

[Text]

**Mr. Tobin:** Well, if you would quit conversations across the floor, I would enjoy the right to . . .

**The Acting Chairman (Mr. Gass):** Make your comments.

**Mr. Tobin:** Mr. Chairman, I welcome that. I welcome paragraph 10.(2)(b):

(b) any vessel, boat or craft, of any length, propelled manually by oars or paddles

That was included in my own proposed amendment L-4C. I do not welcome paragraphs 10.(2)(c) or (d), for the reasons outlined by the Minister of Transport when he appeared before this committee. The Minister of Transport, through the Parliamentary Secretary . . . PC-4C does not contain paragraphs 10.(2)(c) and (d), even than those have been discussed and recommended by a number of witnesses before the committee.

In moving its own amendment, the government did not accept "passenger steamships not exceeding five tons" and "steamships not carrying passengers" and so on. Mr Chairman, neither do I.

• 1150

I am prepared to see an amendment go forward that would move the exemption up to 20 metres, because 20 metres is what is contained in the international regulations for preventing collisions at sea, 1972, put out by Transport Canada. Twenty metres is what is contained within the *Safe Boating Guide*. Boats of 20 metres, in the *Safe Boating Guide* published by the Canadian Coast Guard—it is clearly outlined that vessels above 20 metres in length require a VHF radio phone installation on board, radio station licence and so on. Twenty metres represents the international accepted length everywhere in the boating community. So 20 metres, in my judgment, is appropriate here.

I do not believe it is appropriate that passenger steamships of any length, that is, steamships carrying passengers . . . An individual Canadian pays his money and puts, for the time he is on that vessel, his life and limb in the hands of an individual who is the captain of that ship. I believe a Canadian who does that has the right to expect that individual is qualified.

One might say, why do you not go to 12 metres? Someone on a 20-metre, non-commercial pleasure boat, 18 metres, 17 metres and so on, we hope, we believe—it is an international practice, we accept it—that individual is going to be careful and so on, but he is not carrying passengers. He is carrying himself and his friends. It is not being done for commercial purposes.

Mr. Reid, if your amendments (c) and (d) carry, then what this committee is saying is that if a Canadian goes to Gros Morne National Park in my riding—a citizen of this country, a citizen of any country—and gets aboard a boat that fits within

[Translation]

**M. Tobin:** Bien, si on cesse de discuter de l'autre côté de la table, j'aimerais bien exercer ce droit . . .

**Le président suppléant (M. Gass):** Vous pouvez faire vos remarques.

**M. Tobin:** Je suis enchanté du sous-amendement et de l'alinéa 10(2)b):

b) les bâtiments, bateaux ou embarcations, de quelque longueur que ce soit, propulsés manuellement à l'aide d'avirons ou de pagaies.

C'est ce que j'avais dit dans mon propre amendement L-4C. Je ne suis pas très heureux des alinéas 10(2)c) ou d), pour les raisons invoquées par le ministre des Transports lorsqu'il a comparu devant le comité. Le ministre, par l'entremise du secrétaire parlementaire . . . Le PC-4C ne renferme pas les alinéas 10(2)c) et d), même si ces alinéas ont fait l'objet de discussions et de recommandations de la part d'un certain nombre de témoins qui ont comparu devant nous.

En proposant son propre amendement, le gouvernement n'accepte pas «les navires à vapeur à passagers d'une jauge brute d'au plus cinq tonnes» et «les navires à vapeur ne transportant pas de passagers», etc. Monsieur le président, je ne les accepte pas non plus.

Je serais prêt à accepter un amendement qui porterait l'exemption à 20 mètres, parce que cette longueur est mentionnée dans le règlement international de 1972 pour la prévention des abordages en mer, qui a été publié par Transports Canada. Le guide de sécurité nautique mentionne 20 mètres. Les embarcations de 20 mètres, mentionnées dans le guide de sécurité nautique publié par la Garde côtière canadienne—il est clairement indiqué que les embarcations de plus de 20 mètres doivent avoir à bord un récepteur radio VHF, un permis de station radio, etc. 20 mètres représentent la norme internationale acceptée en matière de longueur lorsqu'il est question de bateaux. Par conséquent, à mon avis, il serait approprié d'accepter 20 mètres.

Je ne crois pas qu'il y ait lieu pour les navires à vapeur à passagers, c'est-à-dire les navires transportant des passagers . . . un Canadien qui paie son passage met sa vie, pendant le temps qu'il passe à bord, entre les mains de l'individu qui se trouve être le capitaine de ce navire. Je crois que ce Canadien a le droit de s'attendre à ce que cette personne soit compétente.

On pourrait peut-être poser la question, pourquoi ne pas accepter 12 mètres? Quelqu'un qui est à bord d'une embarcation de 20 mètres, d'un yacht de plaisance, de 18 mètres, 17 mètres, etc., nous espérons, du moins nous croyons—il s'agit d'une pratique internationale et nous l'acceptons—que ce quelqu'un sera prudent, mais il ne transporte pas de passagers. Il se transporte lui-même de même que ses amis. Le navire n'est pas utilisé à des fins commerciales.

Monsieur Reid, si votre amendement portant les alinéas c) et d) est adopté, cela veut dire que pour le comité, si un Canadien se rend au parc national Gros Morne dans ma circonscription—un citoyen de notre pays, un citoyen de