

[Texte]

**Mr. Tobin:** That is correct. But I am not asking you to be a magician. I simply want an acknowledgment that while we can apply it to Canadians by way of legislation in Canada, we cannot very easily, in fact with great difficulty, if at all, apply it to foreign flag vessels or to foreign crewed airplanes and on and on.

**Mr. Keyes (Hamilton West):** Or to trucks driving up from the United States.

**Mr. Shortliffe:** I think you can. If I take that last illustration, at least in part you can. A truck operating on a Canadian road is subject to Canadian law while it is on a Canadian road.

**Mr. Tobin:** Who is going to test the truck driver? Who is going to test the members of the fleet under the Korean flag vessel?

**Mr. Shortliffe:** That is part of what we have to decide. I can only say that to you today.

**Mr. Tobin:** So we are seriously contemplating not only saying that Canadian laws apply, because we all know that, but that we are going to enforce those Canadian laws not after the fact, but we are going to test truckers randomly, test crew members on ships, tankers, randomly, as they come into Canada. We are contemplating that.

You will understand in a second why I am raising this question as being an important one. Are we contemplating that?

**Mr. Shortliffe:** Yes.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I submit that if we are not contemplating that, there would be a very large risk in Canada of Canadian companies, with Canadian vessels, switching their vessels to foreign flag vessels—yet another excuse to do it—in order to avoid the cost of compliance with this strategy. In other words, about 50% of tanker traffic in Canada today is foreign flag, and if Canadian shipowners believe—I am not making a case for not following this strategy, I happen to believe it is important that we are examining this subject and have to do something, it is our responsibility to do something. But if they believe there is going to be one set of standards for Canadian vessels and another set of standards for non-Canadian vessels, then you know, Mr. Shortliffe, better than any of us what is going to happen. Do you agree with that analysis? Are you concerned about that analysis?

• 1115

**Mr. Shortliffe:** Yes. I am certainly agreeing that we have to examine the applicability—and, again, our purpose here is the issue of safety, as I know you appreciate—whatever regime is brought in, to all transportation operations in Canada.

**Mr. Tobin:** What other jurisdictions can you point out to the committee where similar legislation to that which we aspire to create in this country exists?

[Traduction]

**M. Tobin:** En effet. Mais je ne vous demande pas l'impossible. Je voudrais simplement vous faire reconnaître que, même si nous pouvons appliquer cette politique aux Canadiens au moyen d'une loi canadienne, il nous serait très difficile de l'appliquer aux navires battant pavillon étranger ou aux avions ayant un équipage étranger.

**M. Keyes (Hamilton-Ouest):** Ou aux camions qui viennent des États-Unis.

**M. Shortliffe:** Je pense que vous pouvez le faire. Pour prendre ce dernier exemple, nous pouvons le faire, du moins en partie. Un camion qui circule sur les routes canadiennes est assujéti aux lois canadiennes.

**M. Tobin:** Qui va faire subir le test au chauffeur du camion? Qui va faire subir le test à l'équipage du navire battant pavillon coréen?

**M. Shortliffe:** C'est une des questions sur lesquelles nous allons devoir nous pencher. C'est tout ce que je peux vous dire pour aujourd'hui.

**M. Tobin:** Par conséquent, vous songez sérieusement non seulement à faire appliquer les lois canadiennes, mais à faire subir des tests, au hasard, aux chauffeurs de camions, aux équipages des navires et des pétroliers à leur arrivée au Canada. C'est bien ce que vous envisagez.

Vous allez comprendre pourquoi je soulève cette question qui me semble importante. Est-ce bien ce que vous envisagez?

**M. Shortliffe:** Oui.

**M. Tobin:** Monsieur le président, si nous ne le faisons pas, nous risquons fort que les compagnies canadiennes utilisent des navires battant pavillon étranger—ce qui leur donnera une excuse de plus pour faire—pour éviter d'avoir à se conformer à cette politique. Autrement dit, étant donné qu'environ 50 p. 100 des pétroliers qui circulent actuellement dans les eaux canadiennes battent pavillon étranger, si les armateurs canadiens estiment... Je ne cherche pas de raisons pour rejeter cette stratégie, mais je crois important que nous examinions la question. Si les compagnies voient qu'il y a certaines normes s'impliquant aux navires canadiens et d'autres aux navires étrangers, vous savez aussi bien que moi ce qui se passera, monsieur Shortliffe. N'êtes-vous pas d'accord? Cela ne vous inquiète-t-il pas?

**M. Shortliffe:** Si. Je suis d'accord pour dire qu'il faut examiner les possibilités d'appliquer notre politique à toutes les activités de transport au Canada étant donné que, je le répète, notre but est d'assurer la sécurité.

**M. Tobin:** Quels autres pays ont une loi semblable à celle que nous voulons instaurer?