

[Text]

Mr. Crosby: I do not want to disagree with you. You have a serious problem, and I am sure the members of the committee want to deal with it, and want to deal with it in a fair manner. The real purpose of my question is to ask do you really have a problem, because when you compare the proposed amendments to section 19 to proposed clause 4 of the Canada Shipping Act, I see that those provisions are two entirely different concepts.

Under clause 4, for instance, who is the user of dredging? If they dredge St. John's harbour, so that vessels requiring 30 feet can traverse the harbour, how can you charge that cost to a fishing vessel that only requires 10 feet? "Charges relating to services" was the term used in clause 4, according to the quote in your brief. Those were not user fees of the kind contemplated by existing section 19 and the amendments to section 19, in my view. If I am wrong, tell me I am wrong, because I can relate it back to the minister.

Mr. Davidson: At the moment, under the cost recovery proposals of Transport Canada we are talking about aids to navigation.

I think there is merit to what you are saying, to distinguish the type of legislation involved, but at the same time I feel that the net effect on commercial shipping will be approximately the same thing.

Mr. Crosby: It could be. What I point out to you is that where a service can be clearly related to a user at present it can be authorized under section 19.

The reason why clause 4 did not pass, and you cover this in part in your brief, was basically the concerns of the fishing industry that, for instance, dredging and vessel traffic services are of no particular interest to the fishing industry, and fishermen thought that some of the fees and costs might be charged back to their marine traffic, if I can use that broader term.

It was always my view that the specific types of fees could be established under the existing section 19. Let me just switch for a moment to the benefits of section 19. If section 19 is amended the regime will be much clearer in terms of consultation and other features of the regulatory process, which would give opportunity to the shipping industry to make representations with respect to a specific proposal, so there is a beneficial side to this. I do not ask you to agree with that, but if you wonder why some of us would like to see this provision reported back to the House and passed, it is that there is a beneficial aspect to it, and that is the regulatory process envisioned by the amendment.

All I can say is that if you do not take any comfort from that, or from the statement of the Minister of Transport that the range of matters they are proposing can be implemented under the existing section 19, there is not much I can add to it.

• 1210

The Chairman: Thank you very much, Mr. Davidson and Mr. Nicol, for appearing before us this morning.

May I have a motion that will append the statement of the Shipping Federation of Canada to the *Minutes of Proceedings and Evidence*?

[Translation]

M. Crosby: Je ne voudrais pas vous contredire et je sais que vous êtes confrontés à un problème grave, problème que nous essayerons de résoudre aussi équitablement que possible. Néanmoins pour ma part, j'estime que le projet d'amendement à l'article 19 et l'article 4 de la Loi sur la marine marchande du Canada sont des dispositions tout à fait distinctes.

Ainsi aux termes de l'article 4, qui est le bénéficiaire d'opérations de dragage? Lorsqu'on drague le port de Saint-Jean pour permettre à des bateaux de 30 pieds de circuler dans le port, je ne vois pas très bien pourquoi les frais de dragage seraient imputés à un bateau de pêche qui n'a besoin que de 10 pieds de profondeur. D'après votre exposé, on faisait état dans l'article 4 de redevances afférentes à des services, ce qui n'est pas du tout la même chose que les frais d'utilisateurs prévus dans l'article 19 ainsi que dans ses amendements. Si je me trompe, je voudrais en parler au ministre.

M. Davidson: Les propositions de recouvrement des frais avancées par Transport Canada font état d'aide à la navigation.

Il serait peut-être en effet intéressant de faire la distinction entre ces deux textes législatifs, bien que pour la marine marchande, dans la pratique les résultats seront les mêmes.

M. Crosby: Peut-être. Il n'empêche qu'aux termes de l'article 19, on peut déjà exiger d'un usager qu'il paye pour les services dès lors qu'il a été clairement établi qu'il s'en est servi.

L'article 4 n'a pas été adopté justement parce que les propriétaires de bateaux de pêche refusaient de payer pour les frais de dragage ou d'aide à la navigation qui ne leur sont d'aucune utilité.

Il me semble donc que des redevances peuvent fort bien être imposées aux termes de l'article 19. Je voudrais maintenant dire quelques mots au sujet des avantages de cet article 19. S'il est modifié, les modalités de consultation et autres dispositions réglementaires deviendront plus claires, ce qui permettrait aux armateurs de faire valoir leur point de vue, ce qui est une bonne chose, et c'est justement la raison pour laquelle nous voudrions que cette dispositions soit adoptée.

J'aurais aimé pouvoir vous convaincre de tout ce que je viens de dire, notamment que ces diverses redevances peuvent fort bien être appliquées aux termes de l'actuel article 19 de la loi ainsi que le ministre des Transports l'a expliqué.

Le président: Monsieur Davidson, monsieur Nicol, merci beaucoup d'avoir comparu devant nous ce matin.

Pourrais-je avoir une motion visant à annexer l'exposé de la Fédération maritime du Canada aux *Procès-verbaux et témoignages*?