

[Texte]

greatest need in Canada that appears to be the case to me right now.

The second question I wanted to ask, Mr. Chairman, is regarding what is termed the exemptions of ships granted by the Ministry of Transport pursuant to Section 134 of the Canada Shipping Act. Mr. Chairman, it is just a question to Mr. Sinclair of clarification regarding the terminology used in reporting these numbers of ships. And I can see, according to a table which I have, that in the Newfoundland region the number of ships exempted in 1978 was 49, and in the explanation given to me it says this concerning the table and concerning the statistics:

Reports of vessels exempted during 1978 under Section 134 of the Canada Shipping Act from the requirement to be provided with a properly certified master, first mate or second mate, as indicated, by reason of nonavailability of properly certified and suitable personnel . . .

I have a whole list of ships, with the personnel who were exempted and the region in which they travelled, an incredible list, and I would like, Mr. Chairman, to get an explanation. Does this actually mean, as the explanation given in writing, exempted by reason of nonavailability of properly certified and suitable personnel? From that I would conclude, just reading it firsthand, that you had a hole group of ships that were on the ocean, with people in charge who did not know what they were doing. Am I correct in that assumption?

Mr. Sinclair: No, sir, I do not think you are correct in that assumption. I wonder if we might take the question on notice and provide you with a full answer on Thursday morning when this Committee reconvenes.

I am quite confident that the circumstances surrounding that list of exemptions does not portray the undesirable picture that you have painted of it and that there is a good and sufficient reason. I do not have the information right at my fingertips but I would like to take it on notice and we will supply you with a full answer by Thursday morning.

Mr. Baker: Fine, Mr. Chairman. That is suitable.

The Vice-Chairman: Thank you, Mr. Baker.

Mr. Mazankowski, on the third round.

Mr. Mazankowski: Mr. Chairman, I wonder if Mr. Sinclair could tell the Committee what amount we are talking about in aggregate terms with reference to navigational aids, icebreaking and dredging, as it relates to the marine sector.

Mr. Sinclair: Mr. Chairman, we really have not got that far in our studies to be able to properly isolate the applicable costs in the various areas to as yet have any meaningful dialogue with the industry. Suffice it to say that in these deliberations we really have three populations we have to look at, the commercial industry, the fishing industry and the pleasure boater, and the allocation of costs to those respective populations is not an easy business.

Mr. Mazankowski: Would those constitute what you referred to as the identifiable groups of beneficiaries or would there be more than that?

Mr. Sinclair: Those are the three prime groups.

[Traduction]

Je voulais poser une deuxième question au sujet des exemptions accordées par le ministère des Transports conformément à l'article 134 de la Loi sur la Marine marchande du Canada. J'aimerais seulement obtenir des éclaircissements au sujet des termes employés pour faire rapport du nombre de navires. Selon un tableau que j'ai devant moi, 49 navires ont été exemptés en 1978 dans la région de Terre-Neuve, et voici l'explication que l'on m'a donnée:

Des navires ont été exemptés en 1978 en vertu de l'article 134 de la Loi sur la Marine marchande du Canada de l'obligation d'être dotés d'un capitaine, lieutenant ou mécanicien certifiés parce qu'aucun personnel certifié n'était disponible . . .

J'ai une liste incroyable de navires dont le personnel a ainsi été exempté et j'aimerais obtenir des explications. Est-il vrai qu'on ait exempté ces personnes parce qu'aucun personnel certifié et approprié n'était disponible? J'en conclus à première vue que des équipages incompetents ont navigué à bord de toutes sortes de navires. Ma conclusion est-elle juste?

M. Sinclair: Non, je ne crois pas. Permettez-nous de noter cette question et de vous fournir une réponse complète à la prochaine réunion du Comité jeudi matin.

Je suis sûr que les circonstances dans lesquelles ces exemptions ont été accordées ne reflètent pas une situation aussi désastreuse que celle que vous avez dépeinte et qu'elles étaient fondées sur des motifs sérieux. Je ne puis vous fournir ces renseignements à brûle-pourpoint, mais nous pouvons vous fournir une réponse complète jeudi matin.

M. Baker: Très bien. Cela me va.

Le vice-président: Merci, monsieur Baker.

Monsieur Mazankowski, au troisième tour.

M. Mazankowski: Monsieur le président, M. Sinclair pourrait-il nous dire combien coûte au total l'équipement d'aide à la navigation, comme les brise-glaces et l'équipement de dragage?

M. Sinclair: Monsieur le président, nos études ne nous permettent pas pour l'instant d'isoler les coûts imputables à chaque secteur et d'amorcer un dialogue valable avec l'industrie. Je me contenterai de dire que nous abordons trois groupes différents, l'industrie commerciale, l'industrie de la pêche et la navigation de plaisance et qu'il n'est pas facile de répartir les coûts entre les différents groupes.

M. Mazankowski: S'agit-il des groupes de bénéficiaires identifiables auxquels vous avez fait allusion ou y en a-t-il d'autres?

M. Sinclair: Ce sont les trois groupes les plus importants.