

—Monsieur l'Orateur, ce bill, s'il est adopté, modifiera le Code canadien du travail (Sécurité) et la partie du Code qui s'applique plus précisément aux ouvriers des chantiers maritimes. La nouvelle disposition du Code se lirait comme il suit:

c) «ouvrages, entreprise ou affaire relevant de la juridiction fédérale» désigne un ouvrage, une entreprise ou une affaire que vise la présente loi en ce qui concerne le fait d'être employé à l'exécution d'un semblable ouvrage ou à l'exploitation d'une semblable entreprise ou affaire ou en rapport avec une telle exécution ou exploitation et comprend les ouvriers chargés de la réparation des navires, les débardeurs et tous les ouvriers des ports lorsqu'ils travaillent à la réparation de navires immatriculés au Canada ou à l'étranger et de navires appartenant à un gouvernement canadien ou étranger, pendant qu'ils se trouvent dans les ports canadiens.

La nouvelle disposition renferme l'expression, «et comprend les ouvriers chargés de la réparation des navires». C'est ce qui m'a inspiré de présenter cette modification au Code canadien du travail (Sécurité). Dans le cas des ouvriers chargés de la réparation des navires, il y a, paraît-il, «un territoire d'entre-deux» du point de vue législatif. Ce qui est le cas, notamment, en Nouvelle-Écosse. La Nova Scotia Industrial Safety Act semble bien couvrir le point, mais la province hésiterait à l'appliquer parce qu'elle n'est pas certaine de posséder la compétence voulue. Comme ce doute existe, monsieur l'Orateur, j'ai pensé qu'il vaudrait mieux présenter une modification dans le sens du bill à l'étude, qui sera, j'espère, renvoyé au comité permanent pour étude plus approfondie.

Comme député, je porte un vif intérêt à la sécurité des ouvriers d'un bout à l'autre du pays. Les ouvriers chargés de la réparation des navires ne semblent pas protégés par la loi ou la loi qui leur est applicable présente certaines difficultés juridictionnelles. Au cours des ans, pendant que je protestais contre les règlements insuffisants relatifs à la sécurité à bord de navires étrangers ou canadiens, je n'ai jamais pu obtenir des ministères fédéral ou provincial du Travail, et surtout du service qui s'occupait de la sécurité, qu'ils assument la responsabilité qui était proprement la leur dans ce domaine.

Il semble qu'on n'aura pas réellement à se préoccuper des questions de juridiction tant que les autorités n'auront pas décidé d'agir. Il faudra, à mon avis, que quelqu'un le long de la filière assume des responsabilités en ce domaine. Il faudra que soit les ministères provinciaux soit le ministère fédéral mettent au point des normes relatives à la sécurité dans le domaine que j'ai mentionné. Je crois comprendre que les inspecteurs provinciaux pourront exercer leur autorité sur les chantiers de construction navale. Il est douteux qu'ils puissent l'exercer sur les cales sèches, les bassins de radoub et les docks flottants ainsi qu'à bord des navires à quai. En ce cas, il faut demander qui sera chargé de l'application et de la mise en vigueur des règlements si indispensables à la sécurité. Si les députés trouvaient plus judicieux de modifier la loi sur la marine marchande du Canada afin d'assurer la sécurité de ceux qui sont employés dans ces secteurs, je n'y verrais aucune objection. Comme le savent les députés, je ne suis pas un expert en la matière et je serais prêt à accepter tout ce qu'ils jugeraient bon de faire en ce sens.

Le principal but de cette modification au Code canadien du travail (Sécurité) ou ce à quoi elle tend, c'est à décaler le «no man's land» dans le domaine de la législa-

[M. Skoberg.]

tion relative à la sécurité des travailleurs canadiens des chantiers maritimes. S'il y a une zone d'entre-deux dans ce domaine, il faudrait la définir et porter remède aux lacunes. L'existence d'une telle zone entre les compétences fédérale et provinciales dans ce domaine est démontrée par le genre de rapport de commission de conciliation qui vient d'être soumis à l'égard de l'Est et de l'Ouest du pays. Il ne devrait pas y avoir de divergences entre les règlements fédéraux et provinciaux de ce genre. Toutes les divergences entre les règlements applicables à l'Est et à l'Ouest vont être bientôt supprimées, je l'espère.

Je voudrais parler de la compétence réelle, telle qu'elle est exercée actuellement. Empiriquement, les travaux effectués dans la partie du quai compris dans la zone par-dessus laquelle passe le mât de charge lorsqu'on décharge un navire relève du ministère des Transports et de la loi sur la marine marchande du Canada. Tous travaux exécutés au-delà de cette zone relèvent du Code canadien du travail (Sécurité). Il semble qu'il n'y ait pas de définition précise de juridiction visant le travailleur qui répare les navires. Cet amendement peut être utile; s'il est adopté, le ministère fédéral du travail pourrait tenir des consultations avec les provinces afin de tirer au clair la question de la zone d'entre-deux. A mon avis, monsieur l'Orateur, la position du ministère fédéral en serait renforcée car actuellement les débardeurs et les travailleurs des quais sont reconnus comme relevant du gouvernement fédéral. Ils sont assujettis aux règlements provinciaux aux fins d'indemnités, etc. En ce qui concerne les travailleurs affectés aux réparations de navires, il semble exister une zone législative d'entre-deux. Si l'amendement est adopté, il pourrait être utile aux fins de trancher nettement le problème des compétences.

• (4.10 p.m.)

Je suis sûr que nous avons tous à cœur ici d'obtenir que les personnes employées dans ce secteur soient couvertes par une loi. Il ne suffit pas de dire que nous avons ou pourrions avoir, soit au niveau fédéral, soit au niveau des provinces, une loi à l'intention des ouvriers des chantiers maritimes. Si ce bill était renvoyé au comité du travail, de la main-d'œuvre et de l'immigration, celui-ci pourrait faire comparaître des témoins des ministères fédéraux aussi bien que provinciaux, examiner l'amendement proposé, déterminer si, oui ou non, les préoccupations dont je me suis fait l'écho aujourd'hui sont fondées et, si nécessaire, apporter ensuite au bill des modifications qui profiteraient grandement aux intéressés.

J'adjure le gouvernement de ne pas prolonger ce débat, mais de renvoyer toute la question au comité que j'ai mentionné, afin que celui-ci puisse déterminer si, oui ou non, il y a lieu d'apporter des modifications au Code canadien du travail (Sécurité) (Ouvriers des chantiers maritimes).

**M. Jack Cullen (Sarnia-Lambton):** Quels que soient les moyens que nous prenons, il me semble que nous ne pouvons échapper au dilemme constitutionnel dans lequel nous nous retrouvons si souvent. Il est réconfortant de voir un député de l'autre côté de la Chambre reconnaître que nous vivons en fait sous un régime fédéral et que nous rencontrons des difficultés du genre de celles que j'ai mentionnée.