

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Et avant également. Je regrette, mais on me dit que j'ai pu laisser supposer que ce droit de saisie avant jugement est nouveau. Il ne l'est pas.

M. GREEN: Le Conseil, sous l'empire de la loi actuelle, a le droit de saisir le navire dès qu'il endommage un quai.

M. DECORÉ: Un navire étranger?

M. GREEN: N'importe quel navire, canadien ou étranger. Il a aussi le droit d'intenter une poursuite et dès qu'il l'intente, il demande l'émission d'un certificat de poursuite devant la cour d'amirauté et le navire doit rester au port jusqu'à ce qu'il ait déposé une caution pour couvrir les dommages. Le Conseil possède déjà ce droit et il demande en outre le droit de saisir le navire pour des dommages causés aux docks par un agent. Par exemple, si le camion de l'agent endommage le dock, bien que le dommage n'ait absolument aucun rapport avec le navire, le Conseil veut avoir le droit de saisir le navire pour le dommage causé au dock par l'agent. Ce droit de saisie du navire est un droit rudement rigoureux, aussi rigoureux qu'on puisse trouver dans n'importe quelle loi canadienne, et nous estimons que le Conseil ne devrait avoir le droit de saisir un navire que pour un acte que le navire lui-même a commis. La difficulté vient de ce que la définition du mot "propriétaire" comprend l'agent et c'est ainsi que le navire sert à garantir les dommages causés par l'agent.

M. Cavers a parlé de l'agent comme étant l'agent à toutes fins du navire et comme l'agent du propriétaire. Ce n'est pas du tout le cas. M. Brisset a expliqué l'autre jour le statut de ces agents maritimes.

M. CAVERS: L'agent est celui avec qui le Conseil traite.

M. GREEN: Vous essayez, d'après la loi, de rendre l'agent également responsable. Dans son exposé, M. Brisset a dit ce que sont ces agents. Il s'est exprimé ainsi: "Il est intéressant de noter en ce qui concerne l'agent, par exemple, que l'expression employée n'est pas "l'agent du propriétaire", mais bien "l'agent du navire". Par conséquent, il est clair qu'on veut parler de ceux qu'on appelle couramment des "agents de navires" ou "agents d'affaires de navires". Un agent de navire ou agent d'affaires de navire n'est nullement le représentant du propriétaire du navire."

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Nous n'obtiendrons jamais de jugement dans de pareilles circonstances.

M. GREEN: C'est simplement un coordinateur de services qui, moyennant une légère redevance, fournit certains services aux navires qui viennent au port pour charger ou décharger une cargaison. Il a dit que la rémunération de ces agents s'élève parfois jusqu'à \$200. Ils agissent comme agents de liaison entre le capitaine du navire et les arrimeurs qui chargent et déchargent le navire, les approvisionneurs qui complètent ses vivres, le marchand de charbon ou de mazout qui remplit ses soutes à combustible, l'enrôleur qui licencie ou engage son équipage, l'officier de douane qui accorde le permis de sortie, le propriétaire de remorqueur qui fournit les services de remorquage à l'entrée et à la sortie du bassin et le service de pilotage qui fournit le pilote pour emmener le navire en mer.

Un agent de navires dessert de cette façon des douzaines de navires par ans et dans le cours des services qu'il rend les employés ont évidemment l'occasion d'utiliser les installations du Conseil. Si, dans le cours de la besogne qu'il accomplit, il cause des dommages à la propriété du Conseil, je prétends qu'il n'y a aucune raison de rendre le navire, pour le compte duquel il agit comme agent, passible de saisie pour les dommages qu'il a causés.

Pourtant c'est justement ce que le projet de loi permet au Conseil de faire.