

dire davantage, ont participé activement à la vie politique du pays, ce qui est loin de les désavantager, je crois.

Je veux féliciter l'honorable sénateur Connolly (Ottawa-Ouest) d'avoir été nommé au haut poste qu'il occupe au Sénat. A en juger par sa façon d'agir depuis sa nomination et si l'excellent discours qu'il a prononcé lors du débat sur la motion tendant à l'adoption de l'Adresse en réponse au discours du trône est un indice de ses capacités, je suis convaincu qu'il s'acquittera très bien des importantes fonctions qui lui sont dévolues et qu'il rendra de précieux services à l'ensemble du Sénat.

Honorables sénateurs, le bill dont nous sommes saisis tend à modifier la loi sur la marine marchande du Canada. Personne n'ignore que cette loi a été modifiée à maintes reprises et qu'elle compte maintenant de 700 à 800 articles. Elle exerce une grande influence sur le bien-être économique du pays. J'ai examiné attentivement les modifications que renferme le bill à l'étude et je suis certain que la plupart contribueront à améliorer sensiblement la loi sur la marine marchande du Canada et à mieux protéger nos marins, de même que les propriétaires de navires.

Toutefois, j'aimerais parler brièvement d'un article du bill en particulier. C'est l'article 28 qui abroge l'alinéa a) du paragraphe 2 de l'article 495A de la loi. Vous vous rappelez qu'en vertu de cet article, le gouverneur en conseil pouvait édicter des règlements en vue de mettre en vigueur les dispositions de la convention internationale relative à la prévention de la pollution des eaux par les hydrocarbures.

Cet article adopté en 1956 prescrivait une amende d'au plus \$500 ou un emprisonnement d'au plus six mois, ou les deux à la fois, à infliger, sur déclaration sommaire de culpabilité, comme peine pour violation d'un règlement relatif à la pollution de nos eaux littorales par les hydrocarbures.

Nous, Terre-Neuviens, connaissons bien l'étendue des ravages causés aux oiseaux de mer par les hydrocarbures déchargés des navires longeant nos côtes en direction des divers ports du littoral atlantique. Comme tout le monde le sait, on rapporte chaque année la destruction de milliers de goélands, de sternes et d'autres oiseaux sauvages qui doivent plonger à la recherche de nourriture. Quand ces oiseaux se posent sur une tache d'hydrocarbure déchargée d'un navire, neuf fois sur dix, ils ne peuvent plus s'envoler. Ils ne peuvent pas non plus plonger sous la surface, l'eau glacée pénètre leurs plumes et leur duvet, et ils finissent par mourir. La destruction de ces oiseaux aux environs des côtes de Terre-Neuve a été terrible, et

dégoutante par certains côtés. Si vous vous rendez sur les plages, vous voyez ces oiseaux morts et couverts d'hydrocarbures poussés par le vent. Cependant, je dois dire que par le passé, mais pas tellement maintenant, bon nombre de nos habitants des côtes devaient utiliser ces oiseaux pour leur alimentation.

L'honorable M. Connolly (Ottawa-Ouest): L'honorable sénateur me permettra-t-il de lui poser une question? Peut-il nous dire ce qui, dans les hydrocarbures, cause tant de dégâts chez les oiseaux?

L'honorable M. Hollett: L'oiseau possède une huile naturelle qu'il répand sur ses plumes et sur son duvet, mais ces hydrocarbures sales et vieilles qui coulent des navires détruisent l'effet des huiles naturelles et rendent poreux les plumes et le duvet de l'oiseau, de sorte que l'eau pénètre dans sa chair. C'est, du moins, ce que je crois comprendre.

Le 11 avril 1962, se tenait à Londres une conférence des gouvernements contractants de la convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures. Une conférence semblable avait été tenue en 1954, mais lors de celle de 1962, on y a étudié et adopté certaines mesures visant à modifier cette convention.

Elle réunissait quelque 14 pays riverains de l'océan Atlantique. Ces États ont adopté divers autres articles, et ont convenu, notamment, que toutes les régions situées à moins de 50 milles de la terre la plus rapprochée seraient des zones interdites en ce qui concerne le déversement d'hydrocarbures des nombreux vaisseaux naviguant dans ces eaux. L'expression «la terre la plus rapprochée» signifie «la ligne de base qui détermine les eaux territoriales du pays en question conformément à la convention de Genève de 1958».

Je remarque que sur le littoral canadien de l'Atlantique, ce qui comprend la côte de Terre-Neuve, la distance interdite est de 100 milles. Cela constitue toute une différence si un navire vient à déverser des hydrocarbures par accident ou autrement. S'il le fait à l'extérieur de cette limite de 100 milles, la chose ne causera pas autant de dommages.

Depuis avril 1962, il nous fallait un article comme celui dont je parle, l'article 28, alinéas 1 et 2 de la loi modificatrice, et je me réjouis, bien entendu, de voir qu'il va entrer en vigueur. Aux termes de la convention, c'est aux divers pays en bordure de l'Atlantique qu'il appartenait d'instituer des règlements de nature à obliger les navires qui naviguaient dans les environs à s'écarter des zones interdites. Vous constaterez que l'objet principal de cette modification est de porter à \$5,000