

L'Orateur suppléant (M. Turner): A l'ordre, je vous prie. Je propose que nous discutons et votions sur les deux motions séparément. La Chambre est-elle d'accord?

Des voix: D'accord.

M. Forrestall: Merci, monsieur l'Orateur, pour avoir rétabli un peu d'ordre dans nos délibérations.

Nous parlerons d'abord de l'absence dans le bill d'une procédure en vertu de laquelle l'intéressé pourrait faire connaître ses vues à la Commission canadienne des transports lorsqu'un permis ou une licence a été accordé. Je me demande s'il s'agit là d'un oubli. Au comité, je comptais y suppléer en l'incorporant à un amendement plus étendu qui aurait porté sur la publication d'un avis par le requérant d'un permis ou d'une licence pour naviguer en eaux canadiennes au termes du projet de Code maritime projeté. Soucieux de m'assurer que les avis seraient publiés dans les deux langues dans les Gazettes officielles du Canada, des provinces et ainsi de suite, j'ai bel et bien oublié de donner à ma secrétaire les instructions voulues lors de la rédaction de l'amendement en question.

A mon avis, monsieur l'Orateur, cette question est très importante vu la pratique depuis quelques années. Bien des gens estiment que la CCT délivre des licences et des permis spéciaux automatiquement—à ses amis. Quelqu'un offre un navire à nolisier pour transporter des pommes de terre aux Antilles en disant: «J'ai un navire présentant telle et telle caractéristique, je vais le mettre en état ici et serai à Halifax à telle ou telle date. Qu'en dis-tu? Comment vas-tu Dave? Comment vont ta femme et tes enfants?» Et on n'en entend plus parler.

Cela se fait automatiquement comme cela s'est toujours fait. La méthode va vraisemblablement se perpétuer, et les cas ont été nombreux ces dernières années. Que l'on songe par exemple aux travaux de sismographie dans le Nord en rapport avec l'exploration pétrolière. Le gouvernement a affrété un navire étranger alors qu'il y avait un navire canadien qui aurait pu faire l'affaire. Le propriétaire du navire n'avait aucun recours, sauf de s'adresser avec éclats aux journaux ou d'en informer son député. Aucun de ces recours n'a donné de résultats et il ne pouvait en appeler nulle part de cette décision, il n'avait nulle part où s'adresser.

Mon amendement propose ce qui suit:

Quiconque y a intérêt peut présenter à la Commission canadienne des transports des observations orales ou écrites concernant la délivrance, la suspension, l'annulation ou le renouvellement d'une licence demandée ou délivrée en vertu du présent article.

Le but de cet amendement est de rendre possible, lorsque le propriétaire d'un navire canadien constate que son navire est inactif tandis qu'un navire d'appartenance étrangère travaille dans les eaux canadiennes, au propriétaire canadien de présenter sa cause à la Commission canadienne des transports. Celle-ci prendrait alors des mesures en rapport avec l'étendue du préjudice dont pourrait faire état la personne lésée.

Lorsque j'ai présenté cet amendement plus tôt, il était d'abord beaucoup plus long, et comportait une procédure selon laquelle le public aurait été averti qu'un affréteur cherchait à obtenir une licence spéciale. L'avis devait être publié là où les gens qui s'occupent de transport pourraient normalement le voir. Autrement dit, personne n'était tenu d'acheter les journaux de Vancouver pour savoir si un navire entrait ici sous une licence spéciale. Cette procédure exigeait un avis de quatre semaines mais elle n'a pas été acceptée parce qu'on la jugeait indûment restrictive. J'accepte cette opinion comme j'accepte l'exhortation du conseil des premiers ministres des Maritimes, comme quoi

Code maritime—Loi

nous devons veiller à ne pas nous empêcher d'agir rapidement dans certains cas. Il s'agit simplement d'une procédure permettant à celui qui estime que la Commission a outrepassé les dispositions de la loi, d'en appeler de son cas et de l'exposer.

Je n'ai pas entendu l'opinion du secrétaire parlementaire à propos de cet amendement plutôt simple, mais j'aimerais bien la connaître. Je vois que le secrétaire parlementaire s'affaire à écrire. J'espère que c'est bon signe et que le gouvernement acceptera nos recommandations. Il importe d'énoncer ces questions clairement dans la mesure législative.

● (1510)

Je parlerai maintenant d'un principe essentiel à notre mode de vie, à notre sens des convenances et de la justice envers ceux qui travaillent pour nous et au sens de la dignité. Je voudrais que les navires immatriculés à l'étranger et faisant affaire au Canada en vertu d'une licence spéciale pour la durée d'un ou plusieurs permis soient entièrement assujettis à la loi canadienne. Je ne parle pas du navire nolisé occasionnellement pour transporter une cargaison de céréales de Saint-Jean à la tête des Grands lacs. Je veux parler des navires spécialisés qui naviguent au Canada durant des périodes prolongées. Nous devrions les obliger à respecter le Code maritime du Canada et à observer scrupuleusement la loi canadienne.

Il est tout à fait injuste pour nos affréteurs et nos marins de permettre à des navires étrangers exploités au Canada d'observer des normes tout à fait différentes de celles que nous imposons aux marins canadiens. Il est simplement juste d'obliger les équipages étrangers qui servent au Canada durant de longues périodes à se conformer à tous les aspects de la loi canadienne. Ils devraient se conformer au Code du travail, à la loi sur l'immigration et aux autres lois. Pendant leur séjour ici, ils devraient assumer le statut d'immigrants reçus. S'ils refusent, nous devrions embaucher des marins canadiens pour travailler sur ces navires.

L'impossibilité de trouver des équipages canadiens est un mythe. Il y a toutes sortes de marins au pays. Les navires devraient être tenus d'observer les dispositions de la Loi sur l'indemnisation des marins marchands. Nous ne voulons pas que les marins étrangers viennent travailler ici dans des conditions inférieures à celles que nous jugeons convenables pour nos propres marins. Je pense à des navires comme le *Traveltol* et aux navires-passeurs qui sont attachés aux ports de Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick, de Terre-Neuve et de Halifax, et qui transportent des voitures et d'autres véhicules. Ce sont des navires spécialisés qui emploient des équipages étrangers pendant de longues périodes. Je ne crois pas qu'à l'heure actuelle, ces équipages soient assujettis à la loi canadienne. Ce n'est pas juste. C'est regrettable. Ou nos lois s'appliquent à tous ceux qui travaillent au Canada, ou elles ne s'appliquent pas du tout. Personne ne devrait avoir le droit de travailler ici s'il ne se conforme pas au Code du travail du Canada.

Nous ne permettons à personne d'entrer au Canada sans répondre aux exigences de la Loi sur l'immigration. Pourquoi permettre à ces gens de travailler ici, s'ils ne remplissent pas les conditions du Code du travail? Il me semble que les marins fassent exception. Cela n'a pas sa raison d'être et selon moi, ce n'est pas conforme aux intentions du parlement.

Nous serons plus humains, plus compatissants et nous nous ferons respecter davantage si nous veillons à ce que tous les étrangers qui travaillent au Canada soient protégés par les lois canadiennes, s'y conforment, et jouissent