

pas en cause. La compagnie agissait pour son propre compte à ce moment-là et elle a mis le feu à votre hangar; en conséquence, vous la poursuivez. Mais à supposer qu'elle eût agi comme agent, quel est le lien moral de responsabilité qui veut que vous teniez le navire responsable du moment que c'était son propre fait en tant que compagnie?

M. FINLAY: C'est une simple question de principe.

M. WINCH: J'essaie de le comprendre, je voudrais le comprendre, mais j'ai de la difficulté.

M. FINLAY: C'est un principe de droit en matière d'agences.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Tout à fait indépendant de la présente loi.

M. FINLAY: Oui, tout à fait indépendant de la Loi sur le Conseil des ports nationaux: c'est un principe essentiel de droit civil en matière de mandataires. Supposons que vous conduisiez votre propre automobile pour vos propres affaires et que, disons par suite de négligence, vous causiez des dommages. Vous êtes le seul qui soyez responsable. Par contre, supposons que vous soyez à l'emploi de M. Untel et que durant cet emploi vous conduisiez votre propre voiture et que vous causiez des dommages; le cas échéant, votre employeur est tenu responsable aux yeux de la loi, malgré qu'il n'ait été nullement mêlé à l'accident.

M. GREEN: Mais vous réclamez le droit de saisir le navire avant de prouver devant le tribunal qu'il y a eu négligence.

M. FINLAY: Simplement comme garantie, pour forcer le propriétaire du navire à déposer une caution.

Le PRÉSIDENT INTÉRIMAIRE: L'article 1^{er} est-il adopté?

M. GREEN: Non, il ne l'est certainement pas. Vous réclamez le droit de saisir le navire dans le cas où un incendie a été provoqué par un agent sur le quai avant d'avoir obtenu un jugement contre l'agent du navire ou contre qui que ce soit. Est-ce bien cela?

M. FINLAY: Certainement. En réalité, s'il fallait attendre d'avoir obtenu jugement contre le navire, bien souvent nous n'aurions aucune garantie, pour la simple raison que le navire pourrait être à 3,000 milles de là et que le procès pourrait durer pendant des mois.

M. GREEN: Pourquoi vous placerait-on dans cette situation privilégiée? Pourquoi accorder au Conseil des ports nationaux un privilège que ne possède pas le propriétaire du dock voisin du sien?

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Je crois...

M. GREEN: Je voudrais qu'on réponde à ma question.

M. FINLAY: La seule réponse que je puisse faire, c'est qu'il s'agit ici de la propriété de l'État. Le principe voulant qu'on tienne le navire responsable des dommages causés n'est nullement extraordinaire. Le fait est qu'on le trouve dans la Loi de la marine marchande du Canada et dans toutes les lois sur le commerce maritime et les navires marchands du Royaume-Uni. Le principe veut que le navire soit passible de saisie pour des dommages causés à la propriété d'un port.

M. GREEN: Dommages causés par le navire?

M. FINLAY: Dommages causés par le navire quand celui-ci est l'instrument employé.

M. GREEN: Vous possédez ce droit actuellement.

M. FINLAY: Vous dites que nous possédons ce droit actuellement; mais j'ai cru comprendre que, d'après vous, c'est injuste.