

C'est une modification importante, et je désire y revenir plus tard. Je dois aussi faire remarquer que l'alinéa c) du présent article 406 et qui est le dernier du commentaire vis-à-vis de la page 3 se lit comme suit:

Le présent paragraphe ne s'applique pas aux navires à vapeur naviguant sur les rivières du Canada, y compris le fleuve Saint-Laurent vers la mer jusqu'à une ligne tirée entre la Pointe-au-Père et la Pointe-Orient, ou sur les lacs du Canada autres que les lacs Ontario, Érié, Supérieur, Huron et la Baie-Georgienne.

Maintenant, je souligne que cet alinéa a été biffé du bill dont vous êtes saisis, et je dois faire remarquer que les navires de plus de 5,000 tonneaux naviguant sur les lacs, sont visés par le décret du conseil C.P. 1087, du 22 avril 1948, qui exempte les cargos immatriculés au Canada et d'une jauge brute de 5,000 tonneaux ou plus qui entreprennent un voyage de plus de 200 milles sur les Grands lacs. Ainsi, avant que le bill soit adopté, tous les navires qui sillonnent les Grands lacs et ceux qui voyagent dans le bas du Saint-Laurent ne sont pas atteints. Et ils sont utilisés normalement dans ce commerce dans des voyages internationaux.

Je désire aussi parler du traité et faire remarquer que dans le traité la distinction entre les Grands lacs et les autres eaux se fait à l'issue inférieure du canal de Lachine. Les Grands lacs signifient tous les grands lacs qui sont reliés, de même que les eaux tributaires et le fleuve Saint-Laurent jusqu'à l'issue inférieure du canal de Lachine au pont Victoria à Montréal. Et, comme je vas vous le démontrer, il existe une distinction semblable dans la Convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer de 1948. Cette distinction ne découle pas du fait qu'il est plus sûr de naviguer d'un côté de la ligne ou de l'autre, mais de ce que les règles de la navigation en amont de l'issue inférieure du canal de Lachine sont différentes de celles du fleuve Saint-Laurent et de la haute mer. Je comprends que c'est la raison pour laquelle on en est venu à faire cette distinction particulière dans une bonne partie de la législation.

Je désire faire remarquer en outre que le traité oblige, tant au Canada qu'aux États-Unis, à avoir en tout temps une communication radiotéléphonique efficace sur les Grands lacs tels qu'ils sont définis. Et c'est à cette fin qu'il y a au haut de la page 4 du bill une disposition portant que "le gouverneur en conseil peut par règlement, dans la mesure et aux conditions qu'il lui est loisible de prescrire, stipuler que tout navire naviguant sur les Grands lacs ou sur le fleuve Saint-Laurent en amont de l'issue inférieure du canal de Lachine et du pont Victoria à Montréal sera muni d'une installation radiotéléphonique". Il n'y a pas de "peut". Ce n'est pas une disposition facultative. Voilà comment le problème de la sauvegarde de la vie est résolu sur les navires des lacs et, par conséquent, lorsque nous examinons le paragraphe 3 à la page 3 et constatons qu'il est nécessaire d'avoir une installation de radio pour se conformer aux dispositions de la Convention pour la sauvegarde de la vie sur les navires pourvus d'une installation radiotélégraphique, nous nous demandons pourquoi? Quelle en est la raison? Assurément, le traité, qui a été négocié exactement dans ce but, a disposé du problème autant qu'il s'agit des Grands lacs, et l'application de l'article 3 aux lacs n'est pas nécessaire.

Je désire ajouter quelques mots au sujet des dispositions de la Convention pour la sauvegarde de la vie humaine en mer de 1948, dispositions que le Parlement a étudiées et annexées en 1950 à la loi sur la marine marchande du Canada.

Sous les dispositions générales de la convention, voici ce qui est dit à la règle 1: sauf disposition expresse contraire, le présent règlement s'applique uniquement aux navires effectuant des voyages internationaux. Puis la règle