

alors qu'elle a agi honnêtement toute sa vie d'après le principe qu'il faut déclarer les articles qu'on importe.

L'honorable M. LEWIS: Je me range à l'avis de mon honorable ami d'Eganville, et je suggère de rayer tous les mots qui suivent le mot "abrogé" dans la première ligne de l'article 17.

Le très honorable M. GRAHAM: Je suggère que cet article soit réservé et que le leader du Sénat consulte le ministère, vu la forte opposition qui s'est manifestée ici.

L'honorable M. McMEANS: Je crains que mon très honorable ami d'Eganville ne s'échauffe un peu au sujet de cette affaire parce qu'il habite près de la frontière.

Le très honorable M. GRAHAM: Dame! nous en entendons beaucoup parler.

(L'article 17 est réservé.)

(Les articles 18 et 19 sont adoptés.)

L'honorable M. WILLOUGHBY: Ainsi, seul, l'article 17 est réservé, n'est-ce pas?

Le très honorable M. GRAHAM: C'est le seul auquel je trouve à redire.

(Le comité fait rapport sur l'état de la question.)

## BILL CONCERNANT LA SAUVEGARDE DE LA VIE EN MER ET LES LIGNES DE CHARGE

### DEUXIEME LECTURE

L'honorable M. WILLOUGHBY propose la deuxième lecture du bill (n° 96) concernant la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, signée à Londres le 31e jour de mai 1929, et la Convention internationale sur les lignes de charge, signée à Londres le 5e jour de juillet 1930.

Honorables sénateurs, il n'est pas nécessaire, je suppose, que nous siégions en comité pour délibérer le présent bill. Si le Sénat y consent, je lirai un mémoire que j'ai sous les yeux:

Comme son titre l'indique et comme le déclare formellement l'article 2, le présent bill a pour objet de ratifier deux conventions internationales relatives à la navigation maritime.

L'une d'elles, connue sous le nom de Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, a été signée à Londres le 31e jour de mai 1929; l'autre, connue sous le nom de Convention internationale sur les lignes de charge, a été signée au même endroit le 5e jour de juillet 1930.

Un article de la première de ces conventions déclare qu'elle entrera en vigueur le 1er juillet 1931, si le nombre voulu de ratifications est atteint avant ce jour-là. L'autre convention n'entrera en vigueur que le premier juillet 1932, ou subséquemment.

Il sera utile de mentionner ici aussi brièvement que je le pourrai les démarches qui ont

abouti à la signature de ces deux conventions. A cette fin, je traiterai d'abord la convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer.

Plusieurs honorables sénateurs n'ont pas oublié, sans doute, qu'au lendemain du désastre du vapeur *Titanic*, au mois d'avril 1912, toutes les nations se sont préoccupées, pour le bien de l'humanité de la nécessité d'examiner avec le plus grand soin et de la façon la plus complète s'il n'était pas possible d'augmenter les moyens qui existaient alors de sauvegarder la vie humaine en mer. Presque aussitôt après ce désastre, la Grande-Bretagne et les Etats-Unis ont commencé des recherches pour en découvrir les causes. De la part de la Grande-Bretagne, l'enquête fut dirigé par le feu lord Mersey. Le rapport de cette commission fut si complet et si compréhensif qu'il fixa aussitôt l'attention de tout le monde civilisé et prouva abondamment que le temps où les nations maritimes devaient agir était arrivé. Le rapport de lord Mersey émut tellement le gouvernement britannique qu'il s'empressa de prendre des mesures et d'inviter les nations maritimes à se réunir afin de trouver, si c'était possible, des moyens de mieux assurer la sécurité des passagers et des gens de mer. Afin de faire comprendre la fin que se proposait le gouvernement impérial en convoquant cette conférence, je cite l'extrait suivant de l'invitation lancée aux différentes nations.

"Ce serait l'objet de la conférence d'amener parmi les états qui y prendraient part une entente relativement aux conditions nécessaires à la sécurité à imposer dans le cas des navires à passagers, et relativement à d'autres mesures à prendre pour la sécurité du transport maritime des passagers. Au cas où une telle entente serait conclue et incorporée dans une convention, chaque pays signataire serait tenu de décréter et d'appliquer les stipulations de cette convention et de délivrer les certificats nécessaires à ses navires nationaux qui se conformeraient à ces stipulations. La conférence s'occuperait aussi des conditions auxquelles les certificats ainsi délivrés devraient être considérés valides par les autres états signataires."

Le Canada fut représenté à cette conférence qui s'est réunie à Londres le 12 novembre 1913. Le résultat de la conférence fut incorporé dans une convention arrêtée et signée le 20 janvier 1914. Les parties contractantes étaient: l'Empire britannique (y compris le Canada, l'Australie et la Nouvelle-Zélande), l'Allemagne, la France, les Etats-Unis d'Amérique, l'Autriche-Hongrie, l'Italie, l'Espagne, la Suède, la Norvège, la Hollande, la Belgique, le Danemark, la Russie et le Japon. Il fut alors arrêté que, si les nations signataires la ratifiaient, la convention entrerait en vigueur le premier juillet 1915. Entre temps, la guerre se déclara et, pour des raisons bien claires, la convention ne s'est jamais appliquée. Par conséquent, voici quelle était la situation avant la conférence de 1929. Bien qu'on eût convenu en 1914, sur plusieurs points, d'un règlement international pour les navires à passagers sillonnant l'Océan, ce règlement n'avait pas été appliqué, comme tel. Dans l'intervalle, toutes les puissances maritimes avaient fait des progrès signalés tant à l'égard des types de navires qu'à celui des modes de construction, et elles avaient acquis beaucoup plus d'expérience.

En 1927, le Board of Trade britannique soumit aux nations qui avaient signé la convention de 1914 un mémoire exposant avec certains détails ce que le Royaume-Uni avait accompli à