

M. BRISSET: Je n'insisterai pas sur ce que j'ai déjà dit pour démontrer que le Conseil risque de nuire à son propre intérêt, mais je répète qu'il semble n'y avoir aucune raison logique, du point de vue du droit ou de la justice, de rendre l'agent responsable en premier lieu du dommage causé par le navire, parce que l'agent, ainsi que nous l'avons expliqué l'autre jour, n'est pas assuré contre un risque de la sorte. C'est le navire qui est assuré. Suivant la coutume maritime, lorsque le navire est saisi, il y a tout un rouage qui se met en branle: les compagnies donnent une garantie pour les dommages-intérêts. Or, l'assureur dira que ce n'est pas le navire qui est saisi, que c'est l'agent et qu'il n'a pas assuré ce dernier.

M. HABEL: Qu'on me permette de poser une question à ce sujet. Pensez-vous un seul instant, monsieur Brisset, que le Conseil des ports essaierait délibérément de s'en prendre à l'agent avant de saisir le navire?

M. BRISSET: J'espère que non. Dans ces conditions...

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Le témoin devrait cesser de faire des discours. A chaque question qu'on lui pose, il fait un discours. Il est témoin et nous voulons des réponses courtes et précises. C'est tout ce que nous voulons.

M. LAFONTAINE: Et des questions précises.

M. BELL: J'ai encore la parole et c'est moi qui interroge M. Brisset. Je veux lui demander, étant donné ces restrictions et responsabilités additionnelles que la loi paraît imposer aux agents de navires en général, quel en sera, d'après lui, l'effet sur ces 300 agents qui font affaire au Canada et sur leur intérêt dans le commerce maritime en général. Peu m'importe qu'il fasse un discours ou non; je veux avoir son avis.

M. BRISSET: Ce qui arrivera, c'est que si la réclamation est élevée et qu'on poursuive l'agent en premier lieu, il fera faillite. Il perdra son commerce, parce qu'il n'a pas les moyens de payer de gros dommages-intérêts.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Puis-je poser une autre question?

M. BELL: Autrement dit, il est possible qu'une compagnie maritime de l'extérieur faisant affaire avec les ports canadiens et l'industrie maritime en général soit incapable de trouver des agents convenables et qui aient le capital voulu pour accepter cette responsabilité ou qui veuillent l'accepter. Iriez-vous jusque-là?

M. BRISSET: Oui, j'irai jusque-là. Certains agents ne voudront peut-être pas accepter cette responsabilité, parce qu'ils savent très bien que, si le navire est parti et que le Conseil n'a pas exercé son droit de saisie, ce sera à eux de "payer les pots cassés", si je peux me servir de cette expression. Ils seront incapables de poursuivre le navire dans un port étranger.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): A cet égard...

M. BELL: J'ai une autre question.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): C'est sur le même sujet.

M. BELL: Pour poursuivre le raisonnement, est-il juste de supposer que les compagnies maritimes qui sont complètement en dehors du Canada, sachant qu'elles ne peuvent pas se procurer d'agents, soit parce que ceux-ci ne veulent pas assumer de responsabilités ou n'en ont pas les moyens, risqueront, à concurrence égale, d'aller dans d'autres ports qui offrent moins de difficultés?

M. BRISSET: Je répondrai à cela en disant que le propriétaire du navire ne se trouve pas touché par cet article, parce que s'il assure la propriété du Conseil des ports, il sait que le Conseil exercera peut-être son recours non pas contre lui, mais bien contre l'agent. L'agent canadien, par contre, se ressentira du fardeau de cette responsabilité additionnelle qu'on lui impose.