

Voie maritime, et la troisième comportait l'aménagement d'une voie en aval et d'une voie en amont, en aval du port de Québec.

L'article nous apprend ensuite que le ministre avait accepté ces propositions; que le sous-ministre avait laissé entendre que des études avaient été entreprises au ministère, au sujet de la possibilité de draguer le Saint-Laurent en aval du port de Québec de façon à assurer un chenal à deux voies; qu'on préparait des règlements concernant les communications par radiotéléphonie, de même qu'un système conventionnel à cette fin et qu'on étudiait les méthodes de contrôle du trafic. Si j'ai bonne mémoire, et je pense que l'article confirme mes dires, la réunion fut suivie d'une sorte de conférence de presse, au cours de laquelle le ministre des Transports déclara que son ministère songeait à convoquer les divers groupes de l'industrie du transport maritime, en vue de nouvelles réunions générales. A cette même conférence de presse, l'ancien ministre du Travail déclara—ce qui était peu sage de sa part, à mon avis, car cette déclaration pouvait faire du tort aux marins—que, selon lui, les exigences du point de vue de l'équipement en hommes devaient faire l'objet de négociations en vue d'une entente collective.

Soit dit en passant, dans les négociations entre ouvriers et patrons, au Canada, nous ne marchandons pas la vie des individus; les mesures de sécurité ne font pas l'objet de marchandage, sauf que les données de base établies par le gouvernement servent de fondement aux négociations. Dans presque tous les métiers, les travailleurs disposent de sauvegardes en ce domaine. Du côté provincial, les commissions des accidents du travail ont fixé les normes minimum quant aux précautions, moyens et mesures assurant la sécurité. Les négociations collectives ne visent qu'à améliorer la situation au-delà d'un point minimum fixé par le gouvernement. Prétendre, comme l'a fait le ministre, que ces questions doivent faire l'objet de négociations collectives dans l'industrie du transport maritime, c'est jouer hypocritement avec la vie des marins canadiens.

**L'hon. M. Pickersgill:** Monsieur le président, l'honorable représentant me permettra peut-être d'intervenir, vu que le ministre du Travail est absent de la Chambre. Bien que la nouvelle n'ait pas paru dans les journaux, me semble-t-il, voici, sauf erreur, ce qui est arrivé.

Juste avant de faire cette déclaration, l'ancien ministre du Travail a dit que la loi sur la marine marchande du Canada devrait ren-

[M. Howard.]

fermer des dispositions concernant la sécurité des équipages et des navires mais, par ailleurs, a-t-il précisé, la question des équipages relève de la négociation collective. D'après ce qu'a déclaré l'honorable représentant lui-même, c'est là précisément l'attitude qu'on devrait adopter à l'égard des questions de ce genre.

• (2.30 p.m.)

**M. Howard:** L'article ne le précise pas, mais si c'est l'attitude adoptée, à la bonne heure. L'article signale cependant la déclaration de l'ancien ministre du Travail selon laquelle aucun projet de loi n'avait été élaboré à l'heure actuelle en vue de régler les problèmes relatifs aux équipages. Si le gouvernement convient que la loi sur la marine marchande doit viser la sécurité et énoncer les normes auxquelles les armateurs et les marins, dans leur travail quotidien, doivent se conformer afin de prendre les mesures de sécurité nécessaires, si c'est bien là l'attitude du gouvernement, je l'en félicite. J'aimerais toutefois qu'il prenne l'initiative de modifier le règlement afin que cette politique puisse être appliquée comme il convient.

Depuis des années et des années, la loi sur la marine marchande du Canada, porte ceci au paragraphe (1) de l'article 407:

Tout navire à vapeur immatriculé au Canada doit être muni d'un équipage suffisant et compétent au point de vue de la sauvegarde de la vie humaine, en vue de son voyage projeté, et doit rester pourvu de cet équipage durant le voyage.

Cela sonne très bien, ce sont de belles paroles—«suffisant et compétent au point de vue de la sauvegarde de la vie humaine». Le paragraphe (2) se lit comme ceci:

Lorsque l'une des dispositions du présent article n'est pas observée dans le cas d'un navire à vapeur, le propriétaire...est...passible d'une amende de cinq cents dollars au maximum, et le capitaine, s'il est en faute, est...passible d'une amende de deux cent cinquante dollars au maximum.

Voilà les exigences et voilà la peine qui sert en quelque sorte à encourager l'observation des exigences. D'autre part, on ne trouve nulle part dans la loi sur la marine marchande une définition de ce qui constitue un équipage suffisant et compétent au point de vue de la sauvegarde de la vie humaine. Ce ne sont donc que de simples mots dans la loi, rien de plus. Qui décide ce que cela constitue, comment le décide-t-on? Ce n'est qu'après une collision, qu'après l'institution d'une enquête, qu'après des pertes de vie, qu'on finit par le savoir. C'est alors qu'on décide que le propriétaire du navire aurait dû avoir une vigie, que le capitaine aurait dû faire ceci ou cela.