

Sur les quais et dans les ports du pays, un débat animé se poursuit depuis longtemps sur la question de savoir qui a la compétence, dans quelle situation et dans quelles circonstances. C'est là-dessus que porte l'amendement, à mon avis, et en reconnaissant ce problème ici à la Chambre, nous avons peut-être accompli un progrès en vue de sa solution. Il est sûr que cet amendement contribuerait pour beaucoup à régler une fois pour toutes les questions qui se posent lors d'accidents sur nos quais et dans nos ports.

• (4.30 p.m.)

Les difficultés qui surgissent lors d'accidents proviennent de la compétence provinciale. Bon nombre de ces ports ne relèvent pas du gouvernement fédéral. La victime n'a aucun recours parce que ni la loi provinciale, ni la loi fédérale ne précisent qui est responsable de la sécurité de ces travailleurs. Il existe toutes sortes d'exigences en matière de sécurité qui sont exposées dans les contrats de travail. Ces dispositions découlent de la façon de penser et d'administrer les ports exploités par le Conseil des ports nationaux et les administrations portuaires des villes, des corporations et d'autres organismes. J'estime que les opérations de la défense nationale soulèvent quelques difficultés. L'adoption de cet amendement ne permettra pas de résoudre ce problème dont on a reconnu l'existence. Le député a tenté de l'exposer et j'espère que la Chambre permettra que la question soit renvoyée au comité pour qu'il puisse recommander au gouvernement d'accepter la responsabilité juridictionnelle pour ce genre d'accidents.

Ce que je veux dire au sujet de ce bill, c'est que je ne suis pas satisfait du Code canadien du travail (normes) parce qu'il ne prévoit pas les accidents découlant de la présence de navires aux bases militaires. Je parle de navires militaires mouillant dans les chantiers maritimes ou dans un bassin, port, ou à un quai sous direction militaire. Les ouvriers qui travaillent sur ces bateaux sont assujettis à des normes de sécurité et ils les respectent. A mon avis, la compétence fédérale devrait s'étendre aux accidents dans ces secteurs. Ceux qui sont blessés au travail sur ces bateaux se trouvent sans recours ni dédommagement en vertu des lois fédérales ou provinciales.

Dans l'espoir que cette question passe à l'étape suivante, je suggère que l'on établisse des normes de sécurité au lieu simplement d'en discuter. Ces normes devraient s'étendre aux ouvriers des ports et des bassins, aux débardeurs, aux manutentionnaires et autres personnes se livrant à des activités connexes. La loi comporte une lacune et j'espère que les députés auront l'obligeance de consentir à ce que la question soit débattue par un comité afin de régler le problème de ces travailleurs. Le problème existe depuis la Confédération. Il faut faire quelque chose pour que les ouvriers qui exercent des métiers dans les ports aient au moins quelque recours en cas d'accident.

M. D. Gordon Blair (Grenville-Carleton): Monsieur l'Orateur, à mon avis, nous sommes tous redevables au député de Moose Jaw (M. Skoberg) d'avoir soulevé cette importante question. Il s'est peut-être fait l'interprète de l'opinion publique quant aux limites de la juridiction sur le travail dans notre pays. Je suis persuadé que le député

connaît personnellement certaines des conditions peu satisfaisantes qui existent en matière de juridiction sur la main-d'œuvre au Canada.

Si je comprends bien le principe directeur applicable, la juridiction fédérale sur les questions concernant la main-d'œuvre est nettement circonscrite aux questions qui sont clairement du domaine fédéral. Au sens large, elle comprend, je suppose, les chemins de fer, le télégraphe et le téléphone ainsi que la navigation. Le député de Moose Jaw n'ignore pas, j'en suis persuadé, que les tribunaux ont très étroitement interprété la juridiction fédérale en matière de main-d'œuvre. Même si les grandes compagnies ferroviaires de notre pays y sont assujetties pour ce qui est de leurs principales opérations, les tribunaux ont jugé que leurs hôtels ne tombaient pas sous le coup des lois ouvrières fédérales.

Des décisions du genre ont été prises à l'égard d'autres entreprises fédérales qui, aux yeux d'une personne ordinaire, sembleraient faire partie intégrante de tout l'ensemble des pouvoirs fédéraux. Si j'interprète bien le discours du député, il se préoccupe surtout de ceux qui effectuent des réparations à bord des navires. Il ajoute également à cette catégorie les débardeurs et ceux qui travaillent dans les ports. Peut-être que comme le disent les avocats, il a fait cela par excès de précaution pour n'oublier personne. Tout comme moi, il est originaire de la grande province de la Saskatchewan. Peut-être ne parlons-nous pas en toute connaissance de cause des opérations maritimes mais je me souviens du lac Wascano à Regina.

• (4.40 p.m.)

Le fait est qu'à l'heure actuelle, les débardeurs qui travaillent dans les grands ports canadiens sont soumis aux lois fédérales du travail. Les plus grands syndicats de débardeurs de Montréal, de Vancouver et d'ailleurs doivent se conformer au Code canadien du travail (Normes). La loi sur la sécurité, dans son énoncé actuel, s'applique aux débardeurs. C'est ce qu'a montré clairement mon collègue et ami de Sarnia en parlant de certains rapports émanant surtout du port de Montréal, tel le rapport Picard, qui examinait à fond les problèmes de ce port. Il a aussi fait état, je crois, d'un accord conclu par les débardeurs et les employés du port de Montréal, accord qui traite de façon très complète de la sécurité du travail. Je suis sûr que le problème des compétences est le même dans tous les grands ports du Canada. Il n'est pas douteux que le chargement des navires ne soit partiellement de compétence fédérale, et, partant, ne soit visé par cette mesure.

On peut se demander alors pourquoi on ne viserait pas aussi une autre catégorie d'ouvriers, ceux qui, au service d'un chantier maritime, montent à bord d'un navire pour y effectuer des travaux de réparation et d'entretien, mais c'est là la grande énigme juridique qui se pose à nos tribunaux à la suite des interprétations successives qu'ils ont données de notre législation ouvrière. Je crois très sérieusement que le libellé de cette mesure pourrait nous mener à la catastrophe car je suis d'avis, et c'est selon moi un avis valable, qu'à la suite des décisions des tribunaux auxquelles j'ai fait allusion, on pourrait soutenir que les ouvriers chargés de la réparation des navires échappent à la juridiction fédérale et que si le Parlement