

[Text]

Canada be restricted to Canadian ships. However, if no suitable Canadian ship is available a waiver may be secured and a non-Canadian ship used. We have made representations and have consistently said for many many years that if we are confined to Canadian ships only, waivers must be granted very quickly, because ships do not sit around waiting for cargo; they are here today and gone tomorrow.

In determining whether a Canadian ship is available, not only must you take into consideration the physical presence of the ship but the suitability in terms of being able to handle the cargo and—most importantly—the commercial suitability. Because if there is no way you can use another ship, other than a Canadian one, provided one is available, then there is nothing to prevent the ship owner from asking more for his ship than he would normally get in the commercial market; he knows you are captive and you have no other choice. So in granting the waiver, not only must the factor of physical presence be considered, but the commercial suitability must be taken into consideration too. That is the first issue.

The second issue is once a waiver has been granted, presently in those circumstances the ship is brought in—a foreign ship, we will say a Norwegian one for illustration purposes—and it is subject to a temporary rate of duty, presently 1/120th of the rate of duty times the fair market value per month.

• 0940

If there is no Canadian ship available—and that is the first premise because you would not have a waiver, otherwise—why should there be an assessment of duty on that ship because it is of a class or kind not available in Canada? The duty that presently applies, even though it is 1/120 of the fair market value times the rate of duty, has on occasion been a factor that has caused Atlantic provinces companies to lose a market, and the assessment of the duty really does nothing to provide the availability of a Canadian ship. It just is a burden on the shipper and a potential for losing the market.

**Mr. Angus:** Thank you, Mr. Chairman.

**The Chairman:** Thank you, Mr. Angus.

Mr. Gray, a short question, you said.

**Mr. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Thank you, Mr. Chairman.

Gentlemen, on page 20 of your brief you discuss interprovincial ferry services. If there were ever a group of Canadians that were held hostage or captive, certainly it is the people of the Magdalen Islands, in my riding. Talking about ferry services, I wonder if you have any definite proposal as to how rates should be fixed. Would you include confidential contracts for hauling goods to the islands, whether it be P.E.I., Newfoundland or the Magdalens, and for the fish and the other exports that come off the islands?

[Translation]

marchandises entre deux ports canadiens soit réservé aux navires canadiens. Toutefois, si aucun des navires canadiens disponibles ne convient, une exemption peut être accordée à un navire non canadien. Il y a de très nombreuses années que nous prétendons que si nous réservons ce transport aux navires canadiens, de telles exemptions doivent pouvoir être consenties très rapidement, car les navires n'attendent pas indéfiniment les marchandises; ils sont là un jour et partis le lendemain.

Lorsqu'il s'agit de déterminer si l'on peut utiliser un navire canadien, il faut non seulement se demander si le navire est là, mais également s'il peut transporter le chargement en question et, ce qui est encore plus important, si cette option est commercialement justifiée. En effet, s'il est impossible d'utiliser un autre navire et s'il y a un navire canadien, rien n'empêche l'armateur en question de vous demander plus que le tarif normal, sachant que vous n'avez pas le choix. Donc, avant d'accorder ou de refuser une exemption, il faut non seulement considérer le facteur disponibilité, mais également le facteur commercial. C'est une première chose.

D'autre part, une fois consentie une telle exemption, à l'heure actuelle, le navire est alors approché—le navire étranger, par exemple un navire norvégien—et doit payer temporairement certains droits, aujourd'hui un cent-vingtième du tarif, multiplié par le juste prix du marché, par mois.

S'il n'y a pas de navire canadien disponible—et c'est la première des prémisses car sinon vous n'auriez pas d'exemption—pourquoi imposer à ce navire de payer un droit alors qu'il appartient à une catégorie ou à un type de navire qui n'est pas disponible au Canada? Le droit actuellement imposé, même s'il s'agit de 1/120 du juste prix du marché multiplié par le tarif, a quelquefois fait perdre des marchés aux compagnies des provinces Maritimes alors que cela ne fait pas apparaître le navire canadien voulu sur le marché. C'est simplement un fardeau supplémentaire pour l'expéditeur et un marché qui risque d'être perdu.

**M. Angus:** Merci, monsieur le président.

**Le président:** Merci, monsieur Angus.

Monsieur Gray, brièvement.

**M. Gray (Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine):** Merci, monsieur le président.

Messieurs, à la page 20 de votre mémoire, vous parlez des services de traversier interprovinciaux. S'il y a jamais eu un groupe de Canadiens gardés captifs ou en otage, c'est certainement la population des Îles-de-la-Madeleine, ma circonscription. A propos des services de traversier, auriez-vous une proposition précise à nous faire sur l'établissement des tarifs. Envisageriez-vous des contrats confidentiels pour le transport de marchandises aux îles, qu'il s'agisse de l'Île-du-Prince-Édouard, de Terre-Neuve ou des Îles-de-la-Madeleine, et pour le poisson et autres produits d'exportation de ces îles?