

[Text]

under the conduct of a licensed pilot, who is provided pursuant to the Pilotage Act and paid for in accordance with the provisions of the Pilotage Act. It may happen that in proceeding up to Montreal all that ship needs on a given occasion is that pilot. On other occasions she will need these other marine services that are available in one form or another. But the nature of the services, as I have said, is such that in order to recover the cost, if you are so minded, you do need this amendment.

Another reason for saying that is what happened in Parliament five years ago in reference to Bill C-75. The Financial Administration Act was then the same as it is now, yet it was considered necessary, I assume, to incorporate a cost recovery provision specifically into proposed amendments to the Canada Shipping Act. That it was considered appropriate to do so implies that at least the thinking at the time was that the Financial Administration Act did not permit the recovery of these charges.

All that being said, we could not begin today to make the argument against the application of user charges in particular cases in the shipping economy. All we can do is urge you to consider that it would be preferable for these charges to be dealt with on an item-by-item basis and reserved for parliamentary debate from time to time. Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Davidson.

Mr. Milliken: Mr. Davidson, is it fair to say you would agree with the comments of Mr. Irving in relation to the effect of these amendments?

Mr. Davidson: Yes.

Mr. Milliken: Do you adopt those as being your own in all respects insofar as they expand the power of the executive?

Mr. Davidson: Yes.

Mr. Stupich: Are you suggesting, for example, that if the costs of an icebreaker were going to be allocated it should be something for parliamentary debate rather than a meeting with Treasury Board people or somebody?

Mr. Davidson: Yes, I am, because involved in that would be the question as to whether that service should be provided at all. The amendments we are dealing with seem to assume the service will be provided and it is just a question of identifying and recovering the cost.

• 1200

Mr. Crosby: Captain Nicol, I think you have made your case very plainly. You relate this amendment to section 19 of the Financial Administration Act directly to the provisions that were proposed initially for the Canada Shipping Act. All I can say is that I do not relate the two, and I was intimately involved with section 4 of the Canada Shipping Act for some obvious reasons.

I understood very clearly that the provision proposed for the Canada Shipping Act was a broadly based cost recovery, so the shipping industry, or shipping in the broad sense, would pay for all the coast guard services. It was not really a

[Translation]

d'aide à la navigation et doit être pris en charge par un pilote accrédité mis à sa disposition aux termes de la Loi sur le pilotage, le pilote étant payé aux termes de cette même loi. Pour arriver à Montréal, un bateau peut fort bien avoir besoin uniquement des services d'un pilote alors qu'il peut également arriver qu'un bateau ait besoin de toutes sortes d'autres services. Mais la nature de ces services est telle que cet amendement est indispensable si vous voulez qu'on puisse en recouvrer les coûts.

Il faut par ailleurs tenir compte de la décision prise il y a cinq ans relativement au projet de loi C-75. La Loi sur la gestion des finances publiques était à l'époque identique à ce qu'elle est actuellement, ce qui n'empêche pas qu'on ait décidé d'inclure les dispositions sur le recouvrement des frais dans les projets d'amendements à la Loi sur la marine marchande du Canada, sans doute parce qu'on estimait à l'époque que les dispositions de la Loi sur la gestion des finances publiques ne permettait pas le recouvrement de ces frais.

Nous ne sommes pas contre le recouvrement des frais dans certains cas. Il serait néanmoins préférable de les calculer ponctuellement et ils devraient périodiquement faire l'objet d'un débat parlementaire. Merci monsieur le président.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Davidson.

M. Milliken: Vous êtes donc d'accord avec ce que M. Irving a dit au sujet de l'effet de ces amendements?

M. Davidson: En effet.

M. Milliken: Vous êtes également d'accord pour dire que ces amendements étendraient les pouvoirs de l'exécutif?

M. Davidson: Oui.

M. Stupich: Vous voudriez donc que si l'on décide de facturer les frais d'utilisation des brise-glace, la décision soit prise à l'issue d'un débat parlementaire et non pas par les employés du Conseil du Trésor.

M. Davidson: En effet, car il y a aussi la question de savoir si ce service doit ou non être fourni. Les amendements partent du principe que les services seront fournis et qu'il suffit donc de calculer les coûts et de les recouvrer.

M. Crosby: Vous avez fort bien exposé votre point de vue, capitaine Nicol. Il existe en effet un lien entre l'article 19 de la Loi sur la gestion des finances publiques et les dispositions proposées pour la Loi sur la marine marchande du Canada. Pour ma part, je ne vois pas le lien alors que je me suis justement occupé de l'article 4 de la Loi sur la marine marchande du Canada.

Aux termes des dispositions de la Loi sur la marine marchande du Canada, c'est la marine marchande qui prendrait en charge la totalité des frais afférents aux services de la Garde côtière. On ne peut donc pas dire qu'il s'agit à