

l'égard des sujets qu'embrassait la convention, et suggérant des projets de modification de celle-ci et de conférence internationale en vue d'étudier la question. Il faisait observer dans ce mémoire que ses projets n'étaient fondés que sur des considérations techniques qui devaient être les mêmes pour tous les navires de la même catégorie, et qui devaient, si elles étaient bien fondées, fournir une base suffisante à la discussion. Toutes les nations maritimes consentirent à tenir une conférence et elles furent invitées à se réunir à Londres le 16 avril 1929. Le Canada fut encore représenté à cette conférence qui s'organisa sous la présidence du vice-amiral sir Herbert W. Richmond. Lorsqu'elle se réunit, elle eut sous les yeux une masse de renseignements précieux tirés des connaissances réelles acquises à bord des navires de toutes les nations au cours des quinze années antérieures. C'est pourquoi la conférence de 1929 se mit à l'œuvre dans des conditions plus favorables qu'en 1913-1914.

Conformément à la méthode adoptée à la conférence de 1913-1914, la conférence de 1929 entreprit, par l'intermédiaire de cinq comités, un examen détaillé du problème qu'elle avait à étudier et qui se rapportait aux sujets suivants: Construction, engins de sauvetage, radiotélégraphie, sécurité de la navigation, certificats. Elle acheva ses travaux le 31 mai 1931 et la convention qu'il est maintenant question de ratifier fut signée ce jour-là par les nations suivantes: Allemagne, Commonwealth d'Australie, Belgique, Canada, Danemark, Espagne, Etat libre d'Irlande, Etats-Unis d'Amérique, Finlande, France, Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et de l'Irlande du Nord, Inde, Italie, Japon, Pays-Bas, Suède et Union des Républiques soviétistes socialistes.

Je ne traiterai pas au long ou en détail des articles de la convention. Ils ont pour principal objet de mieux sauvegarder la vie humaine en mer. Ils embrassent les modes de construction, les engins de sauvetage, la radiotélégraphie, la sécurité de la navigation et les certificats. Il fut entendu que deux années s'écouleraient entre la signature de la convention et son entrée en vigueur. Ce délai avait pour but de fournir à tous les intéressés tout le temps voulu pour en étudier les stipulations. Rien n'indique que quelqu'un d'eux se soit opposé à celles-ci, ce qui permet de supposer que ce que la convention exige est généralement approuvé par les nations, et que le Parlement peut maintenant la ratifier. M'est-il permis de citer un extrait des paroles que sir Herbert Richmond prononçait en demandant à la conférence d'adopter la convention:

"Lorsque je revois moi-même le bref résumé que j'ai tenté de faire des travaux accomplis, je sens que quelques-uns de vous seront peut-être déçus de voir qu'ils ne comprennent pas, sous la forme précise que vous aviez voulu leur donner, des mesures particulières auxquelles vous attachez probablement une importance spéciale. Mais, par contre, je vous prie de ne pas perdre de vue à quel point la convention toute entière est redevable à la franchise de vos rapports mutuels durant toute la conférence. Vous avez mis en commun vos connaissances; vous les avez mises au creuset de l'expérience de tous. Ai-je besoin de rappeler que toutes les nations agissant de concert peuvent faire beaucoup plus qu'une seule nation agissant séparément?"

"Je soumets maintenant la convention à votre approbation. Je le fais avec confiance, croyant fermement que vos travaux produiront les ré-

sultats que vous aviez en vue—une plus grande protection de la vie humaine en mer sans imposer à la navigation grande fardeaux qui pourraient nuire à cette grande, à cette extrêmement importante industrie. Tous les projets ont été soumis à un examen des plus rigoureux. Les progrès que fait la convention sont, j'ose le dire, avantageux pour le monde entier."

"M'est-il permis aussi de citer un passage du discours du sénateur Rio, chef des représentants français, qui n'appuyait pas seulement la convention au nom de son propre groupe, mais à la demande spéciale de toutes les délégations:

Ainsi que vous l'avez fait observer à bon droit, la nouvelle convention tient lieu d'une grande charte dont nous pouvons attendre des résultats des plus satisfaisants dans les rapports internationaux. En fixant le minimum de conditions de sécurité applicables à toutes les nations, la convention évitera dorénavant les difficultés qui pourraient surgir à tout instant par suite des divergences qui existent entre les lois maritimes de différents pays.

"Elle ne constitue pas seulement une entente générale du plus grand prix; elle est, avant tout, une grande œuvre humanitaire.

"La perfection dans la construction des navires; l'élaboration de règlements minutieux et sévères pour prévenir les accidents de toutes sortes; la détermination du type et du nombre des engins de sauvetage; la garantie du maximum d'efficacité au cas de naufrage, telles sont les bases fondamentales de l'œuvre que nous avons édiflée.

"Cette convention va encore plus loin. En plusieurs endroits, et notamment au chapitre de la radiotélégraphie, elle implique l'application d'un nouveau et important principe, celui de la solidarité en mer. Cette fois, nous ne nous sommes pas contentés d'accroître la sécurité du navire, de renforcer les règlements concernant la construction et d'augmenter les moyens de mettre à l'abri du danger les passagers et l'équipage. Désormais chaque navire aura la mission générale désintéressée de sauver la vie et d'aider aux autres navires, mission qui constitue une généreuse et fructueuse innovation, un précieux exemple de la grande fraternité des gens de mer."

Le reste du mémoire a trait aux lignes de charge. Je le lirai, si le Sénat le désire, ou je le consignerai dans le hansard.

Le très honorable M. GRAHAM: Mettez-le dans le hansard.

L'honorable M. WILLOUGHBY: Fort bien.

Voici le reste du mémoire:

Les armateurs de toutes les nations ont longtemps désiré l'uniformité dans l'assignation des lignes de charge aux navires de commerce. En 1927, le gouvernement britannique nommait un comité chargé d'étudier toute la question de l'assignation des lignes de charge et de lui faire part de ses conclusions. En 1929, ce comité présentait un rapport qui fut communiqué pour étude ultérieure aux gouvernements des différentes nations maritimes. Plus tard, le gouvernement invitait les administrations intéressées à envoyer des représentants à une conférence internationale qui aurait lieu à Londres. L'invitation ayant été acceptée, la conférence se réunissait dans cette ville le 20 mai 1930. Le gouvernement du Canada était représenté à la conférence que présidait l'amiral sir Henry F. Oliver, chef de la délégation anglaise.

L'hon. M. WILLOUGHBY.