

M. le vice-président: A l'ordre! La parole est à l'honorable député d'Ottawa—Vanier (M. Gauthier) sur un rappel au Règlement.

M. Gauthier: Monsieur le Président, je crois comprendre que le message du Sénat concernant le projet de loi C-45 ne contenait pas de commentaire. Comme vous n'en n'avez pas eu, il ne doit pas y en avoir.

M. le vice-président: A l'ordre! Effectivement dans le cas du projet de loi C-45, comme dans le cas des autres projets de lois que nous avons reçus aujourd'hui, il n'y avait pas de commentaire du Sénat.

● (1540)

ORDRES INSCRITS AU NOM DU GOUVERNEMENT

[Traduction]

LA LOI SUR LA MARINE MARCHANDE ET AUTRES LOIS CONNEXES

MESURE MODIFICATIVE

La Chambre reprend l'étude de la motion de M. Mazankowski: Que le projet de loi C-75, tendant à modifier la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz, soit lu pour la 3^e fois et adopté.

M. Brian Tobin (Humber—Port-au-Port—Sainte-Barbe): Monsieur le Président, comme je le disais, il est important d'appliquer la Loi sur la marine marchande aux plates-formes de forage . . .

M. Boudria: Pourriez-vous répéter, s'il vous plaît?

M. Tobin: Avec plaisir. Vous n'étiez pas là.

Comme je l'ai dit, il est temps de considérer les plates-formes de forage autrement que comme un simple moyen de prospecter et d'extraire le pétrole du fond de la mer. Nous devrions les considérer comme des navires auxquels des hommes et des femmes confient leur vie. Il faut pour cela les soumettre à une structure de commandement et à une série de règlements qui figurent uniquement dans la Loi sur la marine marchande. Le ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources ne doit pas les considérer uniquement comme des endroits agréables à visiter en hélicoptère, une fois de temps en temps. La Commission royale d'enquête n'a pas consacré autant de temps et d'argent à faire des recommandations pour qu'un ministre les rejette de façon cavalière, par simple vanité.

Cela me met hors de moi de voir que le Parlement n'a pas été capable de s'organiser pour avoir une attitude impartiale, sensée et intelligente et accepter la recommandation de la Commission royale. Il ne l'a pas fait. Tous les députés, quel que soit leur parti, qui s'y connaissent un peu sur la question vous diront qu'il était absurde et irresponsable de ne pas inclure les plates-formes dans la Loi sur la marine marchande du Canada. J'espère que quand nous reviendrons cet automne

Marine marchande du Canada—Loi

le gouvernement sera disposé à accepter un amendement et à faire ce qu'il convient de faire.

Non seulement le gouvernement n'a pas tenu compte des recommandations de la Commission royale, mais il a aussi passé outre aux décisions des tribunaux canadiens en la matière. Plusieurs décisions canadiennes et internationales sont favorables à l'idée de définir les plates-formes de forage pétrolier comme navires. Je voudrais vous en citer quelques-unes. Dans l'affaire concernant le Syndicat international des marins et Crosbie Offshore Services le 5 mars 1982, la Cour fédérale d'appel devait déterminer si c'était la législation fédérale ou la législation terre-neuvienne qui s'appliquait aux équipages des navires d'approvisionnement des plates-formes de forage de la zone d'Hibernia au large de Terre-Neuve. Dans sa description de la nature des services fournis par ces navires aux plates-formes, le juge fit remarquer que les navires d'approvisionnement étaient aussi des navires. Ils ont des moyens de propulsion autonome mais, pour une raison ou pour une autre, ils peuvent être remorqués jusqu'à un site de forage.

Dans l'affaire *la reine contre the Saint John Shipbuilding and Drydocks Company* du 7 juillet 1981, le tribunal devait déterminer si une grue flottante était un navire au sens de la définition fédérale. Après avoir examiné les précédents anglais en la matière, le juge déclara qu'il estimait que dans l'application de la loi à la grue ainsi décrite, la grue était pour lui un navire. En dépit du fait qu'elle ne pouvait pas naviguer par elle-même et n'avait pas de propulsion autonome, elle était malgré tout construite pour fonctionner sur l'eau, en se déplaçant d'un endroit à l'autre. Par conséquent, pour le juge, cette grue était un navire.

Il y a une troisième décision. Elle a été rendue par la Cour de l'Échiquier, qui a été remplacée par la Cour fédérale en 1971. Dans ce cas, le juge a décidé, en se basant sur la définition de la Loi sur la marine marchande du Canada qu'une barge utilisée pour transporter du fret était également un navire. La Loi sur la marine marchande couvre les barges. Une barge servant au transport des ordures, qu'il y ait quelqu'un ou non à bord, tombe également dans cette catégorie, tout comme une grue utilisée dans un port. Il en va de même d'un bateau de ravitaillement. Cependant, une plate-forme de forage comme l'*Ocean Ranger* qui a coulé lors d'une violente tempête dans l'Atlantique, avec un équipage qui, selon la Commission royale, n'avait pas reçu la formation voulue, ne tombe pas dans cette catégorie. Elle n'est pas visée par la Loi sur la marine marchande du Canada. Elle ne relève pas de la compétence du ministre des Transports, mais bien de celle de la ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources qui ne sait pas la différence entre les règles de la navigation et celles du jacquet.

Le gouvernement continue son chemin sans tenir compte des répercussions que ce projet de loi aura sur les Canadiens. Cela créera des remous dans tout le pays alors que le gouvernement se comportera comme un objet monolithique errant au hasard, simplement déterminé à aller de l'avant.

Je voudrais vous faire part ici des instances présentées par la Fondation des familles de l'*Ocean Ranger*. Cette fondation a été créée, afin d'aider les familles qui ont perdu des êtres chers