

[Text]

Mr. Shortliffe: The United States.

Mr. Tobin: Anywhere else?

Mr. Shortliffe: No, none that we are aware of.

Mr. Tobin: Comparatively speaking, looking at the accident record in the United States in the various modes versus Canada, is there a demonstrable difference—or, more to the point, a reduction across the various modes in accidents in the United States versus Canada as a consequence of this policy that is in place in the United States? Can it be demonstrated to have been successful in lowering the rate of accidents in the United States—and, more to the point, post-accident investigation demonstrating a lower amount of substance abuse?

Mr. Shortliffe: The American legislation has not been in place very long, and I do not think there is—

Mr. Tobin: How long?

Mr. Shortliffe: Just a little over a year and a half, or something like that. I do not think there are any statistics that we are aware of at this point that would address the issue of accident rates that you have raised.

Mr. Tobin: Or substance abuse.

Mr. Shortliffe: Some American officials are claiming that since their legislation and regulations came in there is a demonstrable drop in use, in part because of the testing programs.

Mr. Tobin: Has that been documented by way of actual analysis, or is that a hope or claim?

Mr. Shortliffe: It is a claim, I believe, at this point.

Mr. Kristiansen (Kootenay West—Revelstoke): I am just wondering about the classification of safety-sensitive employee. For instance, onboard ship, which classifications of employees would likely be subject to this? There is a whole range of employees there, some actually involved in the transportation, while others may not have any direct link to the transport factor at all.

Mr. Sinclair: The current definition, which of course we are going to have to study in terms of its refinement, would include all persons working on board a ship, since at some point in their duties they could be called upon to play a role with respect to safety.

Mr. Kristiansen: In terms of the staggered shifts that are very common in the transportation industry, particularly onboard ship, that would mean, for instance, when it comes to alcohol consumption, no alcohol consumption at any time when you are onboard?

Mr. Sinclair: That is quite possible. It could be a no-drinking policy onboard ship.

Mr. Kristiansen: Whether or not you are considered to be on duty. Simply because you have reported for work on a ship, you are considered on duty even if it is not part of your normal working operation.

[Translation]

M. Shortliffe: Les États-Unis.

M. Tobin: Y en a-t-il d'autres?

M. Shortliffe: Non, pas à ma connaissance.

M. Tobin: Compte tenu du nombre d'accidents survenus aux États-Unis dans les divers modes de transport par rapport au Canada, a-t-on enregistré une réduction générale du nombre d'accidents aux États-Unis à la suite de la mise en place de cette politique? S'est-elle révélée efficace pour réduire le taux d'accidents aux États-Unis et surtout, les enquêtes effectuées après les accidents ont-elles mis en lumière une réduction de la consommation d'alcool ou de drogues?

M. Shortliffe: La loi américaine est encore assez récente et je ne pense pas qu'il y ait. . .

M. Tobin: De quand date-t-elle?

M. Shortliffe: D'un peu plus de dix-huit mois. Je ne pense pas qu'il existe encore des données sur les taux d'accidents.

M. Tobin: Ou sur la consommation d'alcool ou de drogues.

M. Shortliffe: Certaines autorités américaines affirment que depuis l'entrée en vigueur de la loi et des règlements, il y a eu une baisse manifeste de la consommation, en partie grâce au programme de dépistage.

M. Tobin: A-t-on fait une analyse pour le pouvoir ou n'est-ce qu'un espoir ou une affirmation?

M. Shortliffe: Je crois que, pour le moment, il ne s'agit que d'une affirmation.

M. Kristiansen (Kootenay West—Revelstoke): J'aurais une question à poser au sujet de la classification des titulaires de postes reliés à la sécurité. Par exemple, à bord d'un navire, quelle catégorie d'employés serait assujettie à cette politique? Il y a là tout un éventail d'employés dont certains travaillent directement dans le secteur des transports tandis que d'autres n'ont aucun lien direct avec le service des transports proprement dit.

M. Sinclair: La définition actuelle que nous allons évidemment devoir étudier pour l'améliorer, englobe toutes les personnes qui travaillent à bord d'un navire étant donné qu'elles peuvent être appelées, à n'importe quel moment, à jouer un rôle relié à la sécurité.

M. Kristiansen: Pour ce qui est du travail par équipe qui est fréquent dans le secteur des transports et surtout à bord des navires, cela veut dire que vous ne pouvez pas consommer la moindre goutte d'alcool lorsque vous êtes à bord?

M. Sinclair: C'est très possible. Nous pourrions interdire toute consommation d'alcool à bord d'un navire.

M. Kristiansen: Que vous soyez ou non en fonction. Du simple fait que vous êtes à bord du navire, vous êtes considéré comme étant en fonction même en dehors de vos heures normales de travail.