

les dispositions actuelles, ce qui est également conforme, je crois, au nouveau Code fédéral du travail concernant ces problèmes.

Les deux derniers points traités dans ce projet de loi concernent la pollution des eaux. Les articles 23 et 24 autorisent le ministre à prendre toutes les mesures nécessaires au sujet de la cargaison ou du carburant d'un navire en détresse, qui pourraient polluer l'eau ou constituer un danger pour les oiseaux aquatiques, la faune et la flore marines ou qui pourraient endommager les propriétés côtières. L'intention est évidente et bonne, bien entendu.

Le dernier point traité est abordé dans les articles 25 et 26 et concerne les enquêtes sur les accidents survenus aux navires naviguant dans les eaux canadiennes, ou aux navires canadiens où qu'ils se trouvent.

Ces articles accorderont des pouvoirs plus étendus aux enquêteurs, et obligeront les capitaines et les propriétaires de bateaux à rendre compte de certains genres d'accidents.

Honorables sénateurs, comme je l'ai signalé, ce bill traite de beaucoup de sujets qui, tous, sont d'ordre technique. Il me semble que les motifs de ces modifications sont excellents, et le bill embrasse des sujets qui peuvent être étudiés plus facilement en comité que devant cette chambre. Je crois comprendre que l'honorable parrain du bill, (l'honorable M. Langlois) compte proposer que ce projet de loi soit déferé au comité permanent des transports et communications où les fonctionnaires du ministère nous donneront toutes les explications jugées nécessaires. Il se peut que l'honorable parrain veuille poursuivre la discussion de la question de la Commission royale sur le pilotage, et je n'y vois pas d'inconvénient. D'autre part, il peut aussi vouloir entendre les fonctionnaires du ministère nous en parler davantage en comité.

**L'honorable Edgar Fournier (Madawaska-Restigouche):** Honorables sénateurs, j'aimerais poser une question au parrain du bill (l'honorable M. Langlois). Peut-il nous donner plus de renseignements sur les aéroglisseurs? Il semble qu'il y ait deux catégories, dont l'une comprend les véhicules propulsés par l'air, comme les avions, et l'autre, les véhicules propulsés par l'eau. Peut-être l'honorable parrain pourrait-il clarifier cette question, car il me semble qu'il y a une différence.

**L'honorable Léopold Langlois:** Honorables sénateurs...

**Son Honneur le Président:** Je dois rappeler à la Chambre que si l'honorable sénateur prend maintenant la parole il mette ainsi fin au débat.

**L'honorable M. Burchill:** J'aimerais poser une question au parrain du projet de loi (l'honorable M. Langlois). J'aimerais dire d'abord que je suis tout à fait d'accord avec le préopinant (l'honorable M. Flynn) quand il dit que le bill devrait être déferé à un comité, car il s'agit d'un projet de loi que ce comité aurait davantage à étudier.

Je remarque qu'à l'article 24, qui a trait à la pollution, stipule que le ministre peut faire détruire le bâtiment, ses marchandises ou son combustible ou les faire transporter à l'endroit et vendre de la manière qu'il peut prescrire. N'y a-t-il pas déjà des autorités locales dans les ports et sur les rivières qui sont autorisées à imposer des amendes aux capitaines qui permettent l'évacuation du mazout de leurs navires?

**L'honorable Léopold Langlois:** Honorables sénateurs, je remercie le sénateur Flynn de son exposé éloquent sur ce bill. Si j'ai donné l'impression que je considérais ce bill comme très peu important lorsque je l'ai présenté avant l'ajournement, je m'en excuse. Je voulais seulement dire qu'il renfermait des modifications qui ne devraient pas attendre la révision générale que doit subir la loi sur la marine marchande du Canada. Il s'agit en l'occurrence de modifications très importantes, dont certaines datent de 1966-1967. On n'a déjà que trop tardé, a-t-on estimé, et il n'est plus permis d'attendre davantage. Il a traité en détail divers aspects du bill et j'aimerais commenter brièvement ses remarques.

Il a d'abord parlé des aéroglisseurs. C'est un nouveau type d'embarcation et nous ne sommes pas prêts, pour l'instant, à accepter qu'il soit considéré comme un bateau, au sens où l'entend la loi sur la marine marchande du Canada, ou comme un avion. C'est pourquoi nous proposons cette mesure temporaire, afin de faire face à la situation actuelle en attendant que ces véhicules soient mis au point. Il est possible que plus tard, on décide qu'il faut une loi spéciale pour régler le sort de ces aéroglisseurs.

Je voudrais ici répondre à la question posée par l'honorable sénateur Fournier (Madawaska-Restigouche). Il n'y a pas de différence entre les nouveaux types d'aéroglisseurs basée sur le mode de propulsion, qu'il s'agisse de turbine, d'hélices ou de roues. Il n'y a pas de distinction entre les types différents.

Ce bill traite de la Convention de 1966 sur les lignes de charge et modifie la loi actuelle pour l'aligner sur la nouvelle convention. La loi actuelle contient des dispositions destinées à appliquer la Convention de 1930 sur les lignes de charge et les changements ne concernent que des points mineurs et d'ordre technique.