

*Initiatives ministérielles*

droit de refuser de travailler lorsqu'il est raisonnable de croire qu'il y a un danger.

Voici pourquoi cette femme a refusé de monter à bord de cet appareil. Lima est la capitale du Pérou. Non seulement cette ville connaît actuellement une épidémie de choléra, mais elle continue d'être la cible des rebelles et des terroristes. Cinq jours seulement avant que cette femme refuse d'aller au Pérou, le 1<sup>er</sup> avril 1991, un agent de bord de la même société a été enlevé à 300 verges de son hôtel par quatre hommes qui ont prétendu être des policiers. Il a été emmené dans une voiture, malmené et dévalisé.

Actuellement, les agents de bord des Lignes aériennes Canadien international ont des périodes de repos pouvant aller jusqu'à 30 heures à Lima. On les emmène de l'aéroport à leur hôtel dans un vieil autobus conduit par un agent de sécurité armé. Toutefois, les pilotes qui ont accepté de prolonger leur journée de travail au-delà du maximum prévu dans leur contrat ne font pas escale à Lima, mais sont transportés par avion à Mexico, à la fin de leur journée de travail.

Le lendemain où cette employée s'est prévaluée de son droit de refuser de travailler dans des conditions non sécuritaires, des terroristes ont fait sauter des bombes dans plus de 30 édifices à Lima, au Pérou, notamment à l'ambassade du Canada et à cinq autres missions étrangères.

Dans ses directives de voyage du mois de mars 1991 sur le Pérou, le ministère des Affaires extérieures signale que le terrorisme et les crimes de rue sont des problèmes graves dans plusieurs villes et régions de ce pays. Depuis la guerre du golfe Persique, il y a eu une augmentation sensible du nombre d'attentats visant des missions diplomatiques étrangères, des restaurants, des centres culturels, des commerces et des lieux publics à Lima. L'avis publié par le ministère des Affaires extérieures exhorte aussi les voyageurs à ne consommer que des aliments préparés dans des conditions hygiéniques. Les fruits et légumes doivent être soigneusement lavés, pelés et, de préférence, cuits. L'eau, même embouteillée, doit être purifiée. Il faut la faire bouillir durant dix minutes si possible.

Les Lignes aériennes Canadien international recommandent, face à l'épidémie de choléra, de s'abstenir de consommer du poisson, des salades et de l'eau non gazéifiée dans des bouteilles non scellées. La compagnie recommande aussi d'éviter les douches.

Dans les heures qui ont suivi le refus de l'employée de monter à bord du vol de la compagnie, deux fonctionnaires du ministère du Travail chargés de l'observation des normes de sécurité ont mené une enquête à l'aéroport

Pearson. La personne a été informée oralement du rejet de sa demande, une décision écrite devant suivre. Les motifs invoqués étaient qu'il n'existe aucun risque de choléra. Étant donné que le lieu de travail était à l'étranger et en raison de la nature de la menace, le Code du travail du Canada ne pouvait s'appliquer.

Pourtant, il existe un risque réel. J'ai fait ressortir dans mes observations le danger très concret qui a incité cet agent de bord à refuser de se rendre à Lima, au Pérou. Le fait de forcer des employés à se rendre à Lima n'est pas très conforme à la façon dont les travailleurs canadiens doivent être traités.

Dans le cas qui nous occupe, la compagnie aérienne pourrait prévoir des escales à Mexico. Toutefois, celle-ci a déclaré qu'elle ne serait disposée à le faire que si les agents de bord prolongeaient leur journée de travail au-delà d'une durée de 14 heures. Cette solution remplacerait simplement un danger à la sécurité par un autre. En effet, il n'est pas sécuritaire d'avoir des agents de bord surmenés et épuisés.

Il serait très utile que cette mesure législative fasse l'objet d'un amendement afin de garder dans les limites du raisonnable la durée de la journée de travail des agents de bord. En outre, nous nous attendons à ce que le ministre du Travail ou le ministre des Transports, ou les deux d'un commun accord, établissent la façon dont ces travailleurs sont traités lorsqu'ils quittent le pays.

Je voudrais également me pencher sur un autre aspect de ce projet de loi et proposer un amendement utile dans le cadre de toute la question de la sécurité aux aéroports. Je suis intervenu à la Chambre jeudi dernier et j'ai fait une déclaration au sujet d'une société de sécurité à l'aéroport Pearson qui livre une concurrence acharnée à une autre entreprise de sécurité, afin d'obtenir un contrat des autorités aéroportuaires. Je dois ajouter que cela ne se limite pas à l'aéroport Pearson. En fait, cela se produit à un certain nombre d'aéroports du pays, et nous avons pu récemment constater le résultat de tout ceci dans le cadre d'un conflit à l'aéroport d'Edmonton.

L'entreprise dont je parle à l'aérogare n° 1, la société Aeroguard, exige une réduction de salaire de 2 \$ de l'heure de ses employés, ainsi que la suppression du régime d'assurance collective. La société menace les 100 employés sur place de licenciement, s'ils refusent ces compressions qui devraient lui permettre d'obtenir le renouvellement de son contrat en présentant la meilleure soumission.

Une tactique de ce genre favorise le maraudage, ainsi que l'instabilité au sein de ce groupe de travail, sans même offrir une assez bonne sécurité d'emploi. Les employés n'ont certes aucune raison d'être fiers de leur travail. Or, tous ceux d'entre nous qui parcourent des