

M. GREEN: L'article premier est le principal. Vu que le Conseil a admis la semaine dernière que les dommages causés par les navires ne lui ont jamais coûté un sou, pourquoi lui faudrait-il demander de plus larges pouvoirs qui ne peuvent qu'entraver le commerce maritime qui se fait dans le port.

La même chose se présentera quand on ouvrira la voie du Saint-Laurent. Vous ne voulez pas qu'on aie à Fort-William ou à Toronto et à tous ces autres ports qui, bien que n'étant pas des ports nationaux, ont leur importance, des lois qui entraveront inutilement l'entrée et la sortie des navires marchands.

Le principe est entièrement contraire au droit maritime. Le Conseil des ports nationaux peut actuellement, en vertu du droit maritime, poursuivre un navire et le faire saisir par le shérif et peut en outre, en vertu de sa propre loi, le saisir pour les actes qu'il a pu commettre. C'est la loi actuelle de tous les pays maritimes,—du moins certainement des pays britanniques. Je ne vois pas pourquoi le Conseil des ports nationaux aurait droit à des pouvoirs plus étendus. M. Brisset a résumé la situation dans les deux derniers paragraphes de son exposé. Après avoir exposé les raisons qui, pour moi, sont incontestables et n'ont certainement pas été réfutées par le Conseil des ports nationaux, il termine en disant ceci:

“Pour toutes les raisons énumérées précédemment, nous vous suggérons donc respectueusement de supprimer la définition de l'expression “propriétaire” dans l'amendement à l'article 1^{er}, paragraphe 1 (e) (e-a), de même que l'article 8 du bill tendant à remplacer l'article 16 de la loi actuelle par un nouvel article, si ce n'est peut-être que les mots “l'équipage agissant à ce titre” pourraient être avantageusement remplacés par les mots “un membre de l'équipage agissant dans le cours de son emploi” et que la mention de l'afféteur et de l'agent à la fin du paragraphe 2 de l'article 16 de la loi actuelle pourrait être remplacée par les mots “affréteur par cession à bail”.

Nous répétons que depuis-dix-huit ans que la loi existe, le texte de l'article 16 de la loi actuelle ne s'est jamais avéré insuffisant et que le Conseil a toujours pu se faire rembourser les dommages causés à sa propriété quand les règles ordinaires de la justice et de l'équité lui en donnaient le droit.”

J'espère que le ministre reverra cet article; en attendant, on devrait le réserver et statuer sur les articles qui ne sont pas sujets à discussion. Cette disposition-ci empiète tellement sur les droits que possède actuellement la marine marchande que je la considère très injuste, en plus d'être superflue.

La définition de l'expression “propriétaire” vise aussi le propriétaire des marchandises et j'aimerais avoir des précisions à cet égard de la part du Conseil des ports nationaux, car elle me paraît aussi contestable que dans le cas du propriétaire du navire. On y inclut le dépositaire et le voiturier, c'est-à-dire la personne qui se trouve à transporter les marchandises à l'aller et au retour des quais et là encore j'estime que le Conseil s'arroge des pouvoirs trop étendus. Je n'ai pas parlé du propriétaire des marchandises l'autre jour; nous discutons la question du propriétaire du navire. J'espère que cet article sera réservé jusqu'à ce qu'on l'ait plus amplement examiné.

M. LANGLOIS (Gaspé): Monsieur le président, je veux qu'il soit bien compris que ce que je vais dire maintenant ou dirai ultérieurement est laissé à l'approbation du Comité, car je ne veux donner aucune directive. Il convient d'abord de signaler que la *Shipping Federation of Canada* avait exposé certains griefs au Conseil des ports nationaux, la première fois dans une lettre en date du 19 avril. A la suite de ces plaintes, les conseillers de la Fédération ont été invités à venir à Ottawa pour les discuter avec les hauts fonctionnaires du Conseil et c'est ce qui a été fait. La question a été longuement discutée et le Conseil a examiné attentivement le texte de l'article 1^{er} et de l'article 8 du bill en ce qui avait trait aux griefs en question.