

*Initiatives ministérielles*

Il faut donc nous assurer qu'au cours de l'examen de ce projet de loi, nous prévoyons des mécanismes qui protégeront l'ensemble des intervenants et non uniquement les voyageurs et le gouvernement, mais ceux qui ont la responsabilité et l'autorisation d'assurer le transport de passagers et de marchandises d'un endroit à l'autre. Ces derniers aussi ont le droit d'être entendus par les tribunaux.

Ce projet de loi comporte également d'autres changements très valables. Ils nous font entrer de plain-pied dans le XXI<sup>e</sup> siècle en ajoutant le matériel et le logiciel informatique aux produits aéronautiques, grâce à une nouvelle formulation du libellé.

Il y a deux aspects sur lesquels j'aimerais m'étendre un peu car j'estime qu'ils sont très importants, compte tenu de la situation actuelle et de ce qui s'est passé ce mois-ci et le mois dernier.

Le premier a trait aux changements apportés à l'article 4, qui prévoit l'application extraterritoriale de la loi, c'est-à-dire même à l'étranger.

Il n'y a pas si longtemps, juste avant la prorogation, j'ai pris la parole pendant la période de questions pour demander au ministre des Transports de l'époque—il s'agissait effectivement de la dernière question qu'il ait reçu comme ministre des Transports—si les employés des compagnies aériennes, lorsqu'ils se trouvent à l'étranger, pouvaient exercer leur droit de refuser de travailler si les conditions s'avéraient dangereuses.

Permettez-moi de mieux décrire la situation. En avril dernier, une agente de bord de la compagnie Lignes aériennes Canadian a refusé son affectation sur le vol régulier entre l'aéroport international Pearson et celui de Lima, au Pérou. Elle a invoqué l'article 128 du *Code canadien du travail* qui permet à un employé de refuser de travailler s'il croit raisonnablement que cela représente un danger. Cette agente de bord a exercé ce qu'elle croyait être son droit légal de refuser de quitter le Canada pour se rendre dans un pays où, entre autres, sévissait une épidémie de choléra qui avait amené le ministère des Affaires extérieures à émettre un avertissement aux voyageurs canadiens.

Quatre jours plus tôt, un de ses collègues affecté au même parcours avait été enlevé à 300 verges de son hôtel par quatre hommes se disant de la police. Il avait été emmené dans une automobile, battu et dévalisé.

À Lima, les agents de bord de la compagnie Lignes aériennes Canadian bénéficient de jours de battement, ou périodes de repos, pouvant durer jusqu'à 30 heures. Ils sont conduits de l'aéroport à leur hôtel dans un vieil autobus ayant à son bord un garde de sécurité armé. Les

pilotes de la compagnie Lignes aériennes Canadian qui acceptent de prolonger leur journée normale de travail au-delà de la durée maximale prévue dans leur convention ne se reposent pas à Lima, mais prennent un vol vers le Mexique à la fin de leur affectation. On devine qu'ils le font uniquement parce que la situation leur paraît dangereuse.

Le comble pour cette femme, c'est que le jour où son avion, c'est-à-dire l'avion à bord duquel elle devait travailler, a atterri à Lima, des bombes ont explosé dans trois bâtiments de la ville, y compris dans l'ambassade du Canada et dans cinq autres ambassades. Cette femme n'était pas sur le vol ce soir-là, mais ses collègues y étaient.

Travail Canada, qui a enquêté sur cette affaire, a jugé qu'elle n'avait aucune raison de refuser de travailler, et j'apprends que cette décision est maintenant confirmée. Or, selon une grande partie de l'argument présenté par Travail Canada au moment de la première enquête, les employés de Canadian n'ont pas le droit de refuser de travailler à l'étranger. Un agent de bord qui quitte le Canada pour se rendre à l'étranger demeure un employé de la compagnie aérienne et relève directement de cette dernière pendant son séjour à l'étranger. Ils n'ont pas la liberté de déplacement. Par exemple, à Lima, au Pérou, je crois que les agents de bord ne peuvent pas s'éloigner de plus de 150 kilomètres de l'aéroport. Leur gîte et leur couvert sont payés par la compagnie.

• (1550)

Un des points que je veux soulever en comité, c'est de faire en sorte que, en supprimant toute ambiguïté, ce projet de loi élargisse les dispositions du *Code du travail du Canada* qui concernent la santé et la sécurité ou les conditions de travail des hommes et des femmes qui, en réalité, représentent le Canada à l'extérieur de nos frontières, afin qu'ils aient le droit de travailler dans un environnement sûr et salubre.

La députée de Mission—Coquitlam s'inquiète à juste titre au sujet d'une décision prise par Nationair qui contrevient à la *Loi sur la lutte contre la pollution atmosphérique*, qui porte sur l'usage du tabac à bord des avions. Cette compagnie a autorisé ses pilotes à laisser les passagers fumer si le vol est retardé, ce qui est en violation de la *Loi sur la lutte contre la pollution atmosphérique*. Nous devons donc examiner cette question.

Nous devons également examiner les dispositions de ce projet de loi qui expliqueront peut-être une fois pour toutes si les agents de bord, c'est-à-dire, l'équipage, ont les mêmes restrictions que les pilotes au sujet de la durée de leur journée de travail. Il y a quelques raisons à cela.