont d'accord à dire que, avant la saisie, le capitaine aurait dit qu'il était d'Halifax en route pour Yarmouth. Trefrey dit qu'il a répété la même chose après la saisie. Quelles qu'aient été ses réponses avant de connaître les qualités officielles de Sargeant, il est constaté par plusieurs témoins, qu'après la saisie et avant la production des papiers, le capitaine a déclaré qu'il venait de Saint-Pierre et qu'il était en route pour Boston, avec un chargement de liqueurs. Dans le cas même où la preuve aurait établie qu'il a donné de fausses réponses, aux questions qui lui ont été faites, quelle en aurait été la conséquence ? Ce ne pouvait pas être la saisie du chargement ; de telles réponses, il est vrai, exposaient le capitaine, en vertu de s.s. 2 de la section 12, du c. 10, 40 Vic., à une pénalité de \$400. Mais il n'est pas en cause pour avoir encouru une telle pénalité, il ne s'agit ici que de savoir s'il est coupable de ne pas avoir fait le rapport, par écrit, exigé par la première partie de cette section.

De retour de Pubnico, le fils du capitaine, ayant été rencontré sur le quai par Trefrey, se rendit à bord avec lui, ouvrit le *forecastle* et lui remit les papiers consistant dans la clairance du vaisseau et dans l'état de charge.

Trefrey a prétendu qu'il avait vu le capitaine passé à son fils quelque chose, qu'il avait pris pour une clef; quelques autres témoins en disent autant. Le capitaine et son fils nient positivement tous deux ce fait. Il est tout probable que ce sont eux qui ont raison; car, si une clef a été passée, par le père au fils, la chose aurait été faite dans la conversation entre eux sur le quai et non en présence de plusieurs personnes. Leurs témoignages doivent donc l'emporter sur ceux de Trefrey et des autres qui ne rapportent que leur impression. D'ailleurs, ils ont pu facilement se tromper, car cela se passait, (suivant leur récit), au milieu de la nuit et sans lumière. Trefrey a aussi essayé de prouver que le capitaine se serait mis en travers de la porte du *forecastle* et de la cabine, comme pour l'empêcher d'y pénétrer. Ceci est positivement contredit par le capitaine, dont le témoignage, à cet égard, est confirmé par plusieurs témoins qui disent qu'il n'a fait aucun mouvement à cet effet.

Après comparaison de l'état de charge avec le chargement, tout fut trouvé correct, à l'exception d'un article au sujet duquel il y a encore contradiction directe et positive entre le fils du capitaine et Trefrey.

Ce dernier qui avait pris copie de l'état de charge, s'aperçut, plus tard, que sa copie ne s'accordait pas avec l'état de charge, dans lequel il prétend qu'on avait ajouté une barrique (*cask*) de rhum. En examinant l'original, on voit en effet que cet article n'a pas été inséré de la même main; mais quand l'a-t-il été, et par qui? cela n'est pas prouvé.

Le fils du capitaine jure positivement que ce n'est

1883  
 THE QUEEN  
 v.  
 MACDONELL  
 —  
 Reasons  
 for  
 Judgment.  
 —

1883 pas de son écriture et que personne, autre que lui à bord,  
 THE QUEEN ne savait écrire.

v.  
 MACDONELL Quoiqu'il en soit, cette circonstance est peu impor-  
 tante, car le capitaine avait le droit de faire rectifier  
 une omission dans son état de charge.

Reasons  
 for  
 Judgment.

Il est évident, d'après tout ce qui s'était passé avant  
 le retour du fils, que si on l'eut attendu quelques heures  
 de plus, la saisie n'aurait pas eu lieu.

Le collecteur Sargeant retourna le lendemain matin  
 à bord, et après avoir été informé de ce qui s'était passé  
 et examiné les papiers, il aurait dit, en présence du fils  
 du capitaine, qu'il savait qu'il avait eu tort ; mais, que  
 le Gouvernement le supporterait. Le matelot McManus  
 jure la même chose. Interrogé à ce sujet, le collecteur  
 dit qu'il ne croit pas avoir dit cela, qu'il ne s'en sou-  
 vient pas. Ce témoignage est bien faible comparé aux  
 deux affirmations positives citées. Cependant, il n'est  
 pas nécessaire de s'appuyer sur cette admission pour  
 faire voir que la saisie n'était pas justifiable, les cir-  
 constances qui ont forcé le capitaine de s'arrêter à Bar-  
 rington et l'état désespéré de son vaisseau suffisent  
 pour cela.

On a essayé de tirer parti du fait qu'il y avait une  
 ouverture entre la cabine et la cale et que la cloison du  
*forecastle*, communiquant ainsi avec la cale, était en  
 mauvais ordre, pour en tirer une preuve d'intention de  
 disposer frauduleusement de la cargaison.

Il y a encore contradiction flagrante à cet égard.

Quant à l'ouverture entre la cabine et la cale, les uns  
 disent qu'elle n'était que de douze ou quinze pouces de  
 largeur et que le poêle, qui se trouvait auprès, aurait  
 empêché d'y passer ; les autres disent qu'elle était beau-  
 coup plus large et qu'un homme pouvait y passer  
 facilement.

Le capitaine et son fils disent que cette ouverture  
 existait lorsque le bâtiment a été acheté.

Quant au *forecastle*, il est à remarquer que le dérangement de quelques planches, dans la cloison qui la sépare de la cale, n'a été observé, pour la première fois, que deux jours après la saisie. Au surplus, cette circonstance est fort peu importante, car l'équipage entier jure qu'il a été fermé pendant tout le temps du voyage, à partir de Saint-Pierre jusqu'à Barrington. Il est en outre bien prouvé que l'état de charge a été trouvé d'accord avec la cargaison. Rien n'en avait été enlevé et aucune tentative n'avait été faite dans ce but.

1882

THE QUEEN  
v.  
MACDONELL  
—  
Reasons  
for  
Judgment.  
—

La Douane a fait encore preuve de quelques autres faits dans le but d'établir l'intention de fraude.

La cargaison composée de tabac et de liqueurs sortis des entrepôts d'Halifax pour l'exportation, sans avoir payé de droit, mais après l'accomplissement de toutes les formalités, voulues par les lois de Douane, avait été expédiée à l'île Saint Pierre, à Hondun et Cie. Le prix en avait été payé par le réclamant pour Hondun et Cie, desquels, plus tard, il acheta des effets du même genre, qu'il fit expédier à Boston, à l'adresse de Brockwell Brothers, par la goëlette "M. L. White," où ils ont été saisis.

La demande a cherché à établir que les effets saisis étaient identiquement les mêmes que ceux provenant de Halifax, afin d'en tirer une preuve d'intention de les entrer dans la Puissance en fraude des lois de Douane ; mais cette identité n'a pas été établie d'une manière satisfaisante et, d'ailleurs, l'eût-elle été, cela ne pouvait modifier les circonstances qui ont forcé le capitaine Godet à chercher un refuge à Barrington ; mais pour repousser cette intention de fraude, il y a preuve que la destination de la cargaison était sérieusement pour Boston. Le réclamant explique, dans son témoignage, que dans le mois de juin de la même année (1881), il avait eu, avec Brockwell Brothers, une conversation au sujet de la vente d'articles de cette nature.

1882  
 THE QUEEN  
 v.  
 MACDONELL  
 —  
 Reasons  
 for  
 Judgment.  
 —

Le témoin Baker, commerçant de Boston, déclare qu'il connaît Brockwell Brothers, de Boston, marchands à commission, qu'il les avait vus en juin (1881), et que les effets saisis, dont une partie était pour lui, devaient être livrés à Boston ; il jure qu'il en avait reçu avis.

Il n'y a aucune preuve que le capitaine Godet connaissait la provenance de son chargement, ni qu'il avait d'autres instructions que celle de le rendre à Boston. Ces faits, d'ailleurs, ne peuvent aucunement modifier les circonstances qui ont fait échouer son bâtiment sur les battures de Barrington.

Le réclamant a fait entendre plusieurs témoins, pour expliquer les raisons du retard du capitaine Godet à se rapporter à la Douane. Le capitaine lui-même est le premier témoin. Il était alors un résident de Reading, Massachusetts, E.-U., et propriétaire de la goëlette "M. L. White." Il ne sait ni lire ni écrire. C'est ce qui explique pourquoi il avait remis à son fils, qui agissait comme son second, les papiers du bâtiment. Il s'était rendu à Saint Pierre avec un chargement de bois et aussi dans l'espoir d'y vendre sa goëlette ; là, il prit du lest et la cargaison qui a été saisie ; quand celle-ci fut mise à bord, il avait déjà sa clairance,

En route, il s'arrêta à Halifax pour y déposer un pilote. Après avoir repris sa course, le vent s'éleva fortement et une brume épaisse survint. Dans les efforts que lui et son matelot McManus firent pour sauver la chaloupe du bâtiment, tous deux furent blessés, de manière à ne pouvoir faire que difficilement un peu de manœuvre. Il se décida alors de se diriger vers le premier port qu'il pourrait atteindre, afin de faire des réparations, devenues nécessaires, à son grand mât (*main-mast, new gear,*) et aussi pour se procurer deux hommes, pour continuer sa route vers Boston. Il entendit alors le sifflet du Cap Sable ; ne pouvant voir la terre, il se servit de la sonde pour se diriger sur

Barrington. Il envoya son fils à terre pour reconnaître l'endroit où ils étaient ; mais celui-ci ayant rapporté que l'endroit était dangereux et la brume ayant disparu peu de temps après, il se dirigea sur le phare flottant de Barrington : mais son bâtiment échoua sur les battures avant de pouvoir y arriver. Là, il fut obligé de laisser un de ses ancres, parce qu'il ne pouvait, sans aide, le remettre abord. Il fut obligé deux fois de mettre son pavillon à mi-mât, en signe de détresse. Ayant été abordé par Kinney, commandant du phare flottant, il s'adressa à lui pour l'aider à mettre son vaisseau en sûreté. Le capitaine avait un bras en écharpe et l'autre homme disait avoir les mains paralysées.

Ils essayèrent de sortir le vaisseau de sa position ; mais il ne purent que l'avancer un peu, il s'échoua de nouveau, parce qu'ils n'étaient pas assez d'hommes pour faire la manœuvre. Il faisait encore une forte brise et il y avait de la brume. Kinney laissa alors le bâtiment pour aller chercher du renfort. Avec l'aide du capitaine O'Brien et trois autres hommes, après avoir pris deux ris dans la grande voile et l'avoir réparée aussi bien qu'ils purent, ils parvinrent, vers le soir, à mettre le vaisseau dans un endroit qu'ils croyaient sûr pour la nuit, à condition d'avoir de bons ancres ; mais le capitaine avait été forcé d'en laisser un.

Le lendemain, Kinney et Lyons retournèrent à bord et trouvèrent que la goëlette avait dérivée, sur son ancre, à un demi-mille de l'endroit où ils l'avaient mise la veille.

Le témoin Kinney est tout à fait désintéressé—, il ne pouvait avoir aucune part aux bénéfices de la saisie,—c'est un ancien marin, de 35 ans d'expérience.

A la question de savoir si, jusqu'au moment où il a laissé le capitaine Godet, celui-ci aurait été justifiable de laisser son bâtiment,—il répond :

1882

THE QUEEN  
v.  
MACDONELL  
Reasons  
for  
Judgment.

1882  
 THE QUEEN  
 v.  
 MACDONELL  
 ———  
 Reasons  
 for  
 Judgment.

I don't believe he could have gone ashore at all. I broke the mast of my own boat in getting to the vessel. I have been 35 years master, and I don't think I would go from my vessel if she was in such a position.

Lorsque le témoin Lyons se rendit à bord, le capitaine lui dit qu'il voulait mettre son bâtiment en sûreté. Lyons lui dit, " nous le mettrons au quai. C'est ce que je désire," répondit le capitaine. Ce n'est pas d'ordinaire la position que recherche un contrebandier.

Le témoin confirme le récit de Kinney sur l'état du bâtiment et déclare que le capitaine ne pouvait laisser son bâtiment dans cette position.

Ils ne réussirent pas dans leurs efforts pour mettre le bâtiment au quai, ils l'échouèrent auparavant. Il ventait fort alors. Après le départ de ces hommes, le capitaine, qui ne trouvait pas encore son vaisseau en sûreté, envoya son fils à Pubnico pour se procurer de l'argent, pour payer les services qu'il avait eus, faire les réparations nécessaires et se procurer des hommes pour faire la manœuvre, afin de continuer sa route.

Il n'y avait que peu de temps que le fils du capitaine était parti pour Pubnico, lorsque Trefry aborda le bâtiment pour la première fois et revint peu de temps après avec le collecteur, comme il a été dit plus haut. Le fils du capitaine fit son voyage, dont toutes les circonstances sont rapportées par le témoin O'Brien. Il rapporta \$50 avec lesquelles son père paya les services reçus, et il amenait en même temps un homme pour aider à la manœuvre.

Comme il avait les clés du *forecastle* et de son coffre, dans lequel étaient les papiers du vaisseau, de là l'impossibilité, pour son père, de produire les papiers, lorsqu'ils furent demandés.

L'excuse donnée était vraie. L'absence du fils avait été nécessaire, et le capitaine n'était pas en position de laisser son bâtiment pour aller à terre. Il eut certainement été imprudent pour lui, de laisser alors son vais-

seau avec une cargaison du genre de celle qu'il avait. Dans ces circonstances, le premier devoir du capitaine était de voir à la sûreté de son bâtiment qui n'était pas assuré, ainsi qu'à celle de la cargaison, ensuite de faire son rapport, comme le dit l'autorité *Abbott on Shipping* (1) :

1882

THE QUEEN  
v.  
MACDONELL  
Reasons  
for  
Judgment.

When the ship has arrived at the place of her destination, the master must take care that she be safely moored or anchored, and report his ship and crew, and deliver his manifest and other papers, according to the law and custom of the place.

Il n'avait pu encore réussir à mettre sa goëlette en sûreté, lorsque la saisie en fut faite. Il est vrai que la loi exige que, lorsqu'un vaisseau arrive dans un port, le commandant doit se rapporter (*directly*) de suite à la Douane ; mais celui-ci ne faisait pas un arrivage à Barrington dans le sens ordinaire ; c'était pour lui un refuge pour son bâtiment en détresse, et il n'avait pas encore pu s'y mettre en sûreté lorsqu'il a été saisi. Si, après avoir pourvu à la sûreté de son bâtiment, il eut procédé à d'autres affaires, au lieu de se rendre tout droit à la Douane, il eut sans doute été en défaut de ne pas s'être rapporté ; mais il n'est guère possible de le trouver coupable de cette offense, d'après la preuve faite. Après avoir relu la preuve, depuis que je l'ai entendue, et après l'avoir examinée attentivement, j'en suis venu à la conclusion, que, dans les circonstances où elle a été faite, la saisie en cette cause n'était pas justifiable ; que la goëlette en question était réellement en détresse, lorsqu'elle a été forcée de se diriger sur Barrington, non comme port d'arrivage, mais comme port de refuge. Que la saisie en a été faite avant que le capitaine ait eu le temps de la mettre en sûreté, et sans qu'il eut fait la moindre chose dénotant une intention de frauder la Douane, depuis son départ de Saint Pierre jusqu'au moment de la saisie.

Le réclamant a prouvé la propriété des effets saisis et cette preuve n'a été nullement contredite.

(1) 12 ed. p. 317.

1882  
 THE QUEEN  
 v.  
 MACDONELL  
 ———  
 Reasons  
 for  
 Judgment.  
 ———

La prétention du réclamant, que le Procureur Général n'avait pas le droit de procéder, en cette cause, par voie d'information *in re n.*, est évidemment erronée. La section 10 de la 44<sup>me</sup> Vic., c. 11, sur laquelle il se fonde pour établir cette proposition, n'a rien changé aux dispositions contenues dans les sections depuis 100 jusqu'à 118, inclusivement, de la 40<sup>me</sup> Vic., c. 10, concernant la compétence des tribunaux et le mode de procédure à suivre, pour le recouvrement des pénalités imposées par cet acte, non plus que pour faire prononcer les confiscations encourues par sa violation.

Le Procureur Général possède encore le pouvoir, qui lui est reconnu par la section 101, de 40 Vic, c. 10, dans ces termes :

All penalties and forfeitures imposed by this Act or by any other Act relating to the Customs or to trade or navigation, shall, unless other provision be made for the recovery thereof, be sued for, prosecuted and recovered with costs by Her Majesty's Attorney-General of Canada, or in the name or names of some officer or officers of Customs, &c.

Les seules sections, concernant la procédure, qui avaient été amendées par la 44<sup>me</sup> Vic., c. 11, sec. 10, sont les 119<sup>me</sup> et 120<sup>me</sup> concernant les pouvoirs du Ministre et du collecteur des Douanes, en matière de saisies. Ces deux sections ont été remplacées en vertu de la section 10. La 120<sup>me</sup> section, (substituée en vertu de la sec. 10 à celle de la 40<sup>e</sup> Vic.,) établit une procédure pour faire décider administrativement les cas de saisie, de pénalité ou de confiscation encourues.

Elle décrète que dans ces cas, le collecteur ou autre officier en fera immédiatement rapport au commissaire des Douanes, qui devra de suite en donner avis aux parties intéressées, en leur communiquant les particularités de l'offense dont elles sont accusée, avec avis d'avoir à y répondre, sous trente jours, de la manière indiquée.

Le commissaire, après examen de la preuve, fera rapport, de sa décision sur la matière, au Ministre des

Douanes qui la confirmera ou modifiera, selon qu'il lui paraîtra juste et légal de le faire—et cette décision sera finale *en ce qui concerne le Département des Douanes.*

1882

THE QUEEN  
v.  
MACDONELL

Reasons  
for  
Judgment.

Si la partie impliquée accepte cette décision, elle n'aura aucune action en conséquence de la saisie ou détention, et il ne sera pris aucun procédé pour faire prononcer une condamnation contre elle. Et la décision pourra être mise à exécution de la part de la Couronne ; mais, en tels cas, la partie impliquée peut, dans les trente jours après telle décision, donner avis par écrit, au Ministre des Douanes, qu'elle n'accepte pas la décision rendue, et alors le Ministre des Douanes procédera, devant une cour compétente, à faire mettre en force toutes les formalités de la loi, tel que pourvu par cet acte.

Le collecteur de Barrington ayant fait rapport, au commissaire des Douanes, de la saisie des articles dont il s'agit en cette cause, le réclamant prétend, qu'il était alors du devoir du commissaire de lui donner avis, suivant la section 120<sup>me</sup>, d'avoir à faire sa preuve—et qu'après l'avoir entendu, c'était au commissaire de prononcer sa décision, sujette à la ratification du Ministre des Douanes. Aucun avis n'a été donné par le commissaire et aucun des autres procédés mentionnés dans la section 120<sup>me</sup> n'a été adopté, et il n'a été fait aucun rapport de la saisie au commissaire.

Le réclamant prétend que la procédure ayant été commencée, suivant cette clause, par le rapport qui a été fait de la saisie, il était obligatoire de la continuer ; que toutes les dispositions, étant impératives, devaient être régulièrement observées, et que l'on ne pouvait plus abandonner cette procédure, pour en adopter une autre.

Cette procédure, suivant lui, est exclusive de toutes les autres. Cette prétention n'est pas soutenable ; il est évident que cette section 10 (120 substituée) ne

1882  
 THE QUEEN  
 v.  
 MACDONELL  
 ———  
 Reasons  
 for  
 Judgment.  
 ———

s'adresse qu'aux collecteur, commissaire et Ministre des Douanes. Elle leur trace, il est vrai, impérativement le mode à suivre, lorsqu'il est procédé, dans le Département, à la décision des cas de violation des lois de Douanes ; mais on ne trouve, dans cette section, aucune expression déclarant qu'ils exerceront ces pouvoirs, à l'exclusion du Procureur Général et des tribunaux qui sont aussi chargés, par les sections 100 et 101 de la 40<sup>me</sup> Vic., c. 10, de faire mettre la loi à exécution dans ces mêmes cas. Il n'y a pas une seule expression révoquant ces pouvoirs.

Il est clair qu'ils ne peuvent pas être considérés comme ayant été implicitement révoqués par l'adoption du mode établi par la section 10 (120 substituée) ; l'eussent-ils été, que le pouvoir du Procureur Général de procéder par la voie de l'information *in rem* existerait encore ; car le mode étant établi par la loi commune, il faudrait, pour l'abolir, une disposition spéciale ou tout au moins l'adoption d'autres dispositions qui pourraient être considérées comme équivalentes à une révocation explicite.

Comme il ne se présente rien de semblable ici, l'objection faite à la procédure est tout à fait sans fondement.

En conséquence de ce qui précède, j'ordonne la restitution des effets saisis, et à défaut, leur évaluation par le registraire, ou le *précis-writer*, suivant la règle de cette cour.

The goods having been converted by the Crown, there was a reference to the registrar to ascertain the value of the goods so converted, and judgment was entered upon his report for \$2,042.05 and costs.

Solicitors for plaintiff: *O'Connor & Hogg.*

Solicitors for defendant: *Stewart, Chrysler & Gormully.*