

à expliquer. J'ai donc examiné le projet de loi, et, pour l'analyser, je me propose d'énumérer les conventions signées au sujet de la navigation, ses règles et règlements, conventions auxquelles le Canada est partie contractante.

La première convention qu'il y a lieu d'examiner avant d'étudier successivement les différents articles du bill est la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, adoptée pour la première fois en 1929, puis considérablement modifiée et révisée en 1948, et encore une fois en 1960. En 1948, nous avons adopté quelques modifications de la loi sur la marine marchande du Canada, afin de l'adapter à la convention signée la même année et, comme le Canada sera partie contractante à la convention de 1960, on a proposé la révision de la loi sur la marine marchande du Canada afin de la rendre conforme aux nouveaux articles ou aux nouveaux amendements de la convention. Les articles du bill à l'étude se rapportant à la convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer sont l'article 1, puis les articles 6 à 27 inclusivement.

L'honorable M. Burchill: Qui est-ce qui a proposé la convention?

L'honorable M. Bouffard: Sauf erreur, les conventions sont généralement signées à Londres, par un grand nombre de pays maritimes.

En fait, la convention de sécurité maritime est à l'étude entre au moins quinze pays, dont sept doivent avoir un commerce maritime d'un million de tonnes par année; et quant aux huit autres pays, si leur commerce est moindre, ils occupent quand même une place importante dans le domaine de la navigation. La convention de 1960 a été débattue au moins à Londres et peut-être ailleurs aussi, je l'ignore. Parmi les pays dont le commerce maritime atteint un million de tonnes chaque année et qui doivent être partie à la convention, un seul pays ne s'est pas encore inscrit, et c'est le Royaume-Uni qui examine actuellement quelles modifications seraient nécessaires pour continuer à en être partie. On me dit que cette convention entrera en vigueur bientôt, car le Royaume-Uni adoptera les modifications nécessaires pour se conformer à la convention de sécurité de 1960.

Quant à la deuxième convention dont il est question dans le bill, il s'agit de la convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures. Il en est question dans l'article 28 du bill et je l'expliquerai plus tard.

Pour ce qui est de la troisième convention, c'est la convention internationale rela-

tive à la limitation de la responsabilité de navires océaniques. Cette convention a d'abord été signée en 1957, puis modifiée en 1961, et tous les pays qui l'ont acceptée adoptent présentement les lois nécessaires afin de se conformer au nouveau texte de la convention qui porte sur la limitation de la responsabilité, non seulement des propriétaires des navires, mais aussi des officiers qui pourraient, directement ou indirectement, être responsables d'avaries causées par accident.

La quatrième convention, c'est l'accord du Commonwealth britannique de 1931 sur la navigation. L'article 35 est le seul, dans le projet de loi, qui vise cette convention. De sorte que l'article 1 et les articles 6 à 27 ont trait à la convention de sécurité, tandis que l'article 28 vise la convention pour la prévention de la pollution des eaux par hydrocarbures. La troisième est la convention relative à la limitation de la responsabilité, visée par les articles 31 à 34.

La quatrième est l'accord de 1961 sur la marine marchande, convention dont le Canada est partie et qui a trait au cabotage.

Je n'ai pas l'intention d'expliquer en détail tous les articles modifiés par le présent projet de loi parce que ce serait trop embrouillant et exigerait une foule de détails. Le bill sera déferé à un comité, s'il franchit l'étape de la deuxième lecture. Les fonctionnaires du ministère des Transports seront présents au comité et ils fourniront des explications et répondront à toutes les questions relatives aux articles. Si l'on me pose des questions au sujet de ces articles, je serai peut-être en mesure d'y répondre moi-même, mais je dois avouer que je ne suis pas très familier avec les détails de la loi sur la marine marchande du Canada ni avec les différentes dispositions débattues et adoptées dans ces conventions. Cependant, il est tout à fait juste de dire que chacune de ces conventions a été reconnue par les grands pays maritimes du monde. Les modifications apportées aux conventions découlent de l'expérience qu'ils ont acquise depuis l'adoption de la dernière convention. Les modifications sont compliquées même pour celui qui comprend les détails de la navigation, mais elles le sont encore davantage pour un profane comme moi et, j'en suis sûr, pour nombre d'autres sénateurs.

Je vais commencer mes observations à propos du bill en parlant des articles tendant à modifier la convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer qui constituent l'article I, puis passer aux articles 6 à 27 inclusivement.

L'article I traite seulement des définitions qui, dans une certaine mesure, ont été modifiées par la convention. Par exemple, la nouvelle convention s'applique à un navire nu-