

poursuit présentement le propriétaire du navire et notre attitude dépendra du résultat de ce procès. En d'autres termes, s'ils reçoivent des dommages-intérêts, notre attitude sera différente. Admettons-nous tous que, s'ils perdent ce procès, il serait question d'étudier le cas de nouveau, car c'est là à mon avis une chose très importante? Je sais que le ministre s'intéresse beaucoup à ce cas, et il n'y a aucun doute dans mon esprit ni dans l'esprit de personne au sujet de l'importance de cette question. Tout simplement, nous ne voulons pas que cette question soit laissée en suspens.

L'hon. M. GREGG: Voilà ce qui m'inquiète. Si la poursuite est renvoyée, je me demande s'il sera possible d'interpréter cette décision d'une façon favorable dans des cas du même genre.

M. BROWN: Il s'agira d'établir si l'interprétation porte que ce vaisseau, qui est normalement un vaisseau de service dans un port, faisait du cabotage au moment de l'accident.

M. GREENE: Si nous pouvons obtenir cette interprétation, le navire pourrait être protégé.

M. BROWN: Oui; autrement le cas devra être réglé à même les crédits du ministère des Transports ou d'une autre façon semblable. Je suis en mesure de dire que notre ministère et le ministère des Transports s'intéressent beaucoup à ce cas et que nous voulons le voir régler.

L'hon. M. GREGG: Si le cas devait être interprété de cette façon, cela pourrait signifier que la protection peut être accordée aux équipages des bateaux-pilotes.

M. BROWN: Je crois que, en ce qui concerne l'avenir, si le ministère des Transports désirait protéger ces équipages des bateaux-pilotes, il pourrait payer ces hommes à titre d'employés de la Couronne plutôt qu'à titre d'employés des pilotes. Cela mettrait ces employés directement sous la protection de la Loi d'indemnisation des employés de l'État et, en fait, je crois que, dans certains autres ports, c'est là l'arrangement qui est en vigueur.

M^{me} FAIRCLOUGH: Il me semble que ce serait là une chose logique à faire, parce que, en dernier ressort, c'est la Couronne qui doit assumer la responsabilité des paiements d'indemnisation, sauf naturellement dans une situation comme celle que décrit M. Bell.

M. BELL: Il y a un problème immédiat à régler, mais il restera le problème qui se présente chaque fois que nous avons les pilotes et leurs employés ainsi que la Loi sur l'indemnisation des marins marchands du ministère du Travail. C'est une situation qui est vraiment très peu satisfaisante, car on ne connaît pas la solution de cette difficulté. Je ne veux pas dire que l'application de cette loi par le ministère du Travail n'est pas satisfaisante, mais nous sommes en face d'une situation où la question passe d'un service bureaucratique à un autre. Si je suis bien renseigné, l'un des autres individus en cause, l'un des employés non-pilotes célibataires, a peut-être sa mère à sa charge. Qu'est-ce qui adviendrait de la mère à la charge de cet employé?

M. GREENE: On a pris soin des mères à la charge de ces employés en vertu de la loi.

M. BROWN: Tout dépendrait de la décision de la commission.

M. BELL: Si vous estimez que l'autre employé a les mêmes droits que l'homme marié, il recevrait la même indemnité dans les mêmes circonstances.

M. HAHN: M. Greene nous a mentionné 204 cas dans son exposé, mais je note qu'il y a un écart de vingt cas entre 824 accidents et les 204 cas de prestations temporaires. Je me demande quels sont ces cas.

M. GREENE: Il y a 21 cas d'invalidité temporaire. Plus de 600 cas étaient des invalidités légères et temporaires qui ne figurent pas dans le relevé que