

La Fédération se plaint de trois choses: D'abord, elle prétend qu'en insérant cette définition du propriétaire dans la loi du Conseil des ports nationaux, nous changeons le but de l'article 16, modifié par l'article 8 du bill, si bien qu'un propriétaire de navire peut être tenu responsable des dommages causés par son agent, même si le navire est à des milles du Canada et que le propriétaire n'ait rien eu à faire dans l'acte qui a causé les dommages à la propriété du Conseil. C'est une des objections qu'elle a fait valoir.

A la suite des entretiens avec les représentants du Conseil des ports nationaux et particulièrement avec l'avocat du Conseil, on a laissé entendre que peut-être pourrait-on envisager une modification de l'article 8 du projet de loi d'après laquelle le propriétaire du navire pourrait être protégé et le navire pourrait être passible de saisie uniquement lorsque les dommages sont causés par le navire ou par la faute ou la négligence de son équipage agissant dans le cours de son emploi ou sous les ordres d'un officier supérieur; en outre, la modification suivante dans le texte de l'alinéa c) de l'article 8 du bill: "Un empêchement quelconque à l'accomplissement de quelque devoir ou fonction du Conseil ou de ses fonctionnaires ou employés a été suscité ou tenté par le navire par la faute ou la négligence d'un membre de son équipage, agissant dans le cours de son emploi ou sous les ordres d'un officier supérieur et que, par suite de cet empêchement, le Conseil a subi un dommage ou une autre perte." Cela élimine les dommages causés par l'agent et le navire ne peut pas être saisi pour des dommages causés par la faute ou la négligence de l'agent. Je crois que M. Brisset a accepté cela l'autre jour.

M. GREEN: Ce n'est pas ce que j'ai compris.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Qu'on me permette de demander à M. Brisset si cela le satisfait.

M. BRISSET: Je reconnais que cela répond à notre objection sur ce point.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Oui, sur ce point.

M. BRISSET: Peut-être me permettra-t-on de faire quelques remarques plus tard.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Oui. C'est pourquoi je prétends que les changements pourraient s'effectuer bien mieux à l'article 8 et, le moment venu, n'importe quel membre du Comité pourra proposer ces amendements s'il le désire.

Maintenant, l'autre objection de la Fédération était que l'agent serait tenu responsable des dommages résultant de la conduite du navire, laquelle ne dépend pas de lui. Disons, par exemple, de l'agent soit susceptible d'être tenu responsable d'une mauvaise manœuvre du navire qui cause des dommages aux quais ou jetées du Conseil des ports nationaux. A cet égard, je dirai que l'agent était tenu responsable des dommages causés aux quais, et cœtera, bien avant la création du Conseil des ports nationaux. Ainsi, dès 1913, la Loi sur la Commission du port de Vancouver, chapitre 54 des statuts de 1913, contenait la stipulation suivante à l'article 29 (2):

2) Dans un cas visé aux alinéas c) ou d) du paragraphe (1), le navire peut être saisi et détenu jusqu'à ce que le dommage ainsi fait ait été réparé et jusqu'à ce que tous les dommages ainsi causés directement ou indirectement au Conseil (y compris les frais occasionnés pour suivre, chercher, découvrir et saisir ledit navire) aient été payés au Conseil ou qu'une garantie de ce paiement ait été acceptée par lui; et pour le montant de ces avaries, dommages, dépenses et frais, le Conseil a un privilège de priorité sur le navire et sur son produit jusqu'à ce que le paiement ait été effectué ou qu'une garantie suffisante ait été donnée pour ces dommages soit directs, soit indirects, et pour le montant qui peut être accordé à l'égard de l'avarie, des dommages, dépenses et frais dans tout procès qui en résulte; et le propriétaire,