

[Text]

a stock which is entirely dependent upon Canada for its existence.

**Mr. Gibson:** Are there any arrangements between the fishermen themselves? Suppose a Canadian and an American ship were both fishing. Is the spirit between those two vessels one of divided interest? Naturally each one would get their catch—and perhaps this is too vague a question—but I am wondering whether the spirit between Canadian and American fishermen on the West Coast particularly is one of joint co-operation or whether it is exclusively individual catch.

**Mr. Harrison:** It is one of individual competitive catching as it is between fishermen of the same nation. The areas in which they fish depend, of course, upon the treaty arrangements which are made. For example, we have a treaty covering halibut fishing between the United States and Canada and the American and Canadian fishermen fish competitively on the same banks. The spirit between them is fine, if it is spirit you are talking about, but it is just straight competitive fishing. No problems originate from that unless it is a problem of the manner in which the fishery is to be operated, and being an international commission they set up rules which are decided after discussion with both American and Canadian fishermen. The rules are for conservation over-all and for the over-all benefit of the total fishery. There are other similar examples.

**Mr. Gibson:** And like many other Canadians you have a dread of a large tanker route being employed along the West Coast from the far north down to the areas in the west?

**Mr. Harrison:** Very much so. We are extremely concerned over the possibility of pollution, the routes that are chosen by the tankers, the conditions under which the tankers must sail, the question of flags of convenience, the matter of liability—in fact, everything that comes under the Canada Shipping Act as far as Canada is concerned and those matters which are international beyond that because it is obvious to all of us the tremendous damage that could be done to the fisheries if we had a serious accident resulting from the routing of oil in that fashion. We have been outspoken in our observations along that line.

**Mr. Gibson:** Thank you very much.

**Mr. MacLean:** I would first like to commend the Council for recommending that there be established in the new reorganization of the Department of Environment an international fisheries section headed by someone with the status of Deputy Minister. I think this is vitally important for a number of reasons; not only because of the international treaties that we are involved in but also because a great deal of the resource, if not all of it, lies in international waters and is the common property—taking it in the international law sense anyway—of all the countries of the world. Under the present international law anyone

[Interpretation]

reuses aux pêches que le Danemark a pratiquées car cela diminue un stock qui dépend entièrement du Canada pour son existence.

**M. Gibson:** Y a-t-il des arrangements entre les pêcheurs eux-mêmes? Supposons qu'un navire canadien et un navire américain pêchent tous les deux. Est-ce que l'esprit entre ces deux vaisseaux est un esprit d'intérêt partagé? Naturellement chacun d'entre eux obtiendrait sa prise et peut-être ceci est une question trop vague—mais je me demande si l'esprit régnant entre les pêcheurs canadiens et américains, sur la côte-Ouest particulièrement, est un esprit de coopération conjointe ou si c'est un esprit de capture individuelle exclusivement?

**M. Harrison:** C'est un esprit de capture individuelle et compétitive, comme cela existe entre les pêcheurs du même pays. Les zones dans lesquelles ils pêchent dépendent, bien entendu, des arrangements faits par traité que nous avons fait. Par exemple, nous avons un traité qui couvre la pêche au flétan entre les États-Unis et le Canada et les pêcheurs américains et canadiens pêchent d'une manière concurrentielle sur les mêmes bancs. L'esprit qui règne entre eux est bon si vous parlez d'esprit, mais il s'agit juste de pêche concurrentielle. Aucune difficulté ne provient de cela à moins qu'il n'y ait un problème en ce qui concerne la manière dans laquelle doit fonctionner la pêcherie, et comme ils sont une commission internationale, ils établissent des règlements qui sont adoptés après discussion avec les pêcheurs canadiens et américains. Les règlements prévoient la conservation globale et le bénéfice global de la pêcherie dans son ensemble. Il y a d'autres exemples semblables.

**M. Gibson:** Et comme beaucoup de Canadiens vous avez peur qu'on utilise la route pour les grands pétroliers le long de la côte occidentale de l'extrême-nord jusqu'en bas dans les régions de l'Ouest?

**M. Harrison:** C'est exact. Nous sommes extrêmement inquiets au sujet de la possibilité de la pollution, des routes qui sont choisies par les tankers, les conditions dans lesquelles les tankers doivent naviguer, de la question des drapeaux de convenances, de la question de responsabilité—en fait de tout ce qui vient sous la loi de la marine marchande du Canada pour autant que le Canada est concerné et que ses affaires qui sont internationales en plus de cela car il est évident pour nous tous qu'un dommage considérable pourrait être fait aux pêcheries si nous avions un accident sérieux à la suite du transport de pétrole de cette manière et sur cette route. Nous avons été très francs dans nos observations à ce sujet.

**M. Gibson:** Merci beaucoup.

**M. MacLean:** J'aimerais tout d'abord louer le Conseil pour avoir recommandé qu'on établisse dans la nouvelle réorganisation du ministère de l'Environnement une section sur les pêches internationales dirigée par quelqu'un ayant le statut de ministre-adjoint. Je pense que c'est essentiellement important pour un bon nombre de raisons; non seulement à cause des traités internationaux auxquels nous sommes partie mais également un bon nombre des ressources, sinon toutes, se trouvent dans les eaux internationales et sont la propriété commune—en prenant cela dans le sens du droit international toute-