

[Texte]

Mr. Frank Nicol (President, Shipping Federation of Canada): As was the case with the Canadian Shipowners Association, the significance of Bill C-91, and in particular section 19, may well have escaped us had it not been for our involvement in the cost recovery document developed by Transport Canada. Taking into consideration the cost recovery document in conjunction with this proposed amendment, our industry, the deep sea shipping industry, is very concerned.

Mr. Peter Davidson (Counsel, Shipping Federation of Canada): I gave to the clerk of this committee a copy of a statement I had prepared for presentation here. It is relatively short, but I could summarize it, because much of the subject-matter has been covered in the presentation and questions to the previous witnesses.

The Chairman: It is up to you, whichever way you wish to present it.

Mr. Davidson: Just as a preliminary comment, the Shipping Federation of Canada is the deep sea equivalent of the Canadian Shipowners Association. It represents the vessels that are trading between ports in Canada and ports overseas, carrying Canada's imports and exports. Although those vessels are traditionally thought of as being foreign-registered, all members of the Shipping Federation of Canada are Canadian. Their interest is as agent for those ships, or in some cases as operators of those ships.

The appearance of the Shipping Federation of Canada before this committee is motivated or inspired in the same way as the appearance of the Canadian Shipowners Association. We have seen something that we anticipate will be put in place as a result of the proposed amendment to section 19 of the Financial Administration Act: we have seen it in concrete terms expressed in the discussion paper put out by Transport Canada. We believe the proposed amendment makes a difference. Under the Financial Administration Act as it now stands these user charges could not be implemented, but there is no doubt that under the proposed amendment to section 19 they could be.

The fact that the proposed amendment makes a difference is in our view based on two things. First, the plain language of section 19, such as it is now, seems to require, in order for a user charge to be implemented, that the cost be identified on a case-by-case basis. The proposed amendment to section 19, as the Treasury Board witnesses have indicated, would allow the costs of a service to be averaged over a wide variety of users or a class of users or several classes of users. It is I think in the nature of these marine services, the ones that are not covered by separate statutes at the moment, the ones that would be covered by the amendment to the Financial Administration Act, that their cost cannot be identified on an individual user basis.

Take for example a ship transiting the St. Lawrence River in wintertime to Montreal. That ship has available to it, if necessary, the services of an icebreaker. It has vessel traffic service and navigational aids, buoys. The ship also is

[Traduction]

M. Frank Nicol (président, Fédération maritime du Canada): Tout comme pour l'Association des armateurs canadiens, l'importance du projet de loi C-91, et de son article 19 en particulier, aurait pu nous échapper si nous n'avions pas participé à l'élaboration du document publié par Transports Canada relativement au recouvrement des frais. Compte tenu de ce document ainsi que du projet d'amendement, notre industrie est extrêmement préoccupée.

M. Peter Davidson (conseiller juridique, Fédération maritime du Canada): J'ai remis au greffier du comité un exemplaire de l'exposé que je comptais présenter au comité. Il est assez court mais je vais néanmoins le résumer vu qu'une bonne partie de ce qui s'y trouve a déjà été évoquée dans l'exposé des témoins précédents.

Le président: Vous faites comme vous voulez.

M. Davidson: La Fédération maritime du Canada est l'équivalent pour la haute mer de l'Association des armateurs canadiens. Nous regroupons les navires qui assurent le transport maritime de nos importations et de nos exportations. Bien qu'on s'imagine souvent que ces bateaux battent pavillon étranger, tous les bateaux appartenant à la Fédération maritime du Canada sont canadiens. Nos membres sont les agents ou les exploitants de ces bateaux.

Nous comparaissons devant vous pour les mêmes raisons que l'Association des armateurs canadiens. Nous avons pris connaissance du projet d'amendement à l'article 19 de la Loi sur la gestion des finances publiques, projet d'amendement explicité dans le document de travail publié par Transports Canada. Cet amendement ferait une différence. La Loi sur la gestion des finances publiques dans sa forme actuelle ne permet pas l'application de frais aux usagers, alors que ce serait possible aux termes de l'amendement à l'article 19.

Ce projet d'amendement est important pour les deux raisons suivantes. Premièrement, le libellé de l'actuel article 19 semble exiger pour l'application de frais aux usagers que le calcul des coûts soit effectué ponctuellement, alors qu'aux termes du projet d'amendement et selon les témoins du Conseil du Trésor, ces coûts pourraient être pondérés en fonction des différents usagers, d'une catégorie d'usagers, voire de plusieurs catégories. Or les coûts de ce genre de services maritimes, qui actuellement ne font pas l'objet de mesures législatives distinctes mais qui seraient assujettis à l'amendement à la Loi sur la gestion des finances publiques, ne parviendront pas à être calculés en fonction des usagers pris isolément.

Prenons l'exemple d'un navire qui emprunte la voie maritime du Saint-Laurent à Montréal en hiver et qui pourrait éventuellement avoir recours aux services d'un brise-glace. Ce navire est équipé de toutes sortes de dispositifs