

[Texte]

user type fee in that it did not really identify the exact users of the service. I do not necessarily expect you to accept this explanation but you might comment on it. The existing section 19 of the Financial Administration Act and the subsequent proposed amendments make it very clearly a user fee. You impose a fee in respect of a service on a user of the service, and that establishes a very narrow kind of authority for which there is protection.

This is very interesting, because we in the east coast ice-free ports have been told for decades that the icebreakers were there for flood control and for reasons other than direct assistance to navigation. It is interesting that you very calmly say that when you require an icebreaker to navigate the St. Lawrence River, they are there at your disposal.

Mr. Davidson: That is the effect of the introduction of icebreakers into the river.

Mr. Crosby: You are protected by the fact that the Ministry of Transport will not admit that icebreakers are there to help the ships navigate the St. Lawrence.

Mr. Davidson: I cannot speak on behalf of the ministry.

Mr. Crosby: I do not know what more I can say. If you disagree on that point, then there is no real basis for agreement. If you think the proposals to amend section 19 give an authority similar to section 4 of the Canada Shipping Act, I do not see them as the same thing at all.

Mr. Davidson: They are in one sense structured differently, but I think we perceive the net effect to be the same.

Mr. Crosby: Let me expand the argument a little so it makes sense on the record. The reason why some of us wanted section 4 of the Canada Shipping Act was so there would be a broad authority to impose fees, for example, for the navigation of the St. Lawrence River or other ice infested areas because of the cost of icebreaking. All through the years, if the Department of Transport said they were placing icebreakers on the St. Lawrence River to aid ships traversing the St. Lawrence River and that was the reason why the icebreaker was there and the ship owner used the icebreaker, then surely a fee could be imposed under section 19.

Mr. Davidson: I think I understand your point now, Mr. Crosby. What you were dealing with then was a legislative proposal that would take into consideration the reason underlying the supply of the service in the first place. The proposals now before this committee do not take that into consideration at all, as far as I can see. It is just accepted that services are being provided and at what cost and on what basis should they be recovered.

• 1205

I am not able to debate the question of icebreaker service with you, but I do suggest that the approach to that involves examination as to why the service exists in the first place, has merit, and is one reason why one should reserve for parliamentary debate the introduction of charges for a particular service.

[Traduction]

proprement parler de frais imposés aux usagers vu qu'on n'identifie pas les usagers dans chaque cas. Or l'article 19 de la Loi sur la gestion des finances publiques et les projets d'amendement prévoient l'imposition de frais aux usagers. Ce sont les usagers des services qui devront payer des frais.

Voilà qui est intéressant car, dans les ports de la côte est qui ne sont jamais pris par les glaces, on nous disait pendant des décennies que les brise-glace servaient, entre autres, à la lutte contre les inondations et ils n'étaient donc pas uniquement des aides à la navigation. Or vous venez de nous expliquer que si vous avez besoin d'un brise-glace pour remonter le Saint-Laurent, ces brise-glace sont à votre disposition.

M. Davidson: C'est ce qui découle du fait que les brise-glace sont utilisés sur le fleuve.

M. Crosby: Le ministère des Transports refuse d'admettre que les brise-glace servent justement à aider les bateaux à remonter le Saint-Laurent.

M. Davidson: Je ne suis pas responsable des affirmations du ministère.

M. Crosby: Je ne vois pas ce que je puis ajouter. Si vous n'êtes pas d'accord avec ce que je viens de dire, tout accord est exclus. Pour ma part, je ne vois rien de commun entre le projet d'amendement à l'article 19 et à l'article 4 de la Loi sur la marine marchande du Canada.

M. Davidson: Le libellé diffère mais l'effet est le même.

M. Crosby: Je vais essayer de préciser ma pensée. Nous étions en faveur de l'article 4 de la Loi sur la marine marchande du Canada justement pour qu'on puisse imposer des frais entre autres aux navires qui, pour remonter le Saint-Laurent et d'autres cours d'eau pris par les glaces, ont besoin de brise-glace. Si pendant toutes ces années, aux dires du ministère des Transports, les brise-glace du Saint-Laurent ont pour objet d'aider les navires à remonter le fleuve en hiver, cela justifierait l'imposition de frais aux termes de l'article 19.

M. Davidson: Je vois où vous voulez en venir, monsieur Crosby. Il s'agissait à l'époque d'une mesure législative basée sur la raison d'être des brise-glace. Or actuellement, on part du principe que ces services sont en place et qu'il suffit d'en calculer les coûts et d'en prévoir les modalités de recouvrement.

Je ne peux discuter plus en détail des brise-glace; mais il faut croire que les brise-glace ont leur raison d'être, et c'est au Parlement de décider s'il convient d'exiger des redevances pour ces services.