

vaient une couple de bills d'initiative privés, et ensuite le débat sur la loi sur la marine marchande du Canada, qui se trouve aux pages 3800 et suivantes du hansard de cette date.

L'Accord du Commonwealth britannique au sujet de la marine marchande était un remplacement, grâce au statut de Westminster, des status britanniques qui auparavant s'appliquaient d'une certaine façon au Canada. Autrement dit, c'était une importante mesure dans l'évolution du Canada comme pays. L'Accord a été signé par le Royaume-Uni, le Canada, l'Australie, la Nouvelle-Zélande, l'Union sud-africaine, l'État libre d'Irlande et Terre-Neuve, et il exposait les lignes principales que devaient épouser les mesures législatives dans les divers dominions.

L'Accord comprend dix parties qui traitent respectivement des statuts communs en matière de propriété, de normes uniformes de sécurité, de l'application extra-territoriale des lois, de l'égalité dans le traitement accordé à tous les navires immatriculés dans les pays du Commonwealth britannique, de discipline interne, de l'embauchage et du congédiement des marins, des exigences requises des officiers, des enquêtes et des tribunaux maritimes, de l'aide aux marins et de leur rapatriement, des délits à bord des navires, et des dispositions d'ordre général sur l'application de l'accord. Celui-ci prévoit aussi sa propre modification mais, chose étrange à dire, il n'a été modifié qu'une fois et cela, à la demande du Canada il y a une dizaine d'années. Le changement en question n'a cependant rien à voir avec mon argument. La Bibliothèque du Parlement m'a fourni tous les renseignements que je viens de donner à la Chambre.

L'article 9 de la Partie III de l'Accord du Commonwealth britannique au sujet de la marine marchande, qui traite de l'application des lois territoriales, stipule:

Sauf si des dispositions spéciales du présent Accord en stipulent autrement, les lois de la marine marchande en vigueur dans une partie du Commonwealth n'ont pas d'effets extraterritoriaux sur les navires immatriculés dans une autre Partie du Commonwealth, à moins que le consentement de cette dernière n'ait été obtenue au préalable: . . .

Pourvu que rien dans le présent article ne soit censé restreindre le pouvoir de chaque région du Commonwealth de régulariser le cabotage, la pêche maritime et l'industrie de la pêche de ladite région.

Je vous ai lu ici une énumération des sujets qui tombent sous le coup de l'Accord et il est facile de voir que, d'après les normes en vigueur aujourd'hui, l'Accord garde un silence remarquable sur les salaires et prestations auxquels les travailleurs du Canada sont habitués de nos jours. Ainsi, les ouvriers touchent aujourd'hui un salaire raisonnable. Ils ont droit à un nombre raisonnable de congés. Ils bénéficient habituellement d'avantages accéssoires raisonnables, comme l'indemnité de la loi sur les

accidents du travail, l'assurance-chômage au cas où ils seraient mis à pied, et ainsi de suite. Mais les auteurs de l'Accord étaient d'une autre époque et cet accord garde un silence remarquable sur ces questions.

Mon intervention dans le débat d'aujourd'hui sera brève; mais importante à mes yeux. Je signale au ministre qu'il y a dans nos eaux des navires dont l'équipage n'est pas habitué au niveau de vie des travailleurs canadiens. Je pourrais vous dire de quels pays viennent les membres de ces équipages, mais je ne tiens pas à donner un tel ton à mon discours. Mais ce qui m'intéresse c'est que, d'où qu'ils viennent, comme ces gens travaillent au Canada et visitent des ports canadiens . . .

M. l'Orateur suppléant: A l'ordre. Le député pourrait-il dire à la présidence en quoi ses remarques se rapportent à la motion numéro 1 à l'étude actuellement? Dans ce cas, je l'entendrai volontiers.

M. McCleave: Monsieur l'Orateur, sauf erreur, la motion numéro 1 traite du préambule du bill, indiquant l'objet tout entier de la mesure législative. Je voudrais exhorter le ministre à ne pas s'arrêter, dans l'examen de l'application de cette mesure, aux frontières littorales du Canada mais de voir de quelle façon les bâtiments caboteurs sur les côtes canadiennes se conforment au Code du travail du Canada ou plutôt cherchent, par quelque astuce, à le contourner.

Si mes observations sont considérées conformes au Règlement, monsieur l'Orateur, je peux exposer mon point de vue très brièvement. Je faisais remarquer qu'en vertu de l'Accord du Commonwealth britannique au sujet de la marine marchande, rien n'empêche le ministre canadien du Travail d'étendre l'application des normes canadiennes relatives aux salaires et aux conditions de travail aux marins d'un navire enregistré en vertu de l'Accord, marins dont les salaires sont nettement inférieurs à ceux que n'importe quel marin canadien digne de ce nom, rejetterait. C'est la requête que j'adresse au ministre. Je crois que mon argument est suffisamment fondé et en répondant à ma question, le ministre pourrait-il me dire si son ministère examinera cette situation?

M. John Burton (Regina-Est): Monsieur l'Orateur, je pense qu'il est utile d'insérer dans un bill un préambule comme celui-là. J'ai écouté les remarques du député de Hamilton-Ouest (M. Alexander) et j'avoue ne pas très bien saisir comment il conçoit que ce préambule devrait disparaître du bill. Il me semble très utile qu'on y présente l'historique de la législation ouvrière au Canada.

On pourrait contester l'exactitude des faits rapportés dans le premier paragraphe de ce préambule. Les lois étant censées encourager la libre négociation collective et le règlement positif des différends, comme le dit le premier paragraphe, on peut se demander si tel a toujours été le cas. Néanmoins, au cours du temps, on a essayé de progresser dans cette voie.