

Des représentants de trente gouvernements, en tout, assistaient à la conférence qui continua à siéger jusqu'au 5 juillet, jour où les délégués accrédités de tous les pays représentés ont approuvé et signé la convention que le présent bill entend ratifier. Ces pays étaient: l'Allemagne, le Commonwealth d'Australie, la Belgique, le Canada, le Chili, Cuba, le Danemark, la Cité libre de Danzig, l'Espagne, l'Etat libre d'Irlande, les Etats-Unis d'Amérique, la Finlande, la France, le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord, la Grèce, l'Inde, l'Islande, l'Italie, le Japon, la Lettonie, le Mexique, la Norvège, la Nouvelle-Zélande, le Paraguay, les Pays-Bas, le Pérou, la Pologne, le Portugal, la Suède et l'Union des Républiques Soviétistes Socialistes.

Il faut se rappeler que l'assignation des lignes de charge a surtout pour objet la protection de la vie humaine. Toutes les autres considérations sont subordonnées à cette première et grande fin. Comme dans le cas de la convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, la convention a examiné à fond les meilleurs modes de construction des navires, à cet égard, la convention représente la somme des connaissances acquises par les techniciens spécialistes de toutes les nations. Elle stipule aussi de quelle manière les navires seront armés et montés. La convention partage les océans et les mers en régions périodiques. Ce partage est déterminé, non pas par des raisons économiques, mais en tenant rigoureusement compte des constatations météorologiques des tempêtes et des ouragans dans les diverses zones pendant une période de plus de vingt ans.

Le Canada est intéressé dans toutes les zones en lesquelles les océans se partagent par le fait qu'à la longue on verra, en toutes saisons, nos navires et nos gens sur toutes les mers. Nous sommes spécialement intéressés dans les zones de l'océan Atlantique Nord et de l'océan Pacifique Nord. Dans l'Atlantique Nord, la limite Sud de la zone d'hiver périodique est constituée par une ligne tracée: suivant le parallèle de latitude 36° Nord depuis la côte Est de l'Amérique du Nord jusqu'à Tarifa, en Espagne. Dans cette zone, il y a six mois d'été et six mois d'hiver pour l'assignation de la ligne de charge. C'est-à-dire que, du 16 avril au 15 octobre, le chargement pourra être plus fort que durant le reste de l'année. On voit que ce partage met les ports de Saint-Jean, d'Halifax, de Sydney, de Montréal et de Québec dans la même zone et les soumet aux mêmes conditions que les ports américains de Portland, Boston, New-York, Philadelphie, Baltimore, et le reste. La convention stipule aussi que, dans cette zone, la saison d'été est prolongée d'un mois quant aux navires prenant une cargaison destinée à des ports du Sud.

Dans le Pacifique Nord, la limite Sud de la zone d'hiver périodique est constituée par une ligne tracée; suivant le parallèle de latitude 35° Nord, depuis la côte Est de Corée jusqu'à la côte Ouest de Honshiu, Japon; et, suivant le parallèle de latitude 35° Nord, depuis la côte Est de Honshiu jusqu'au méridien de longitude 150° Ouest; de là, suivant une ligne droite jusqu'à la côte Ouest de l'île de Vancouver au point de latitude 50° Nord. On voit donc que les ports de Vancouver et de Victoria et la côte occidentale de l'île Vancouver jusqu'au 50° degré Nord se trouveront, pour certains voyages, dans une zone d'été permanente. La même condition s'applique à Prince-Rupert pour les navires suivant le passage intérieur. On

m'a représenté que la limite septentrionale de la zone d'été permanente dans le Pacifique Nord devrait être reculée de manière à comprendre Prince-Rupert. Cette question, me dit-on, s'est discutée à Londres au cours de la conférence; mais quelqu'un a fait observer qu'il est bien difficile d'étendre la zone d'été permanente: jusqu'à près du 56° Nord, tandis que, sur la côte du Japon, la limite septentrionale se trouve à 35° Nord. Il ajoutait qu'on pouvait vaincre la difficulté en se servant du chenal intérieur.

Telle que signée, la convention ne s'applique pas aux Grands lacs. Cette omission a attiré l'attention et a fait l'objet de représentations. L'exclusion des Grands lacs eut lieu à la demande des délégués américains et du gouvernement des Etats-Unis. Les lois existantes sur l'assignation des lignes de charge par les autorités américaines excluent expressément les Grands lacs. A la conférence, les délégations du Canada et des Etats-Unis ont discuté l'affaire. Ils ont reconnu qu'il est à désirer que des marques soient apposées sur les navires naviguant sur les Grands lacs. Il a été entendu qu'un jour prochain, on appellerait l'attention des deux gouvernements sur les mesures à prendre pour atteindre cette fin.

La convention qu'on vous invite maintenant à ratifier a été communiquée aux intéressés il y a plus de six mois. Pour sa part, le ministre de la Marine n'a pas donné de raisons graves d'en repousser les stipulations. Comme je l'ai déjà fait ressortir, l'objet principal n'est pas d'accélérer le commerce, bien qu'on ne perde pas de vue qu'il est important de le faire; on veut plutôt mieux sauvegarder la vie humaine. En soumettant la convention à l'approbation des délégués, le président de la conférence, l'amiral sir Henry F. Oliver, disait:

"Notre but et notre dessein étaient d'achever la besogne dans l'esprit qui animait la conférence de 1929. Si, comme je le crois et l'espère, nous avons atteint ce but, nous aurons, en vérité, dans les deux conventions une Grande Charte qui mettra le commerce maritime international sur un pied de sécurité inconnu jusqu'à présent.

C'est dans le même esprit que le présent bill est maintenant présenté.

L'honorable M. DANDURAND: Honnables sénateurs, ce projet de loi est d'une importance considérable, mais il observe une pratique qui devient habituelle dans le monde — la pratique de la coopération dans les affaires internationales. Toutes les nations agissant de concert peuvent attaquer et résoudre d'innombrables questions qu'une nation seule ne saurait régler. Voici l'une des affaires importantes qui exigent que les nations se donnent la main afin d'établir des règles qui les régiront toutes. On tente d'étendre ce principe aux problèmes de la terre, et nous verrons de plus en plus la coopération devenir la loi générale des nations.

Je suis bien aise de faire remarquer que les Etats-Unis s'unissent parfois au reste du monde dans les mouvements de coopération internationale.

(La motion est adoptée et le bill est lu une deuxième fois.)