

[Texte]

second one to Mr. Herb Buchanan as an ex officio member because he is the Director of the Coast Guard and he participates and brings his expertise to the Commission. I may, at the end of this meeting, possibly enlighten you a little more. I have asked Mr. Foreman to go and check whether the letters were signed by the Minister in the last four or five days. I am not sure.

• 1010

Mr. Huntington: Well, is it correct that the rumours the M.P.s representing that area get are that it is the same old gang back on the board plus one new one?

Mr. Franche: Maybe I will be able to inform you.

Mr. Huntington: Before this meeting is over?

Mr. Franche: I hope so, yes. We have gone over to check right now.

Mr. Huntington: Mr. Chairman, for the Port of Vancouver we had great hopes when we started to receive a great deal of educational literature and studies that we took part in some years ago early in the 30th Parliament about the port commission concept, the reorganization of ports and the delivery of more local autonomy to ports that are 35,000 miles away from Ottawa.

Some of the feed-back I get from operators in the port is the fact that from 1968 to 1975 the wording in the tariff structure had maximum tariff. In 1975 the word "maximum" was eliminated from the tariff and as a result operators out there on one-shot deals have lost their ability to use a sharp pencil to get tonnage that shows up from time to time in the operation. They tell me there have been examples where they have waited over a month for Order in Council clearance from Ottawa and deals were lost that could have provided work and revenue to the operators in the Port of Vancouver.

I am wondering if we could be enlightened as to the rigidity of the National Harbours Board on this terminology of tariff and whether they have any intention of changing this definition so that the operators in a port like Vancouver could have more local autonomy and so return to the situation they had prior to 1975.

Mr. Franche: Mr. Chairman, I cannot recall the maximum tariffs, I was not Chairman of the Board at the time, but the tariffs we set are tariffs per se. That is, our act allows the Board to recommend tariffs which are approved by the Governor in Council and therefore they are not variable tariffs; they must be of a fixed amount.

These tariffs only apply to those who are using National Harbours Board facilities. They do not apply if we talk of berthage and wharfage tariffs as opposed to harbour dues. They do not apply to those who have private facilities such as Vancouver wharves, if I can use an example. Those are their own tariffs and not ours.

Mr. Huntington: That is a bulk commodity terminal. Let us not confuse it.

[Traduction]

au courant parce qu'elle a été envoyée par le ministre. La deuxième a été envoyée à M. Herb Buchanan, en qualité de membre d'office de la Commission, parce qu'il est directeur de la garde côtière et qu'il participe aux travaux de la Commission, qui peut ainsi tirer parti de son expérience. Je pourrai peut-être vous donner plus d'éclaircissements à la fin de la séance. J'ai demandé à M. Foreman de s'informer pour savoir si les lettres avaient été signées par le ministre dans les quatre ou cinq derniers jours. Je n'en suis pas sûr.

M. Huntington: Est-il exact, selon les rumeurs qui sont parvenues jusqu'au député de cette région, que les membres du conseil sont encore les mêmes, sauf un?

M. Franche: Je pourrai peut-être vous le dire.

M. Huntington: Avant la fin de la séance?

M. Franche: Je l'espère. Quelqu'un est allé se renseigner.

M. Huntington: Monsieur le président, au sujet du port de Vancouver, nous avons nourri de grands espoirs, lorsque nous avons commencé à recevoir les documents d'information et participé à des études il y a quelques années, au début de la trentième législature, sur le projet d'une commission des ports, sur la réorganisation et l'octroi d'une plus grande autonomie aux ports situés à 35,000 milles d'Ottawa.

Les fonctionnaires de ce port me disent que de 1968 à 1975, le mot «maximum» figurait dans le tarif. En 1975, ce mot a été supprimé et les exploitants qui traitent des contrats à court terme ne peuvent plus prendre d'initiative pour obtenir ces contrats. Il leur est parfois arrivé d'attendre plus d'un mois un décret d'Ottawa et pendant ce temps ils ont raté des contrats qui auraient apporté du travail et des revenus aux exploitants du port de Vancouver.

Je voudrais bien savoir si le Conseil des ports nationaux s'en tient strictement au libellé du tarif et s'il a l'intention de modifier cette définition pour que les fonctionnaires du port de Vancouver jouissent d'une plus grande autonomie et reviennent à la situation qui existait avant 1975.

M. Franche: Monsieur le président, je ne me souviens pas du tarif maximum, je n'étais pas président du conseil à cette époque, mais les tarifs établis sont fixes. C'est-à-dire que la loi autorise le conseil à recommander des tarifs, qui sont approuvés par le gouverneur en conseil et par conséquent invariables; ces tarifs doivent être fixes.

Ils ne s'appliquent qu'à ceux qui utilisent les installations du Conseil des ports nationaux. Il ne s'agit pas des droits d'amarrage et de quai mais des droits d'utilisation du port. Par exemple, ces tarifs ne s'appliquent pas à ceux qui utilisent des installations privées, comme les quais de Vancouver. Ils ont leur propre tarif et les nôtres ne s'appliquent pas.

M. Huntington: C'est un port de cargaisons en vrac. Ne mêlons pas les choses.