

c'est pourquoi je dis que les articles qui vous embarrassent sont ceux qui se rapportent à la saisie et que s'il y en a d'autres où vous pensez que la seule expression "propriétaire" ne vous donne pas assez de pouvoirs, indiquez-les-expression "propriétaire" ne vous donne pas assez de pouvoirs, indiquez-les nous et nous pourrons les déchiffrer.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Ce que M. Bell propose est justement ce que nous avons tenté d'éviter: ces nombreuses répétitions de propriétaire, agent et *cœtera* dans les autres articles de la loi; c'est pour cela qu'on a défini l'expression "propriétaire". L'avocat du Conseil et les avocats du ministère de la Justice ont rédigé avec grand soin le texte du nouvel article 16, étant donné la définition de l'expression "propriétaire", et je répète que la question a été débattue assez longuement avec les représentants de la Fédération des armateurs, quand ils sont venus à Ottawa, il y a quelque temps. Permettez-moi de vous citer un exemple. Il y a quelques années, un navire, en sortant du port de Vancouver, avait causé pour plus d'un demi-million de dollars de dégâts à notre propriété. Le navire s'en était miraculeusement tiré avec peu ou pas d'avarie, mais était resté au port et le montant des dommages fut réglé. Si ce navire était parti,— il pouvait s'en aller, car il était très peu endommagé,—et qu'il se fût agi d'un navire étranger, nous aurions été heureux de pouvoir exercer notre recours contre l'agent. C'est pour cela que nous ne voulons pas nous départir de ce droit de recours contre l'agent que nous possédons en vertu de la loi actuelle lorsque le navire est parti en mer et que ses propriétaires n'ont pas de biens matériels au Canada sur lesquels nous puissions faire exécuter un jugement du tribunal.

M. GREEN: Un navire ne peut pas se faulxer en dehors d'un port comme le ferait un voleur en pleine nuit. Si les autorités du port sont vigilantes, nul navire ne peut s'échapper; il faut qu'il obtienne son permis de sortie. Il est absolument impossible qu'un navire sorte de cette façon. Le Conseil a reconnu l'autre jour qu'il n'avait pas perdu un sou depuis dix-huit ans qu'il existe à la suite de dommages causés par un navire à ses docks, de sorte que vous pouvez difficilement avoir besoin de ce pouvoir pour éviter des pertes.

M. LANGLOIS (*Gaspé*): Qu'on me permette de citer un exemple à M. Green pour lui montrer pourquoi je ne partage pas son avis quand il dit que si les employés du Conseil étaient vigilants ils verraient tous ces dégâts, étant donné qu'un navire a besoin d'un permis de sortie. Prenez un navire qui fait sa déclaration de sortie à la douane et qui obtient aussi son permis de sortie des autorités du port à six heures du soir, juste avant la fermeture des bureaux. Il est censé partir à minuit et obtient son permis de sortie à six heures. Il quitte disons son emplacement situé près du bassin Victoria, à Montréal, qui se trouve dans la partie ouest du port. Les propriétés du Conseil s'étendent sur une longueur d'environ 30 milles. Le navire part une demi-heure plus tard et huit milles plus loin, il passe trop près d'une jetée et y cause de gros dégâts, mais il n'est pas lui-même trop avarié et peut continuer sa route vers la pleine mer. Le lendemain, quelqu'un découvrira que la jetée a été endommagée, mais avant qu'on puisse imputer le dommage au navire en question il faut faire une enquête et quand on est en mesure de déterminer que le dommage a été causé par tel navire en particulier, celui-ci peut être déjà loin et en dehors des eaux territoriales du Canada. Ce sont justement les cas de ce genre auxquels nous voulons parer. Je dois ajouter que le fait de ne pas avoir eu de déboires pendant dix-huit ans ne veut pas dire qu'il ne se produira pas un cas où le Conseil risquera de perdre une grosse somme d'argent à l'avenir. Nous avons été chanceux jusqu'ici que les accidents aient été causés par des compagnies de navigation canadiennes responsables ou par des armateurs étrangers qui n'essayaient pas d'échapper à leurs responsabilités. Néanmoins,