Library of Parliament
Bibliothèque du Parlement

J
103
H7
33-2
S536
A1
no. 1-9

LIBRARY OF PARLIAMENT
MAR 0 1 2012
BIBLIOTHÈQUE DU PARLEM

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 1

Wednesday, October 14, 1987
Tuesday, February 2, 1988

Chairman: Marcel R. Tremblay

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 1

Le mercredi 14 octobre 1987
Le mardi 2 février 1988

Président: Marcel R. Tremblay

Minutes of Proceedings and Evidence of the Legislative Committee on

BILL C-52

An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature

Procès-verbaux et témoignages du Comité législatif sur le

PROJET DE LOI C-52

Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale

---

RESPECTING:

Order of Reference

CONCERNANT:

Ordre de renvoi

APPEARING:

Blaine A. Thacker, M.P.,
Parliamentary Secretary to the
Minister of Transport

WITNESSES:

(See back cover)

COMPARAÎT:

Blaine A. Thacker, député,
Secrétaire parlementaire du
ministre des Transports

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Second Session of the Thirty-third Parliament,
1986-87-88

Deuxième session de la trente-troisième législature,
1986-1987-1988

LEGISLATIVE COMMITTEE ON BILL C-52

Chairman: Marcel R. Tremblay

Members

Iain Angus
Patrick Crofton
Michael Forrestall
Girve Fretz
Morrissey Johnson
Blaine A. Thacker
Brian Tobin—(7)

(Quorum 4)

G.A. (Sandy) Birch
Clerk of the Committee

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE PROJET DE LOI C-52

Président: Marcel R. Tremblay

Membres

Iain Angus
Patrick Crofton
Michael Forrestall
Girve Fretz
Morrissey Johnson
Blaine A. Thacker
Brian Tobin—(7)

(Quorum 4)

Le greffier du Comité
G.A. (Sandy) Birch

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from the Canadian Government Publishing Center, Supply and
Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

ORDERS OF REFERENCE

Extract from the Votes and Proceedings of the House of Commons for Wednesday, September 16, 1987:

"Debate was resumed on the motion of Mr. Crosbie (St. John's West), seconded by Mr. Mayer,—That Bill C-52, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature, be now read a second time and referred to a Legislative Committee.

After further debate, the question being put on the motion, it was agreed to.

Accordingly, the Bill was read the second time and referred to a Legislative Committee."

ATTEST

Extract from the Votes and Proceedings of the House of Commons for Wednesday, September 23, 1987:

"Pursuant to Standing Order 93(2), the following Members, from the Panel of Chairmen, were appointed to act as Chairman of each of the Legislative Committees indicated:—

Mr. Tremblay (Québec-Est)—Bill C-52, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature;—"

ATTEST

Extract from the Votes and Proceedings of the House of Commons for Wednesday, September 23, 1987:

"Mr. Fennell, from the Striking Committee, presented the Thirtieth Report of the Committee, which is as follows:

Your Committee recommends that the Legislative Committees of this House to study the following Bills be composed of the Members listed below:—

—Bill C-52, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature;

Members

Angus
Crofton
Forrestall
Fretz
Johnson
(Bonavista—Trinity—Conception)
Ouellet
Thacker—7

ORDRES DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux de la Chambre des communes du mercredi 16 septembre 1987:

«Le débat reprend sur la motion de M. Crosbie (Saint-Jean-Ouest), appuyé par M. Mayer,—Que le projet de loi C-52, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale, soit maintenant lu une deuxième fois et déféré à un Comité législatif.

Après plus ample débat, cette motion, mise aux voix, est agréée.

En conséquence, ce projet de loi est lu une deuxième fois et déféré à un Comité législatif.»

ATTESTÉ

Extrait des Procès-verbaux de la Chambre des communes du mercredi 23 septembre 1987:

«Conformément à l'article 93(2) du Règlement, les députés suivants, choisis parmi le Comité des présidents sont choisis pour agir en tant que président du Comité législatif indiqué en regard de leur nom:—

M. Tremblay (Québec-Est)—Projet de loi C-52, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale;—»

ATTESTÉ

Extrait des Procès-verbaux de la Chambre des communes du mercredi 23 septembre 1987:

«M. Fennell, du Comité de sélection, présente le trentième rapport de ce Comité, dont voici le texte:

Votre Comité recommande que les Comités législatifs de la Chambre devant étudier les projets de loi énumérés ci-dessous se composent des députés dont les noms suivent:—

—Projet de loi C-52, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale;

Membres

Angus
Crofton
Forrestall
Fretz
Johnson
(Bonavista—Trinity—Conception)
Ouellet
Thacker—7

Pursuant to Standing Order 93(1), the Report was deemed adopted."

ATTEST

ROBERT MARLEAU
Clerk of the House of Commons

Conformément à l'article 93(1) du Règlement, ce rapport est réputé avoir été adopté.»

ATTESTÉ

Le Greffier de la Chambre des communes
ROBERT MARLEAU

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, OCTOBER 14, 1987
(1)

[*Text*]

The Legislative Committee on Bill C-52, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature, met at 3:49 o'clock p.m. this day, in Room 269 West Block, the Chairman, Marcel R. Tremblay, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Michael Forrestall, Morrissey Johnson, André Ouellet and Blaine A. Thacker.

Other Member present: Sid Fraleigh.

Marcel Tremblay announced his appointment as Chairman of the Committee pursuant to Standing Order 93(2).

The Order of Reference dated, September 16, 1987, being read as follows:

> ORDERED,—That Bill C-52, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature, be now read a second time and referred to a Legislative Committee.

On motion of Michael Forrestall, it was agreed,—That the Committee print 750 copies of its Minutes of Proceedings and Evidence as established by the Board of Internal Economy.

On motion of André Ouellet, it was agreed,—That the Chairman be authorized to hold meetings in order to receive evidence and authorize its printing when a quorum is not present provided that three members are present, including the Chairman and, in the absence of the Chairman, the person designated to be Chairman of the Committee.

It was agreed,—That the allocation of time for the questioning of the witnesses be left to the discretion of the Chairman.

It was agreed,—That the Committee schedule a meeting on TUESDAY, OCTOBER 20, 1987 at 3:30 p.m. with the Honourable John Crosbie, Minister of Transport, in appearance.

It was agreed,—That the Clerk of the Committee contact the following organizations from the list provided by the Department of Transport and other organizations the members may recommend in order to commence public hearings during the week of October 26 to 30, 1987 and the week of November 2 to 6, 1987:

Shipowners/operators

Norman Hall
President
Dominion Marine Association
Ottawa, Ontario.

PROCÈS-VERBAUX

LE MERCREDI 14 OCTOBRE 1987
(1)

[*Traduction*]

Le Comité législatif sur le projet de loi C-52, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale, se réunit aujourd'hui à 15 h 49, dans la pièce 269 de l'Édifice de l'ouest, sous la présidence de Marcel R. Tremblay, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Michael Forrestall, Morrissey Johnson, André Ouellet et Blaine A. Thacker.

Autre député présent: Sid Fraleigh.

Conformément aux dispositions du paragraphe 93(2) du Règlement, Marcel Tremblay annonce sa propre nomination à la présidence du Comité.

Lecture de l'ordre de renvoi du 16 septembre 1987 est donnée en ces termes:

> IL EST ORDONNÉ,—Que le projet de loi C-52, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale, soit lu une deuxième fois et renvoyé à un Comité législatif.

Sur motion de Michael Forrestall, il est convenu,—Que le Comité fasse imprimer 750 exemplaires de ses Procès-verbaux et témoignages, conformément aux directives du Bureau de régie interne.

Sur motion de André Ouellet, il est convenu,—Que le président soit autorisé à tenir des réunions pour recevoir des témoignages et en permettre l'impresssion en l'absence du quorum, à condition que trois membres, dont le président du Comité, soient présents ou, en l'absence de ce dernier, la personne désignée pour le remplacer.

Il est convenu,—Que le temps dont disposeront les membres du Comité pour interroger les témoins soit laissé à l'entière discrétion du président.

Il est convenu,—Que le Comité prévoie une rencontre pour LE MARDI 20 OCTOBRE 1987, à 15 h 30, avec l'honorable John Crosbie, ministre des Transports.

Il est convenu,—Que le greffier du Comité communique avec les organismes dont les noms suivent, choisis à même la liste provenant du ministère des Transports, et avec d'autres organismes au choix des membres, pour amorcer des audiences publiques au cours de la semaine du 26 au 30 octobre et de la semaine du 2 au 6 novembre 1987.

Armateurs ou exploitants de navires

Norman Hall
président
Dominion Marine Association
Ottawa (Ontario).

Harry Mathers
President
I.H. Mathers & Son Ltd.
Halifax, N.S.

Unions

Andrew Boyle
Executive Vice-President
Seafarers International Union (SIU)
Montreal, Quebec.

Maury Sjoquist
President
Canadian Merchant Service Guild
Ottawa, Ontario.

J.A. Callaghan
National Vice-President
Canadian Brotherhood of Railway, Transport and General Workers (GBRT&GW)
Ottawa, Ontario.

Shippers

David Long
President
Canadian Industrial Traffic League (CITL)
Toronto, Ontario.

Craig Dickson
General Manager
Atlantic Provinces
Transportation Commission
Moncton, N.B.

Don Wiersma
Transportation Manager
Canadian Manufacturers Association
Toronto, Ontario.

Shipbuilders

J.Y. Clarke
President
Canadian Shipbuilding and Ship Repairers' Association
Ottawa, Ontario.

At 4:00 o'clock p.m., the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m., Tuesday, October 20, 1987.

Santosh Sirpaul
Clerk of the Committee

TUESDAY, FEBRUARY 2, 1988
(2)

The Legislative Committee on Bill C-52, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature, met at 9:34 o'clock a.m. this day, in room 269 West Block, the Chairman, Marcel R. Tremblay, presiding.

Harry Mathers
président
I.H. Mathers & Sons Ltd.
Halifax (Nouvelle-Écosse).

Syndicats

Andrew Boyle
vice-président exécutif
Syndicat international des marins canadiens (SIMC)
Montréal (Québec).

Maury Sjoquist
président
Guide de la marine marchande du Canada (GMMC)
Ottawa (Ontario).

J.A. Callaghan
vice-président national
Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers (FCCET&AO)
Ottawa (Ontario).

Expéditeurs

David Long
président
La ligue canadienne du trafic industriel
Toronto (Ontario).

Craig Dickson
directeur général
Provinces atlantiques
Commission des transports
Moncton (N.-B.).

Don Wiersma
directeur des transports
Association des manufacturiers canadiens
Toronto (Ontario).

Constructeurs de navires

J.Y. Clarke
président
Association des chantiers maritimes canadiens
Ottawa (Ontario).

À 16 heures, le Comité s'ajourne jusqu'au mardi 20 octobre 1987 à 15 h 30.

Le greffier du Comité
Santosh Sirpaul

LE MARDI 2 FÉVRIER 1988
(2)

Le Comité législatif sur le projet de loi C-52, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale, se réunit aujourd'hui à 9 h 34, dans la pièce 269 de l'Édifice de l'ouest, sous la présidence de Marcel R. Tremblay, (*président*).

Members of the Committee present: Iain Angus, Michael Forrestall, Girve Fretz, Morrissey Johnson, Blaine A. Thacker and Brian Tobin.

Other Members present: George Baker, Joe Reid and Fernand Robichaud.

Appearing: Blaine A. Thacker, M.P., Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

Witnesses: *From the Department of Transport*: Grant Manery, Director, International Shipping Branch. *From the Canadian Transport Commission*: J.J. Groulx, Chief, Coastal Shipping Division. *From the Department of External Affairs*: John Allen, Counsel, Legal Operations Division. *From the Canadian Maritimes Industries Association*: J.Y. Clarke, President. *From MIL Davie Incorporated*: D.W. Challinor, President and Chief Executive Officer.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference, dated Wednesday, September 16, 1987, concerning Bill C-52, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other activities of a commercial nature (*see Minutes of Proceedings and Evidence, Wednesday, October 14, 1987, Issue No. 1*).

Clause 1 stood.

The Chairman called Clause 2.

Blaine A. Thacker made a statement and, with J.J. Groulx and John Allen, answered questions.

On motion of Brian Tobin, it was agreed,—That the following organizations be invited to appear before the Legislative Committee on Bill C-52: The Canadian Federation of Labour; the Rideau St. Lawrence Cruise Ships; the Canadian Tour Boat Association; the Nova Scotia Department of Development; the Council of Forest Industries.

At 10:57 o'clock a.m., the sitting was suspended.

At 11:02 o'clock a.m., the sitting resumed.

J.Y. Clarke and D.W. Challinor each made a statement and answered questions.

At 12:45 o'clock p.m., the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m. this day.

AFTERNOON SITTING
(3)

The Legislative Committee on Bill C-52, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature, met at 3:35 o'clock p.m. this day, in room 308 West Block, the Chairman, Marcel R. Tremblay, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Michael Forrestall, Girve Fretz, Morrissey Johnson, Blaine A. Thacker and Brian Tobin.

Membres du Comité présents: Iain Angus, Michael Forrestall, Girve Fretz, Morrissey Johnson, Blaine A. Thacker et Brian Tobin.

Autres députés présents: George Baker, Joe Reid et Fernand Robichaud.

Comparaît: Blaine A. Thacker, député, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Témoins: *Du ministère des Transports*: Grant Manery, directeur, Politique maritime internationale. *De la Commission canadienne des transports*: J.J. Groulx, chef, division du cabotage. *Du ministère des Affaires extérieures*: Maître John Allen, conseiller juridique, Opérations juridiques. *De la Canadian Maritime Industries Association*: J.Y. Clarke, président. *De la firme MIL Davie Incorporated*: D.W. Challinor, président-directeur général.

Le Comité examine de nouveau son ordre de renvoi du mercredi 16 septembre 1987 relatif au projet de loi C-52, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale (*voir Procès-verbaux et témoignages du mercredi 14 octobre 1987, fascicule n° 1*).

L'article 1 est réservé.

Le président met en délibération l'article 2.

Blaine A. Thacker fait une déclaration, puis lui-même, J.J. Groulx et John Allen répondent aux questions.

Sur motion de Brian Tobin, il est convenu,—Que les organismes dont les noms suivent soient invités à comparaître devant le Comité législatif sur le projet de loi C-52: Fédération canadienne du travail; Rideau St. Lawrence Cruise Ships; Canadian Tour Boat Association; ministère du Développement de la Nouvelle-Écosse; Conseil des industries forestières.

À 10 h 57, le Comité interrompt les travaux.

À 11 h 02, le Comité reprend les travaux.

J.Y. Clarke et D.W. Challinor font chacun une déclaration et répondent aux questions.

À 12 h 45, le Comité interrompt les travaux jusqu'à 15 h 30 aujourd'hui.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
(3)

Le Comité législatif sur le projet de loi C-52, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale, se réunit aujourd'hui à 15 h 35, dans la pièce 308 de l'Édifice de l'ouest, sous la présidence de Marcel R. Tremblay, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Michael Forrestall, Girve Fretz, Morrissey Johnson, Blaine A. Thacker et Brian Tobin.

Other Member present: Fernand Robichaud.

Witness: From the Seafarers International Union: Andrew Boyle, Secretary-Treasurer.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference, dated Wednesday, September 16, 1987, concerning Bill C-52, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other activities of a commercial nature (*see Minutes of Proceedings and Evidence, Wednesday, October 14, 1987, Issue No. 1*).

Andrew Boyle made a statement and answered questions.

At 5:20 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Richard Chevrier
Committee Clerk

Autre député présent: Fernand Robichaud.

Témoin: Syndicat international des débardeurs et magasiniers: Andrew Boyle, secrétaire-trésorier.

Le Comité examine de nouveau son ordre de renvoi du mercredi 16 septembre 1987 relatif au projet de loi C-52, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale (*voir Procès-verbaux et témoignages du mercredi 14 octobre 1987, fascicule n° 1*).

Andrew Boyle fait une déclaration et répond aux questions.

À 17 h 20, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Greffier de Comité
Richard Chevrier

EVIDENCE

[*Recorded by Electronic Apparatus*]

[*Texte*]

Wednesday, October 14, 1987

• 1536

Le président: À l'ordre. Conformément à ma façon de faire, je vais passer de la langue de Shakespeare à celle de Molière. Je m'excuse auprès des traducteurs.

I am very proud to have Ms Sirpaul as our clerk. I understand she is well known among some members. I am sure she will do another great job, as she did in the past.

First, let me read a letter I received from Marcel Danis on September 23:

Cher collègue,

Conformément à l'article 93(2) du Règlement, il me fait plaisir de confirmer votre nomination à la présidence du Comité législatif sur le projet de loi C-52, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale.

C'est signé Marcel Danis.

Would someone move that the committee print 750 copies of the *Minutes of Proceedings and Evidence* established by the Board of Internal Economy?

Mr. Forrestall: For the record, could somebody indicate why it is 750 copies?

The Chairman: I have been told it is what the Board of Internal Economy has established as a standard number for legislative committees.

Mr. Forrestall: I am pleased to move that motion.

Motion agreed to.

The Chairman: I need a motion that the chairman be authorized to hold meetings in order to receive evidence and authorize its printing when a quorum is not present provided that. . . members are present, including the chairman, and in absence of the chairman, the person designated to be chairman of the committee. I need a mover for the motion and a number for members present.

Mr. Forrestall: What are the total number of members of the committee, Mr. Chairman? Is it seven?

The Chairman: It is suggested that three members be present, including the chairman.

Mr. Ouellet: I so move.

Motion agreed to.

Le président: Pour questionner les témoins:

TÉMOIGNAGES

[*Enregistrement électronique*]

[*Traduction*]

Le mercredi 14 octobre 1987

The Chairman: Order, please. As usual with me I will go back and forth from Shakespeare to Molière's language. I am sorry for the translators.

Je suis très fier d'avoir Mme Sirpaul comme greffière. Je sais qu'elle est bien connue parmi les membres du Comité. Elle fera une fois de plus un excellent travail, comme elle l'a toujours fait dans le passé.

Tout d'abord j'aimerais vous lire la lettre que j'ai reçue de M. Marcel Danis, qui porte la date du 23 septembre:

Dear Colleague:

Pursuant to section 93(2) of the rules and procedures I am pleased to confirm your appointment as Chairman of the Legislative Committee on Bill C-52, An Act Respecting the Use of Foreign Ships and Non-Duty Paid Ships in the Coasting Trade and in Other Marine Activities of a Commercial Nature.

It is signed Marcel Danis.

Quelqu'un pourrait-il proposer que le Comité fasse imprimer 750 exemplaires des procès-verbaux et témoignages, comme il est prévu par le bureau de régie interne.

M. Forrestall: Aux fins du compte rendu, quelqu'un pourrait-il m'expliquer pourquoi le nombre est fixé à 750 exemplaires?

Le président: On me dit que c'est ce que le bureau de la régie interne a établi comme nombre d'exemplaires habituel pour les comités législatifs.

M. Forrestall: Je suis heureux de proposer cette motion.

La motion est adoptée.

Le président: J'aimerais que quelqu'un propose maintenant une motion autorisant le président à tenir des réunions pour recevoir les témoignages et à en permettre l'impression en l'absence du quorum pourvu que x membres, dont le président ou en son absence la personne qu'il aura désignée, soient présents. Je dois obtenir une motion à cet effet ainsi que le nombre exact de membres qui devront être présents.

M. Forrestall: Quel est le nombre total de membres du Comité, monsieur le président? Sept?

Le président: On propose que trois membres soient présents, y compris le président.

M. Ouellet: Je le propose.

La motion est adoptée.

The Chairman: To question witnesses:

[*Text*]

Que, durant l'interrogatoire des témoins, dix minutes soient accordées à chaque membre au premier tour et cinq minutes au deuxième tour.

Mr. Thacker: I am not sure we even need that, Mr. Chairman, to be quite honest with you. Any other bill you have chaired, I think we have found you have handled it very well, with a sensible rotation.

The Chairman: It is open to the discretion of the chairman.

Mr. Forrestall: Yes, to the discretion of the Chair.

The Chairman: Thank you very much. Now we have to deal with the business the members want to deal with. You have on hand a list of potential witnesses and a projected schedule of meetings.

• 1540

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, it might be useful if we had a little dialogue about the nature and history of this bill. Certainly Mr. Ouellet will be aware, as I am, that notwithstanding that this matter had a very wide hearing some seven, eight, or ten years ago, the fact of the matter is that we had better have another look at it. It is narrower in scope, of course, than the original matter that was in front of us. Notwithstanding that, and recognizing at the same time that the Canada Shipping Act is probably one of the most complex and certainly one of the widest-ranging statutes Canada and Canadians have to live within, perhaps we had better have a half-decent look at this.

My own view is that we can do that here in Ottawa. There is no great necessity or urgency that I have detected to travel. People who are knowledgeable and who are accredited spokesmen for the interest groups are to be found relatively close at hand, either here in Ottawa or in Toronto or Montreal. There are some exceptions on the west coast, but I think the committee is in a position to accommodate labour and management quite comfortably here.

I do not think we should restrict ourselves. I think we should see what interest there is. It is an important bill, and I think we should treat ourselves to the luxury of reintroducing it to ourselves.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, there is certainly no objection from the Minister's perspective if members wish to do that. We have generated for you, through our officials, a list of shipowners, unions, shippers, and shipbuilders that members might find is complete. But maybe it is not complete. So perhaps the best way would be just to start through the list and find out if anybody has anyone to add to the list.

Mr. Angus: Mr. Chairman, following on Mr. Thacker's suggestion, actually we have two lists. We have one that is broken down into shipowner's unions, shippers, and

[*Translation*]

When questioning witnesses, 10 minutes should be allotted to each member during the first round and five minutes during the second.

M. Thacker: Je ne suis même pas sûr que cette motion soit nécessaire, monsieur le président. Je le dis en toute franchise. Tous les autres comités législatifs dont vous avez été le président se sont déroulés très bien et vous avez veillé à ce que chacun ait son tour.

Le président: Alors on pourrait prévoir que cette question est laissée à de la discrétion du président.

M. Forrestall: C'est cela.

Le président: Merci. Passons maintenant aux questions qui intéressent les députés. Nous vous avons distribué une liste des témoins possibles ainsi qu'une proposition d'horaire pour les réunions.

M. Forrestall: Monsieur le président, il serait utile de parler un peu de la nature du projet de loi et son historique. M. Ouellet le sait sans doute, comme moi d'ailleurs: bien que cette question ait été étudiée en profondeur il y a sept, huit ou dix ans, nous devrions la réétudier à l'heure actuelle. Ce projet de loi est évidemment d'une portée moins vaste que le projet de loi original. Cependant, et tout en reconnaissant que la Loi sur la marine marchande du Canada est sans doute l'une des plus complexes et des plus vastes du Canada, il conviendrait sans doute que nous nous penchions avec sérieux sur cette question.

Personnellement, j'estime que les audiences devraient se passer à Ottawa. Il n'est pas très nécessaire ni très urgent de voyager. Les personnes qui s'y connaissent en la matière et qui sont des porte-parole accrédités des groupes d'intérêt se trouvent à Ottawa, Toronto ou Montréal, ce qui n'est pas très loin d'ici. Il y a certaines exceptions pour la côte ouest, mais j'estime que le Comité est à même de recevoir à la fois les représentants du patronat et des syndicats ici.

Je ne crois pas que nous devrions nous restreindre. Nous devrions rechercher les personnes qui s'intéressent à cette question. Il s'agit d'un projet de loi important, et je crois qu'il serait bon pour nous de nous astreindre à réétudier toutes ces questions.

M. Thacker: Monsieur le président, le ministre ne s'oppose certainement pas à une telle façon de procéder si c'est le désir des membres. Les fonctionnaires ont mis au point pour vous une liste des propriétaires de bateau, des syndicats, des expéditeurs et des armateurs, qui devrait être complète. Peut-être y a-t-il quelques noms qui manquent. La meilleure façon de procéder serait, par conséquent, de passer cette liste en revue et de voir si l'on veut y ajouter des noms.

M. Angus: Monsieur le président, pour faire suite à la suggestion de M. Thacker, il faut dire que nous avons en fait deux listes. Nous en avons une regroupant les

[*Texte*]

shipbuilders. Then there is another list, which indicates who has called about Bill C-52. Perhaps on that one we could have a bit of an explanation first. Some are interested in making a presentation. Some are sending a letter. Some of them sent a letter. Then some wish to appear; I am not sure if that is all of the above or what.

The Chairman: I will say first that the one with "Bill C-52" as the title comes from the clerk, and the other one comes from the department.

Mr. Thacker: I understand, Mr. Chairman, that, for example, Anne Burnett, on the list entitled "Bill C-52", does not personally want to appear but will send a letter. Perhaps Mr. Manery could advise us if there are any other individuals or corporations on that list who would rather do it by letter than personally.

Mr. L. Grant Manery (Director, International Shipping Policy, Department of Transport): All the other groups on the list we prepared have indicated they would appear. The only thing I could add to that list is that the Canadian Shippers' Council indicated to me that they would like to appear, and the shipbuilders indicated that two shipyards would like to appear, but they did not get back to me with names.

• 1545

Mr. Thacker: To your list that starts at the top with shipowners and operators, under shippers would you add Canadian Shippers' Council, and under shipbuilders there is a potential of two shipyards. If there is no objection to inviting that group, we could set aside the days and invite our clerk to contact them and line them up.

Mr. Angus: I would want to suggest the addition of the United Steelworkers of America as one umbrella union that is involved in the shipbuilding side of the issue and that they be invited to appear. And perhaps there are other unions that are certified bargaining agents for other shipyard workers elsewhere in the country that I am not familiar with.

Mr. Forrestall: We are taking a very healthy cut at offshore activity. I think it is very important; indeed, if I might not differ from what I said but to qualify what I said, if we were to do any travel, I think it would have to be to examine closer implications of this piece of legislation with respect to offshore activity. I do not believe we have to travel. I believe the expertise can come to us. But I would hope, Mr. Chairman, that our esteemed clerk would make sure we have an adequate representation from that sector of the offshore community. It is very, very vital. And if you will permit me to add to the record, I am delighted to serve once

[*Traduction*]

syndicats, les expéditeurs et les armateurs. Il y en a une autre qui indique le nom des personnes qui ont exprimé leur intérêt quant au projet de loi C-52. À ce sujet, quelques explications s'imposent. Certaines personnes aimeraient présenter un exposé, d'autres vont envoyer une lettre, ou l'on déjà fait. Certains autres désirent comparaître. Je ne suis pas sûr si cela regroupe toutes ces personnes ou ce qu'il en est en réalité.

Le président: Je vous signale que la liste sous la rubrique «Projet de loi C-52» provient de la greffière, et l'autre, du ministère.

M. Thacker: Si je comprends bien, monsieur le président, Mme Anne Burnett, par exemple, dont le nom se trouve sur la liste intitulée «Projet de loi C-52», ne tient pas à comparaître personnellement, mais elle enverra une lettre. M. Manery pourrait peut-être nous dire s'il y a sur cette liste d'autres personnes ou sociétés qui préféreraient plutôt nous envoyer une lettre que de venir ici personnellement.

M. L. Grant Manery (directeur, Politique maritime internationale, ministère des Transports): Tous les autres groupes figurant sur la liste que nous avons préparée ont indiqué qu'ils voudraient comparaître. Il faudrait ajouter également le nom du *Canadian Shippers' Council* qui m'a fait savoir qu'il voudrait comparaître. Les constructeurs navals m'ont indiqué que les représentants de deux chantiers navals voulaient comparaître, mais ils ne m'ont pas encore transmis de noms.

M. Thacker: Voudriez-vous ajouter le nom du *Canadian Shippers' Council* à la liste qui débute par les armateurs et les exploitants, sous la rubrique expéditeurs, ainsi que deux chantiers navals sous la rubrique construction navale. Si personne ne voit d'objection à inviter ce groupe, nous pourrions réserver des jours et inviter notre greffière à contacter ces personnes et à leur assigner un temps de comparution.

M. Angus: J'aimerais également suggérer que l'on ajoute à cette liste le nom des Métallurgistes unis d'Amérique, syndicat regroupant tout le secteur de la construction navale. Il y a peut-être également d'autres syndicats qui sont les agents de négociation accrédités d'autres travailleurs des chantiers navals dans d'autres régions du pays, et que je ne connais pas.

M. Forrestall: Nous avons des idées très précises sur les activités maritimes. C'est très important. J'apporterai donc certaines précisions à ce que j'ai dit précédemment: si nous devions voyager, je crois que ce serait pour examiner de plus près l'incidence de ce projet de loi sur les activités maritimes. Je ne crois pas cependant que nous ayons à voyager, mais les témoins pourraient se déplacer. J'espère, monsieur le président, que notre estimée greffière s'assurera que nous ayons une représentation suffisante de ces secteurs. C'est extrêmement vital en effet. Si vous le permettez, aux fins du compte rendu, je souligne que je suis très heureux de fonctionner une fois de plus sous la

[*Text*]

again under the tutelage of Santosh Sirpaul, having lived with her for years in the political sense of committee work.

M. Ouellet: Je pense que la suggestion faite tout à l'heure est la bonne. Il faut demander à notre greffier de communiquer avec toutes les personnes mentionnées sur les deux listes qui nous sont soumises, aussi bien la liste qui nous a été préparée par le greffier que celle qui nous est donnée par le ministère. On voit que les mêmes noms reviennent souvent sur les deux listes.

Je crois qu'on devrait inviter ces personnes. Le greffier devrait, dès maintenant, essayer de remplir les périodes de temps disponibles à partir de la semaine prochaine et tenir des séances pour disposer des témoins le plus rapidement possible. J'aimerais au moins que tous ceux qui sont mentionnés ici soient contactés et invités.

Quant aux chantiers maritimes, pour les construction de bâteaux, je ne sais pas qui sont les deux chantiers intéressés, mais j'aimerais que l'on communique, par l'entremise du greffier, avec les principaux chantiers maritimes canadiens tant des Maritimes que du Québec et de l'Ouest canadien. Il ne faudrait pas qu'on en invite un ou deux, et que par la suite les autres apprennent qu'ils n'ont pas été invités, et qu'ils auraient voulu se prévaloir de la possibilité de témoigner. Alors, qu'on invite les principaux au Canada, non pas tous les chantiers, mais qu'on fasse une communication avec les principaux chantiers et qu'on essaie de les accommoder.

Mr. Angus: Including the ones in Ontario.

Mr. Forrestall: I think as well the Canadian Marine Officers' Union. I think of the officers' guild. I think they should be. Andy Boyle is listed as having indicated a desire to attend. Maybe he can speak for the marine officers. I think we should have the craft here as well.

• 1550

The Chairman: Do you think it would be possible at the end of this meeting to have a list of these. . .?

Mr. Forrestall: I am sorry, I did not see them. They are listed.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, in terms of the Minister's appearing, if members agree, the Minister would like to appear on Tuesday, October 20 at 3.30 p.m. Then, going beyond that, October 21 and October 22. . . I believe there is a problem for our chairman. But starting on Tuesday, October 27, and then October 28, October 29, November 3, November 4, and November 5, are all quite satisfactory.

Our chairman then has to be away for two weeks on a parliamentary delegation. I believe also that the House

[*Translation*]

tutelle de Mme Santosh Sirpaul. Je travaille avec elle au comité depuis de nombreuses années.

Mr. Ouellet: I think that the suggestion which was made a few moments ago is a good one. We have to ask our Clerk to communicate with all the people mentioned on these two lists which have been submitted to us, the list which was prepared by the Clerk and the other one that was given to us by the Department. Many of the names are common to both lists.

I think we should invite these people. The Clerk should from now on try and fill in the slots from next week on so that we can have meetings and hear witnesses as soon as possible. I would like for all these people on these lists to be contacted and invited to appear.

As far as shipyards are concerned I am not sure which two are interested in appearing, but I would like for the Clerk to communicate with the main shipyards in the Maritimes, Quebec and the Canadian west. It would not be good if we invited one or two, and the others realized that they have not been invited when they wanted to appear. Therefore we should invite the main shipyards in Canada, not all of them, but the main ones. We should communicate with them and try to accommodate them.

M. Angus: Y compris les chantiers navals de l'Ontario.

M. Forrestall: Je pense également qu'il faudrait inviter des représentants du Syndicat canadien des officiers de marine marchande. Je veux parler de la guilde de ces officiers. Je crois qu'il faudrait inviter ces personnes. Andy Boyle, dont le nom figure sur la liste, a indiqué qu'il voulait comparaître. Il pourra peut-être parler au nom des officiers de marine marchande. Je pense qu'il faudrait également inviter le secteur de la construction navale.

Le président: Croyez-vous qu'il serait possible d'obtenir une liste à la fin de cette réunion. . .

M. Forrestall: Je m'excuse, je n'avais pas remarqué, mais leur nom figure sur la liste.

M. Thacker: Monsieur le président, en ce qui concerne la comparution du ministre, si les membres sont d'accord, celui-ci pourrait comparaître le mardi 20 octobre à 15h30. Par la suite, les 21 et 22 octobre. . . Je pense que le président a un problème. Après cela, les dates du 27 octobre, un mardi, puis du 28, 29 octobre, des 3, 4, 5 novembre sont possibles également.

Le président devra s'absenter pendant deux semaines. Il fait partie en effet d'une délégation parlementaire. Je

[*Texte*]

adjourns during the week of November 10, pursuant to our Standing Orders. I think we have the entire week off.

Mr. Angus: We should not meet at all that week.

Mr. Thacker: So why do we not ask our clerk to just line up as many witnesses as she can during that period to November 5? We will decide where we go from there, when our chairman comes back. Or we can decide to carry on in the absence of our chairman, in terms of taking evidence during the week following Remembrance Day.

Mr. Angus: Just for clarification, is Mr. Thacker suggesting the only meeting we have next week is the meeting with the Minister on Tuesday, October 20 at 3.30 p.m.?

Mr. Thacker: Yes. Our chairman will not be able to be here on the Wednesday or the Thursday.

Mr. Angus: That is fine by me, because I cannot be here at all, all next week. I will have somebody come in and substitute for me on Tuesday. That works out nicely, because I will be here for the next two.

The Chairman: Okay. Any objections to that? Do you agree with the agenda?

Mr. Ouellet: You will have to give some time also to the witnesses to prepare their presentations. There will be only one meeting next we; then, starting Tuesday, October 27, you line up for two weeks.

Mr. Forrestall: Is it okay with you?

The Chairman: Do we agree to try to have all witnesses on Tuesday, Wednesday, and Thursday?

Mr. Ouellet: Yes.

The Chairman: The dates are October 27, 28, 29.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, the list that our clerk has provided sets meetings at 11 a.m. and 3.30 p.m. I wonder if members would be prepared to start at 10 a.m. Perhaps we could work an extra witness in at 10 a.m. to 11 a.m., 11 a.m. to 12 noon.

Mr. Angus: Mr. Chairman, the schedule looks fairly similar to other ones that work around—I am thinking of the Transport Committee—the block system. I would be reluctant to change that until after Thursday of this week when the Transport Committee is meeting—tomorrow morning in fact—to discuss its future activities. I think we should hold off any time juggling until after that occurs, just so we do not get ourselves into a bind. Two of us at least and maybe more are members of the Transport Committee.

Mr. Forrestall: I tend to support the suggestion of Mr. Angus, and I am sure it is supported by Mr. Ouellet, that

[*Traduction*]

pense également que la Chambre ajournera au cours de la semaine du 10 novembre conformément au Règlement. Nous aurions donc toute cette semaine libre.

M. Angus: Mais il ne faudrait prévoir aucune réunion.

M. Thacker: Pourquoi alors ne demandons-nous pas à la greffière de prévoir autant de témoins que possible jusqu'au 5 novembre? Nous déciderons ensuite de ce qu'il restera à faire lorsque notre président reviendra. Ou bien peut-être peut-on décider de poursuivre les travaux en l'absence du président. Nous pourrions fort bien recevoir les témoignages au cours de la semaine qui fait suite au 11 novembre.

M. Angus: Quelques précisions: M. Thacker veut-il dire que la seule réunion que nous ayons la semaine prochaine sera celle où comparaîtra le ministre, c'est-à-dire le mardi 20 octobre à 15h30?

M. Thacker: Oui. Le président ne pourra pas être ici mercredi ou jeudi.

M. Angus: Cela me convient très bien, étant donné que je ne pourrai être ici pendant toute la semaine prochaine. J'aurai évidemment un remplaçant mardi. Les choses iront donc très bien, car je serai ici au cours des deux prochaines semaines.

Le président: Très bien. Des objections? Êtes-vous d'accord avec l'ordre du jour?

M. Ouellet: Il faudrait également donner aux témoins la possibilité de se préparer en vue de leur exposé. Il n'y aura donc qu'une seule réunion la semaine prochaine, après quoi, à partir du 27 octobre, un mardi, on sera occupé pendant deux semaines.

M. Forrestall: Êtes-vous d'accord?

Le président: Sommes-nous d'accord pour que tous les témoins comparaissent le mardi, mercredi et jeudi?

M. Ouellet: Oui.

Le président: Il s'agit du 27, 28 et 29 octobre.

M. Thacker: Monsieur le président, la liste qui a été préparée par la greffière prévoit des plages de travail à 11 heures et 15h30. Les membres seraient-ils prêts à commencer à 10 heures, ce qui nous permettrait d'entendre un témoin supplémentaire, nous en aurions donc un de 10 heures à 11 heures, et un autre de 11 heures à midi.

M. Angus: Monsieur le président, cet horaire est semblable aux autres horaires de la grille. Je n'aimerais par conséquent pas y changer quoi que ce soit avant que le Comité des transports n'ait eu sa réunion où il décidera de ses travaux futurs. La réunion aura en fait lieu jeudi de cette semaine. Nous devrions donc peut-être attendre de voir ce qu'il arrivera à ce comité pour ne pas nous retrouver par la suite en difficulté. Il y a deux membres, peut-être davantage, qui font également partie du Comité des transports.

M. Forrestall: Je serais enclin à appuyer la suggestion de M. Angus comme c'est le cas pour M. Ouellet, j'en suis

[*Text*]

we not find ourselves in too great a conflict with the standing committee, and without anticipating what they may decide as their workload for the balance of the fall. They have done a tremendous piece of work with respect to three major pieces of legislation. So they may want to relax a little bit and indulge themselves in legislative committee activity. I think, however, we should wait and see how they are going to apportion themselves for the balance of the fall.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, perhaps members would indicate to our clerk how they would like the witnesses grouped. For example, are you prepared to see the three unions come for one meeting, where they would each make a presentation and then we would question all three? The same with shippers. There are three on the list, plus the Canadian Shippers' Council.

• 1555

Mr. Forrestall: I rather like rebuttal. I rather hope we can have our distinguished leader with us early and have the opportunity to recall, because rebuttal is often very important. And I think, trying to stay with what I said a little bit earlier, while there is great literature with respect to this question, it has not been in front of us for a number of years. So whatever accommodates rebuttal, Mr. Parliamentary Secretary, I am all for it.

Mr. Thacker: I have no objection to that at all, Mr. Chairman. Does anyone have any objection though to one morning session, say from 11 a.m. to 12.30 p.m.?

Mr. Ouellet: It might be difficult. Finding a time that will be suitable to everyone might be difficult. I would rather sit—

Mr. Forrestall: Strange hours.

Mr. Ouellet: Yes, that is right, it may be longer hours some days to accommodate some of the people, because I am afraid. . . It all depends. If the clerk is able to line up all of these people together, let us do it. But if not, I would rather have these witnesses appear before our committee.

Mr. Forrestall: They have a highly professional staff. Let them serve us.

Mr. Ouellet: Sure.

The Chairman: We should have the right to contact all those on the two lists, in addition to that of the shipyards, the main ones across Canada.

Mr. Angus: Plus we will submit additional names at the end of the meeting, or later today.

The Chairman: Right. Is there any other business?

Mr. Thacker: Last point, Mr. Chairman. I am wondering if any members require. . . We have not exactly a briefing book, but information on questions that

[*Translation*]

sûr. Il ne faudrait en tout cas pas nous trouver en conflit avec l'horaire du Comité permanent qui n'a pas encore décidé du travail qu'il fera au cours de l'automne. Le Comité permanent a fait un travail énorme dans le cadre de trois projets de loi importants. Peut-être le Comité voudra-t-il prendre quelque répit et participer aux travaux du comité législatif. Cependant, nous devrions attendre et voir comment il fonctionnera pendant le reste de l'automne.

M. Thacker: Monsieur le président, les membres pourraient peut-être indiquer à la greffière quel devrait être à leur avis le regroupement des témoins. Par exemple, veut-on voir les trois syndicats comparaître au cours d'une seule réunion où ils pourraient chacun faire un exposé pour ensuite répondre aux questions qui s'adresseraient alors à eux trois? C'est la même chose pour les expéditeurs. Il y en a trois sur la liste, sans parler du *Canadian Shippers' Council*.

M. Forrestall: J'aime bien les réfutations. J'espère que notre éminent ministre pourra comparaître très vite devant nous pour qu'on ait la possibilité de le rappeler, car la riposte est souvent très importante. Et pour rester logique, je pense que, même si beaucoup d'encre a coulé sur la question, c'est un sujet que nous n'avons pas débattu depuis un certain nombre d'années. Dans la mesure où la riposte est possible, donc, monsieur le secrétaire parlementaire, je suis tout à fait pour.

M. Thacker: Je n'ai rien contre, monsieur le président. Est-ce que tout le monde est d'accord pour qu'on siège un matin, mettons de 11 heures à 12h30?

M. Ouellet: Ce ne sera peut-être pas facile. Il n'est pas toujours facile de trouver une heure qui convienne à tout le monde. Personnellement, je préfère siéger. . .

M. Forrestall: À des heures bizarres.

M. Ouellet: En effet, vous avez raison. On pourrait peut-être siéger plus longtemps certains jours pour entendre un certain nombre de témoins, car je crains. . . Cela dépend. Si la greffière parvient à regrouper tous nos témoins, parfait. Sinon, je voudrais quand même qu'ils puissent comparaître devant le Comité.

M. Forrestall: Nous avons un personnel très compétent, qui peut s'en occuper.

M. Ouellet: Certainement.

Le président: On devrait pouvoir prendre contact avec tous les particuliers et les organismes dont le nom figure sur les deux listes principales pour tout le Canada, à part la liste relative aux chantiers navals.

M. Angus: On pourra proposer d'autres noms à la fin de la réunion ou plus tard en cours de journée.

Le président: Certainement. Autre chose?

M. Thacker: Un dernier point, monsieur le président. Je me demande s'il y a des députés qui auraient besoin. . . Nous rédigeons une brochure qui n'est pas exactement

[*Texte*]

were raised that we will get to you as quickly as possible. But if members have any other information they would like us to start putting together, I wonder if they are able to indicate that now and we will have Mr. Manery start that background.

Mr. Angus: Do you want to write my speech opposing the. . .? Let us see what you can come up with.

The Chairman: Thank you. This meeting stands adjourned until Tuesday, October 20, 1987, at 3.30 p.m.

Tuesday, February 2, 1988

• 0934

Le président: À l'ordre!

C'est avec plaisir que je préside le Comité législatif sur le projet de loi C-52, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale.

• 0935

Vu que l'article 1 est un titre abrégé, avec votre consentement, nous l'étudierons plus tard. Nous passons donc à l'article 2. Nous avons l'honneur d'accueillir aujourd'hui le secrétaire parlementaire du ministre des Transports, M. Blaine A. Thacker, à qui je souhaite la bienvenue. Je lui demande de nous présenter d'abord les gens du ministère des Transports qui l'accompagnent. Monsieur Thacker.

Mr. Blaine A. Thacker (Parliamentary Secretary to the Minister of Transport): Thank you, Mr. Chairman and members of the legislative committee on Bill C-52. I am happy to be back again as we take up Bill C-52. Welcome, Mr. Tobin, replacing Mr. Ouellet for the Liberal Party, the official opposition. I look forward to working with him on this bill.

As members know, Bill C-52 is really the fourth of six bills, which are a major transportation initiative in this parliament. Members will know of Bill C-18, the National Transportation Act, Bill C-19, the Motor Vehicle Transport Act, as well as Bill C-21, the Shipping Conferences Act, all three of which have now been passed and received royal assent.

Mr. Chairman, we will be asking you for unanimous consent to cancel the meeting tomorrow.

Mr. Tobin: What happened to Bill C-75?

Mr. Thacker: Some bills we do not refer to. We will be asking you to cancel your hearings for tomorrow in order that the three parties might give their second reading

[*Traduction*]

une brochure d'instruction, mais une brochure qui contient des informations sur les questions qui ont été soulevées et que nous vous remettons dans les plus brefs délais. Si les députés ont d'autres renseignements qu'ils aimeraient voir regroupés, ils pourraient peut-être l'indiquer maintenant, et ce serait un point de départ pour M. Manery.

M. Angus: Vous voulez rédiger mon discours contre. . .? On verra ce que vous pouvez nous proposer.

Le président: Je vous remercie. Nous reprendrons nos travaux le mardi 20 octobre 1987, à 15h30.

Le mardi 2 février 1988

The Chairman: Order, please!

I am very happy to be chairing this meeting of the Legislative Committee on Bill C-52, an act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature.

With your consent, we will stand section 1, the short title of the act. We will immediately go to section 2. We are very happy to welcome here today the parliamentary secretary to the Minister of Transport, Mr. Blaine A. Thacker. I will ask him to please start by introducing the officials of the Department of Transport here with him today. Mr. Thacker.

M. Blaine A. Thacker (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Je vous remercie, monsieur le président et mesdames et messieurs du Comité législatif sur le projet de loi C-52. Je suis très heureux d'avoir de nouveau l'occasion de venir témoigner devant vous au sujet de ce projet de loi. Je tiens à souhaiter la bienvenue à M. Tobin qui remplace M. Ouellet de l'Opposition officielle, le Parti libéral. C'est avec le plus grand plaisir que je collaborerai avec lui au sujet de ce projet de loi.

Vous savez sans doute déjà que le projet de loi C-52 est, en fait, le quatrième projet de loi d'une série de six mesures législatives importantes en matière de transport. Les trois autres sont le projet de loi C-18, la Loi nationale sur le transport, le projet de loi C-19, la Loi sur le transport par véhicules à moteur et enfin, le projet de loi C-21, la Loi sur les conférences maritimes lesquels ont été adoptés et ont reçu la sanction royale.

Monsieur le président, je vais maintenant vous demander l'autorisation unanime d'annuler la réunion de demain.

M. Tobin: Que faites-vous du projet de loi C-75?

M. Thacker: Nous préférons passer certains projets de loi sous silence. Nous vous demandons d'annuler les audiences de demain pour permettre aux membres des

[*Text*]

debate on Bill C-105, which is the Railway Safety Act. Then coming up within the next few weeks will be a major bill called the Transportation Accident Investigation Board, which will complete the six bills. So it will be a nice package of legislation that all three parties deserve credit for getting through in this Parliament.

I have with me this morning Mr. Grant Manery and Ms Karen Hecks from the department. As well, we have officials from COGLA, External, Fisheries and Oceans, Finance, the National Transportation Agency, and Revenue. So if any members have questions dealing with specific waivers or exemptions, we will be happy to try to answer.

In terms of witnesses, Mr. Chairman, we have a slate of witnesses booked now, but if members have any other witnesses they wish to hear, we are more than happy to accommodate in any way we can, so we can all understand the total implications of the bill.

I have asked Mr. Manery to take us through the bill, but before I do that I would like to have a word or two. We will be submitting some amendments to change, for example, the CTC to the NTA. We have some amendments with respect to the Canada Shipping Act, and we have a clause to recognize the legitimate mortgages and liens on ships that are seized and sold, which is a request that has been made on behalf of the banking industry.

By way of a brief introduction, Mr. Chairman, members will know that some of the basic facts we all operate under are that the Canadian fleet carry some 99% of the coasting trade, some 90% of the Canada-U.S. transborder traffic on the Great Lakes, and some 50% of the U.S. export grain traffic from the Great Lakes to the St. Lawrence ports.

Consultations to change this bill have been going on since the late 1950s. As you get into your briefing books, you will realize that the Spence commission undertook a study to identify changes to the 1934 coasting trade legislation. In the 1960s there was a commission by H.J. Darling, which was submitted in 1970. Legislation based upon his report was drafted in 1974, but it did not go beyond the committee stage, so we were still left with the older bill.

[*Translation*]

trois partis d'accorder toute leur attention à la deuxième lecture du projet de loi C-105, Loi sur la sécurité ferroviaire. Nous serons également saisis d'ici quelques semaines d'un projet de loi très important sur l'éventuelle création d'une agence d'enquête sur les accidents dans le secteur des transports. Cela complètera la série des six mesures législatives auxquelles j'ai fait allusion plus tôt. Ce sera vraiment grâce à la collaboration des membres des trois partis que nous aurons obtenu l'adoption de ces importantes mesures.

Je suis accompagné ce matin de M. Grant Manery et de Mme Karen Hecks du Ministère. Nous sommes également accompagnés de fonctionnaires de l'Administration du pétrole et du gaz des terres du Canada, des Affaires extérieures, du ministère des Pêches et Océans, du ministère des Transports, de l'Agence nationale des transports, et du ministère du Revenu. Nous serons donc en mesure de répondre à toutes vos questions sur les dispenses ou exemptions particulières.

Nous avons déjà prévu toute une liste de témoins, monsieur le président. Mais si les membres du Comité souhaitent rencontrer d'autres groupes ou particuliers, nous ferons notre possible pour satisfaire à leurs demandes. L'important est que nous comprenions tous les répercussions de cette mesure législative.

J'ai demandé à M. Manery de traiter dans les détails des dispositions du projet de loi. Mais avant de lui donner la parole, je vais vous faire une brève déclaration liminaire. Nous allons en outre proposer que la CTC devienne l'ONT. Nous allons également proposer des amendements à la Loi canadienne sur l'expédition maritime ainsi qu'un amendement visant à reconnaître les hypothèques et droits de rétention légitimes sur les navires qui sont saisis et vendus. C'est le secteur des banques qui nous a demandé de proposer cet amendement.

En guise d'introduction, monsieur le président, j'aimerais vous faire part de certains faits fondamentaux. La flotte canadienne est responsable de 99 p. 100 du cabotage, de 90 p. 100 du trafic transfrontalier sur les Grands lacs et d'environ la moitié du transport des grains exportés par les États-Unis vers les ports du Saint-Laurent en passant par les Grands lacs.

Cela fait près de 30 ans maintenant que l'on étudie l'opportunité de modifier ce projet de loi. Vous verrez en effet dans votre manuel d'information que la Commission Spence s'était chargée de proposer d'éventuelles modifications à la Loi de 1934 sur le cabotage. En 1974, un projet de loi a été rédigé à partir des recommandations du rapport Darling déposé en 1970. La commission Darling avait été constituée dans les années 1960. Malheureusement, ce projet de loi n'est jamais allé plus loin que l'étape du comité. Nous avions donc un vieux projet de loi entre les mains.

[*Texte*]

• 0940

As a result of the concerns expressed regarding economic implications of the coasting trade, a position paper was prepared and circulated to the industry in July 1977. A series of consultations followed, and it became clear that there was a significant degree of concern. As a result, a small team of officials was organized to meet with interested individuals, organizations, associations and unions. Those consultations were completed in 1981, and a background paper was issued by the Hon. Jean-Luc Pepin in 1982. Significant agreement resulted from these consultations, and the 1982 background paper really formed the basis of Bill C-52, which we have before us today.

Also in 1983 the subsidy to the shipbuilding industry was withdrawn, and the proposed coasting trade provisions and the provisions for the Customs and Excise Offshore Applications Act were discussed with the industry. In 1987 the department undertook a further round of consultations with provincial government officials to bring them up to date on the changes that had taken place between 1983 and 1987.

Mr. Chairman, we have Bill C-52 before us. The purpose of this bill is to reserve the Canadian coasting trade to Canadian flagships, where possible, by controlling the temporary entry of foreign flagships. I say "where possible" in recognition of the fact that a suitable Canadian flagship will not always be available for every activity required in the coasting trade. Under these circumstances, a waiver system permits foreign flagships to enter temporarily to carry out the activity.

Committee members will be aware that the principles of this bill are not new. Part XV of the Canada Shipping Act also restricts foreign ships with respect to the coasting trade. However, this bill replaces reference to "British ship" with "Canadian ship", and expands the jurisdiction of the legislation to the continental shelf. It also clarifies that movements of goods or passengers to and from the same port, not only those between ports, are subject to this act.

Part XV speaks of the carriage of goods and passengers. Clearly there exist many other activities that do not involve the carriage of goods or passengers, but we feel they are properly included in the ambit of the proposed legislation; dredging, cable laying, and support for offshore drilling activities are examples.

There are several exemptions to the proposed legislation, which will be discussed in detail during the review. For now, though, I will simply point out that these exceptions have been introduced in order to prevent

[*Traduction*]

Un document de principe a été rédigé et remis aux représentants de ce secteur en juillet 1977 par suite des préoccupations qui avaient été soulevées au sujet des éventuelles répercussions économiques du cabotage. Les diverses consultations qui ont eu lieu suite à la parution de ce document ont fait reporter le degré des préoccupations. C'est pourquoi une petite équipe de fonctionnaires a été constituée pour rencontrer les particuliers, les organisations, les associations et les syndicats intéressés. Ces consultations ont pris fin en 1981 et l'honorable Jean-Luc Pépin a rédigé un rapport sur la question en 1982. L'entente presque générale apparue a donné naissance au projet de loi C-52.

Il est également important de signaler que les subventions au chantier maritime ont été supprimées en 1983. Les dispositions sur le cabotage et les dispositions de la Loi sur la compétence extracôtière du Canada pour les douanes et accises ont fait l'objet de consultations avec les représentants de ce secteur. En 1987, le ministère a entrepris une nouvelle série de consultations avec les fonctionnaires provinciaux pour les mettre au courant des changements intervenus entre 1983 et 1987.

Monsieur le président, nous sommes maintenant saisis du Projet de loi C-52. Ce projet de loi a pour but de restreindre, lorsque c'est possible, le cabotage canadien aux navires battant pavillon canadien en contrôlant l'entrée temporaire des navires battant pavillons étrangers. Je précise «lorsque c'est possible», sachant qu'un navire adapté, battant pavillon canadien, ne sera pas disponible pour chacune des activités liées au cabotage. Dans ces circonstances, une procédure d'exemption permet aux navires battant pavillons étrangers de se livrer de façon temporaire à des activités de cabotage.

Les membres du Comité comprendront bien que les principes de ce projet de loi ne sont pas nouveaux. La Partie XV de la Loi sur la marine marchande du Canada limite également la participation des navires étrangers aux activités de cabotage. Toutefois, le Projet de loi C-52 remplace la référence au navire «britannique» par navire «canadien» et étend la portée de cette mesure législative au plateau continental. Il précise aussi que le transport des marchandises ou des passagers en provenance et à destination d'un même port, et non seulement entre deux ports, est visé par la loi.

La Partie XV fait mention du «transport des marchandises et des passagers». Il existe évidemment bon nombre d'activités autres que le transport des marchandises et des passagers. Nous croyons, cependant, qu'elles sont clairement prévues par le projet de loi. Mentionnons, entre autres, le dragage, la pose de câbles et les services de soutien pour les activités de forage en mer.

Plusieurs exemptions existent en rapport avec l'application du projet de loi. Nous en discuterons en détail dans le cadre de nos audiences. Je voudrais simplement ajouter que ces exemptions ont été prévues

[*Text*]

overlap of jurisdiction or to conform with international law.

I would like to specifically address some points made by the hon. members during the second reading debate. On the matter of taking the reservation principle further and reserving coasting trade activity to Canadian-built ships, Canadian shippers and Canadian shipowners have indicated that such a provision would lead to increased costs. Canadian-built ships are more costly than those available on the world market. This fact alone means that shipowners cannot offer shipping services at prices as low as they could if they could avail themselves of the lower construction costs and financing costs on the world market. The 25% import duty puts an upper limit on these costs. Crewing and other costs, however, add to the cost of operation of Canadian vessels in the coasting trade.

Many representations have been made to us requesting that we not model this legislation after the U.S. Jones Act, which does reserve domestic trade to U.S.-built ships. A Jones Act would remove the 25% ceiling on the construction and financing costs. Shipping costs are important to shippers, especially to those shippers who use this service to position their goods in Canada for export. In addition, it is impractical to impose the Canadian-built requirement on all users of ship services in Canada because suitable Canadian ships simply do not exist for every requirement. As members will recall, a temporary waiver system exists to deal with these situations.

• 0945

We do not feel the exemptions contained in the bill are taking away from the Canadian shipbuilding industry's ability to survive in this competitive field. While it is obvious that reservation to Canadian built ships may create opportunities for this sector, there is a rationale for each exemption. Two specific exemptions have been raised by members, fishing vessels and production platforms. Both these types of vessels are currently regulated by the Canadian government and additional regulation would not improve the situation.

The bill does not address deep-sea shipping and the development of a Canadian deep-sea merchant marine. Its provisions are specifically designed for the domestic shipping environment to achieve maximum benefits for Canadians. On the issue of the real impact of the bill, over 95% of the coasting trade is currently carried in Canadian registered vessels.

[*Translation*]

afin d'éviter un chevauchement de juridiction ou de rendre les procédures conformes à celles établies dans la législation internationale.

J'aimerais maintenant traiter de quelques points qu'ont soulevé les honorables députés dans le cadre du débat en deuxième lecture. Pour ce qui est de pousser plus avant la prescription concernant la limitation et de restreindre les activités de cabotage aux navires construits au Canada, j'aimerais souligner que les expéditeurs et les propriétaires de navires canadiens ont indiqué qu'une telle disposition entraînerait une hausse du coût. Les navires de fabrication canadienne sont plus coûteux que ceux que l'on trouve sur le marché mondial. Ce seul fait signifie que les armateurs ne peuvent offrir des services maritimes à des prix aussi bas que s'ils pouvaient se prévaloir des coûts de construction et de financement qu'offre le marché mondial. Le droit d'importation de 25 p. 100 crée une limite supérieure pour ces coûts. L'équipage et les autres coûts augmentent le coût d'opération des navires canadiens dans le cabotage.

De nombreuses recommandations nous ont été soumises nous demandant de ne pas baser cette loi sur la loi Jones, une loi qui réserve le commerce intérieur aux navires construits aux États-Unis. Une loi Jones annulerait le plafond de 25 p. 100 des coûts de construction et de financement. Les coûts de services maritimes sont importants pour les expéditeurs, surtout pour ceux qui utilisent ce service pour disposer leurs biens au Canada pour fin d'exportation. En outre, il n'est pas réaliste d'imposer aux usagers des services maritimes au Canada, d'avoir recours à des navires de fabrication canadienne parce que le Canada ne dispose pas de tous les types de navires nécessaires aux activités de cabotage. Les députés s'en souviennent sans doute, un système de dispense provisoire est prévu dans ces cas-là.

A notre avis, les exemptions prévues dans le projet de loi n'empêcheront pas l'industrie canadienne de la construction navale de survivre dans ce domaine concurrentiel. Même si le fait de réserver ce marché aux navires construits au Canada va de toute évidence créer des possibilités pour ce secteur, il y a une raison à chaque exemption. Les députés en ont cité deux cas précis, à savoir les bateaux de pêche et les plates-formes de production d'hydrocarbures. Ces deux types de navires sont actuellement assujettis à la réglementation du gouvernement canadien et il serait souhaitable d'imposer de nouveaux règlements dans ce domaine.

Dans ce projet de loi, il n'est question ni de la navigation hauturière ni de la création d'une marine marchande hauturière canadienne. Ces dispositions visent précisément à procurer le maximum d'avantages aux Canadiens sur le plan de la navigation intérieure. Quant aux véritables répercussions qu'aura le projet de loi, plus de 95 p. 100 du cabotage s'effectue actuellement par des navires d'immatriculation canadienne.

[*Texte*]

The purpose of this bill, as mentioned earlier, is to clarify certain provisions and to make this legislation compatible with the Customs and Excise Offshore Application Act in terms of the offshore. In short we believe this is a balanced bill which, while reserving all commercial marine activities under Canadian jurisdiction to Canadian flag ships, still allows Canadian shippers the benefit of non-Canadian ships where no suitable Canadian ships are available. This ensures jobs for Canadians, encourages Canadian ship owners and operators to have their ships built and repaired in Canada and allows shippers the benefit of foreign ships where required.

Bill C-52 does not address any issues arising from the free trade agreement with the United States. This is not the intent of the bill. Every effort should be made by this committee to encourage witnesses to concentrate on their industry's concerns with the bill as drafted and to discourage long presentations on free trade issues.

The government is committed to finding a mechanism, if necessary, to nullify any effect on the shipping industry that results from the elimination of the current 25% import duty. The necessary legislation to accomplish this will likely be put forward in an omnibus bill. I encourage all members to refrain from debating on free trade unnecessarily although, having been in opposition some years, I appreciate that it may come up from time to time. When the omnibus bill is presented, we will have lots of time to look at that aspect.

Two further consequential amendments to the bill will have to be made as a result of events which occurred since Bill C-52 was introduced in the House. As I said earlier, the provisions of the National Transportation Act, creating the new National Transportation Agency to replace the old Canadian Transport Commission, have now been proclaimed into force. Consequently, an amendment to Bill C-52 is in order to substitute the name National Transporation Agency wherever the name Canadian Transport Commission appears.

As a result of the passage into law of an act to amend the Canada Shipping Act, formerly Bill C-39, one further consequential amendment to Bill C-52 is required. It will be necessary to further amend section 136 of the Canada Shipping Act to ensure that no further reference to licences appears in that provision. A new clause 25.1 to Bill C-52 will be drafted to accomplish this result.

Mr. Chairman, we are in a position to take general questions.

The Chairman: Mr. Manery, do you have some comments or other details to add?

[*Traduction*]

Comme nous l'avons dit plus tôt, le projet de loi vise à éclaircir certaines dispositions et rendre cette mesure compatible avec la Loi sur la compétence extra-côtière du Canada pour les douanes et l'accise en ce qui concerne les zones extra-côtières. En résumé, c'est à notre avis un projet de loi équilibré qui, tout en réservant toutes les activités maritimes de nature commerciale relevant de la compétence canadienne aux navires battant pavillon canadien, permet toutefois aux expéditeurs canadiens d'avoir recours à des navires étrangers lorsqu'un navire canadien convenable n'est pas disponible. Cela garantit des emplois pour les Canadiens, incite les propriétaires et exploitants de navires canadiens à faire construire et réparer leurs navires au Canada, tout en permettant aux expéditeurs d'avoir recours à des navires étrangers au besoin.

Le projet de loi C-52 ne porte pas sur les questions découlant de l'accord de libre-échange avec les États-Unis. Ce n'est pas son objet. Le Comité devrait faire tout son possible pour inciter les témoins à se concentrer sur les préoccupations de leur industrie relatives au projet de loi sous sa forme actuelle, et les dissuader de faire de longs exposés sur le libre-échange et ses répercussions.

Le gouvernement est déterminé à trouver un moyen, au besoin, d'éviter que l'industrie maritime ne pâtisse de la suppression du droit d'importation de 25 p. 100 actuellement en vigueur. Les mesures législatives nécessaires à cette fin seront vraisemblablement proposées sous forme de projet de loi polyvalents. J'invite tous les membres du Comité à s'abstenir de discuter inutilement du libre-échange même si, ayant été dans l'opposition pendant quelques années, je comprends que la question se pose à l'occasion. Lorsque le projet de loi polyvalent sera présenté, nous aurons tout le temps voulu pour en discuter.

Il faudra apporter deux autres amendements corrélatifs au projet de loi, en raison d'événements survenus depuis la présentation du projet de loi C-52 à la Chambre. Je le répète, les dispositions de la Loi nationale sur les transports concernant la création du nouvel Office national des transports, qui remplacera l'ancienne Commission canadienne des transports, viennent d'être proclamées. C'est pourquoi il faudra modifier le projet de loi C-52 en vue de substituer le nom de l'Office à celui de la Commission dans tous les cas où il figure dans le projet de loi.

Il faudra apporter un autre amendement corrélatif au projet de loi C-52 du fait que le projet de loi C-39, visant à modifier la Loi sur la marine marchande du Canada, a pris force de loi. Il faudra modifier en outre l'article 136 de la Loi sur la marine marchande du Canada pour y supprimer toute mention relative aux licences. Un nouvel article 25.1 sera ajouté au projet de loi C-52 à cette fin.

Monsieur le président, nous sommes prêts à répondre à vos questions de portée générale.

Le président: Monsieur Manery, avez-vous des observations à faire ou d'autres détails à nous fournir?

[*Text*]

Mr. Grant Manery (Director, International Shipping Policy Branch, Department of Transport): I have nothing in general, but I could go through clause by clause.

Mr. Angus: Mr. Thacker, I was interested in your remarks about controlling ourselves about the Mulroney trade deal. Let me remind you that transporation was specifically exempted from that deal, and technically under the rules of the House, whether it is an omnibus bill or whatever, we would not be able to talk about transportation because it is not included.

• 0950

Mr. Forrestall: Canadians really love it.

Mr. Angus: Let us not get into that one.

Mr. Forrestall: No, and you know how much you believe in Angus Reid.

Mr. Angus: Some days.

Mr. Thacker, in your opening comments you made reference to the fact that 99%, I think it was, of the coastal trade is now handled by Canadian-flagged and Canadian-owned vessels. Is that correct? Is it 99% or 95%?

Mr. Thacker: It is 99%.

Mr. Angus: So really we are talking in the context of the exemptions. We are not talking about all that many in an overall sense.

If we are not talking about many exemptions, and if—and I have looked at one of them—we now are into our third or fourth year of an exemption for one ship plying the lakes during the winter. . . It is a tanker without ice-breaking capabilities, but they can move through ice. It is sixteen-year-old technology; it is not as if it is a modern vessel that just came into being two or three years ago. Yet the Government of Canada is continuing to provide exemptions. I am making the assumption that there has been an exemption granted for this winter.

Would it not be the responsibility of the Government of Canada after the first year to talk to the industry, to find out is this going to be a long-term thing in terms of movement of liquid cargo on the lakes during the winter months, and if so, to then go to one of the ship-building companies or to those who are hiring the vessel now and say that this exemption will not be allowed to continue forever, by 1990 you must replace it with a Canadian-built vessel. Would that not make sense? Would that not be the responsibility of the Government of Canada?

Mr. Thacker: Well, I think if you were the government you probably would try to get into that degree of detail in terms of any industry. But I think our general attitude

[*Translation*]

M. Grant Manery (directeur, Direction de la politique maritime internationale, ministère des Transports): Je n'ai pas d'observation générale, je pourrais examiner le projet de loi article par article.

M. Angus: Monsieur Thacker, j'ai écouté avec intérêt ce que vous avez dit au sujet de l'accord commercial Mulroney. J'aimerais vous rappeler que cet accord ne s'applique pas du tout aux transports et que, en vertu du règlement de la Chambre, qu'il s'agisse d'un projet de loi polyvalent ou autre, nous ne pourrons pas parler des questions de transports puisqu'elles ne sont pas visées par cet accord.

M. Forrestall: Les Canadiens sont vraiment favorables à cet accord.

M. Angus: Ne nous lançons pas dans cette discussion.

M. Forrestall: Non, et nous savons quelle importance vous accordez à Angus Reid.

M. Angus: Certains jours.

Monsieur Thacker, dans vos remarques préliminaires, vous avez dit que 99 p. 100, sauf erreur, du cabotage est effectué actuellement par des navires battant pavillon canadien et appartenant à des Canadiens. Est-ce exact? Est-ce 99 ou 95 p. 100?

M. Thacker: J'ai bien dit 99 p. 100.

M. Angus: Donc, lorsque nous parlons d'exemptions, je suppose qu'il n'y en a pas énormément dans l'ensemble.

S'il n'y a pas beaucoup d'exemptions, et si—et j'en examiné un exemple—un navire qui dessert les lacs pendant l'hiver a obtenu une exemption pour la troisième ou quatrième année consécutive. . . Il s'agit d'un pétrolier qui n'est pas équipé d'un brise-glace, mais qui peut toutefois naviguer dans les glaces. Cette technologie est vieille de 16 ans; ce n'est pas comme s'il s'agissait d'un navire moderne construit il y a deux ou trois ans. Et pourtant, le gouvernement du Canada continue à accorder des exemptions. Je suppose qu'il en a encore accordé une cet hiver.

Le gouvernement du Canada ne devrait-il pas consulter l'industrie au bout de la première année pour déterminer si le transport d'une cargaison liquide sur les lacs pendant l'hiver est une activité à long terme et, si c'est le cas, s'adresser à l'une des sociétés de construction navale ou à ceux qui louent le navire maintenant, en leur disant que l'exemption ne pourra pas être accordée indéfiniment et, d'ici 1990, il faudra mettre en service un navire construit au Canada. N'est-ce pas une bonne idée? Cette responsabilité n'incombe-t-elle pas au gouvernement du Canada?

M. Thacker: Eh bien, si vous étiez le gouvernement, vous essayeriez sans doute d'aider au maximum n'importe quelle industrie. Toutefois, nous partons du principe que

[*Texte*]

would be that if there is a niche out there, there will be some entrepreneur who will fill it.

I can only assume that in this particular case somebody is not prepared to put up their money and build a ship just to fill that one niche, so you would continue to use this technology. But I suppose at some point somebody will move in. If there is a dollar to be made, you would think the niche would be filled, would you not?

Mr. Angus: But is it not part of the responsibility of a government that has legislation in place, that provides for certain rules, to ensure that the vast majority of traffic between Canadian ports is carried on vessels owned in Canada? Is it not the next stage to suggest that where you have allowed an exemption, and have therefore identified a need. . .? I am not saying the government should build it and own it and operate it. I am not saying that at all, but it could act as the catalyst, if you like, to see if you can get someone to do it.

Obviously if an entrepreneur looks at an existing service, sees that the Government of Canada is allowing this vessel in on a regular basis with an exemption, he is going to think twice about building a vessel that may cost more to operate than the current one. I grant that. But without that trigger mechanism, without the assistance of the government in terms of a leadership role, by saying to the people who are currently getting an exemption they have four years to find a Canadian alternative. . .

Mr. Thacker: But I think, Mr. Angus, a Canadian person who provided the ship would automatically have the protection of the statute, and the foreign ship would not be able to get in if there was a Canadian ship there. So there is nothing to block the Canadian person other than just dollars, I presume. The minute there is a ship there, even though it costs more to use, this act forces Canadian shippers to use that ship if it is Canadian. The foreign waiver cannot apply if there is a Canadian ship available to do the job. So again it gets back to why somebody has not jumped in and filled that niche for the chemicals you are talking about.

• 0955

I think it must be economics. It is also possible, with the more expensive ship the shippers would have to use, that it may just make the cost of that product high enough that it cannot be exported and everybody will go down the tubes.

Mr. Angus: It is not a question of the product being exported. It is from one Canadian port to another.

Mr. Thacker: Then the purchasers of those chemicals might be able to use rail or truck or bring a ship in from some other country. This is one area where the

[*Traduction*]

s'il y a un créneau dans ce domaine, il y aura bien un entrepreneur pour le prendre.

Je suppose que dans ce cas précis, personne n'est disposé à investir pour construire un navire uniquement pour profiter de ce créneau, et que l'on préfère continuer à utiliser cette technologie. Je suppose que quelqu'un se décidera un jour ou l'autre. S'il y a de l'argent à gagner, quelqu'un prendra bien ce créneau, d'après moi.

M. Angus: Mais un gouvernement qui met des lois en vigueur et prévoit certains règlements n'est-il pas tenu de s'assurer que l'essentiel du trafic entre les ports canadiens est acheminé à bord de navires qui appartiennent à des Canadiens? Une fois qu'une exemption a été accordée, et que l'on a donc déterminé un besoin, l'étape suivante ne consisterait-elle pas. . .? Je ne prétends pas que le gouvernement devrait construire et exploiter ce navire tout en en étant propriétaire. Ce n'est pas du tout ce que je veux dire, mais il pourrait agir comme catalyseur, si vous voulez, pour voir si quelqu'un est prêt à le faire.

Manifestement, si un entrepreneur s'aperçoit que le gouvernement du Canada accorde régulièrement une exemption à un navire qui assure un service donné, il va y réfléchir à deux fois avant de construire un navire dont l'exploitation risque de lui coûter plus cher. J'en conviens. Toutefois, sans ce petit coup de pouce, sans l'aide du gouvernement qui devra donner l'exemple en disant aux gens qui obtiennent actuellement une exemption qu'ils ont quatre ans pour trouver un navire canadien. . .

M. Thacker: Je pense, monsieur Angus, qu'un Canadien prêt à fournir le navire serait automatiquement protégé par la loi et que le navire étranger ne pourrait pas être mis en service si un navire canadien était disponible. Rien n'arrête donc le Canadien, si ce n'est une question financière. Dès l'instant où un navire canadien est disponible, même si son utilisation coûte plus cher, la loi oblige les expéditeurs canadiens à l'utiliser en priorité. La dispense pour l'utilisation d'un navire étranger ne s'applique pas si un navire canadien peut être utilisé pour assurer ce service. Là encore, il y a lieu de se demander pourquoi personne n'a sauté sur l'occasion et pris ce créneau pour le transport de produits chimiques dont vous parlez.

Ce doit être pour des raisons économiques. Il est possible aussi, étant donné que les affréteurs devraient utiliser un navire qui coûte plus cher, que le coût du produit devienne trop élevé pour pouvoir être exporté; dans ce cas-là, tout le monde boirait le bouillon.

M. Angus: Il ne s'agit pas d'exporter le produit. On parle de transport entre deux ports canadiens.

M. Thacker: Les acheteurs de ces produits chimiques pourraient donc les faire transporter par les chemins de fer, les camions ou encore faire venir un navire de

[*Text*]

marketplace would determine if the niche was filled or not. That is the way it seems to my mind, anyway.

Mr. Angus: The marketplace does not always serve the best interests of the country.

Let me dwell for a moment on the Jones Act, and your suggestion that there are those in the country who do not want to see us parallel the Jones Act. There are others, including the ship-building industry, who do want to see us emulate the Jones Act. If we took that route, the existing vessels would have to be grandfathered. There is no way we are going to tell any of the Canadian fleets that they have to get rid of and replace anything that was not built in this country. That would be suicide.

In terms of down the road, let us face it, the last vessel for the lakes was built for N.M. Paterson & Sons. It was launched two, three years ago. It was the last vessel ever to come out of Collingwood, although part of it was built up at Port Ship in Thunder Bay. The reason they built that vessel was that they got a long-term contract from the Canada Wheat Board, which guaranteed them some stability of income for a time.

If we have a Jones Act that provides that from here on in all new vessels acquired by a Canadian company must be owned, flagged, and built in Canada, what studies has your department done to determine the impact on jobs and shipping costs? What studies has your department done to determine the actual impact of a Jones Act.

Mr. Thacker: Mr. Forrestall has some information on that, and Mr. Manery might as well. I just wanted to put your question in context of the shipping industry worldwide. We all know that there is an enormous overcapacity and superabundance of ships. Japan, if I recall right, has contracted its industry something like 20%, following 15% a couple of years ago.

Mr. Angus: Twenty percent of what?

Mr. Thacker: Its capacity in ship building. Europe has dropped some 43%. So the whole world is constricting. Mind you, at the same time Brazil has jumped in and is aggravating the problem by building ships. South Korea and Taiwan are having to cut back. So I would wonder if this would be an appropriate time, in a global context, for the nation to make a decision to put in a Jones Act. I mean, it could always be there; it is open to any of us as political parties to take that as a position and go out and fight for the hearts and minds of our fellow citizens on it.

Mr. Angus: What about studies, though?

[*Translation*]

l'étranger. Dans ce secteur, c'est le marché qui déterminera si le créneau a été pris ou non. C'est du moins mon impression.

M. Angus: Le marché ne sert pas toujours l'intérêt supérieur du pays.

J'aimerais dire quelques mots au sujet de la loi Jones. Vous avez dit que certains Canadiens ne veulent pas que nous adoptions une loi semblable. D'autres, et notamment dans l'industrie de la construction navale, souhaitent que nous prenions exemple sur les dispositions de la loi Jones. Si nous le faisions, il faudrait adopter une disposition des droits acquis à l'égard des navires actuels. Il est impensable de demander aux propriétaires de flottes canadiennes de se débarrasser des navires étrangers et de les remplacer par des navires construits au Canada. Ce serait un suicide.

Quant à l'avenir, soyons honnêtes, le dernier navire destiné aux Grands lacs a été construit par N.M. Paterson & Sons. Il a été lancé il y a deux ou trois ans. C'est le dernier navire sorti du chantier de Collingwood, même si certains éléments ont été construits au chantier de Port Ship à Thunder Bay. La société a construit ce navire parce qu'elle a obtenu un contrat à long terme de la Commission canadienne du blé, qui lui a garanti un revenu stable pendant un certain temps.

Si nous adoptions une loi Jones, selon laquelle à partir de maintenant, tous les navires qu'achètera une société canadienne doivent appartenir à des Canadiens, battre pavillon canadien et être construits au Canada, quelles études votre ministère a-t-il faites pour évaluer les répercussions que cela aura sur les emplois et les frais de transport maritime? Quelles études vos services ont-ils fait pour évaluer l'incidence réelle d'une loi Jones?

M. Thacker: M. Forrestall a des renseignements sur ce point, et M. Manery en a peut-être aussi. Je voulais simplement replacer votre question dans le contexte de l'industrie maritime mondiale. Nous savons tous qu'il y a une énorme surabondance de navires. Le Japon, si je m'en souviens bien, a effectué des compressions de l'ordre de 20 p. 100 dans ce secteur, contre 15 p. 100 il y a deux ans.

M. Angus: Vingt p. 100 de quoi?

M. Thacker: De sa capacité de construction de navires. L'Europe a réduit sa production de près de 43 p. 100. On a donc ralenti la production dans le monde entier. Remarquez bien, en même temps le Brésil s'est mis de la partie et il aggrave le problème en construisant des navires. La Corée du Sud et Taïwan doivent également restreindre la production. C'est pourquoi je me demande si le moment serait bien choisi, compte tenu de la conjoncture mondiale, pour décider au Canada de mettre en oeuvre une sorte de loi Jones. Ce que je veux dire, c'est que la possibilité existera toujours; ce sera à nous, en tant que parti politique, d'adopter cette position et d'essayer de convaincre nos concitoyens de son bien-fondé.

M. Angus: A-t-on fait des études, toutefois?

[*Texte*]

Mr. Forrestall: The major study, by DRIE, is in the process of being completed.

Mr. Angus: When will that study be available?

Mr. Forrestall: I do not know, but it is easily determinable.

• 1000

Mr. Angus: Mr. Thacker and his officials can endeavor to determine the timelines in that study, and also to give us an idea of what the study is covering. If that study is going to be out within a month, then I think it has a direct bearing on the work of this committee. If it is not going to be out for a year, then we have to do things in spite of it.

Mr. Tobin: The members of the committee appreciated the information Mr. Forrestall volunteered. I wonder could he explain what is the scope of the studies. Is it a shipbuilding-policy study, to look at existing capacity in Canada, look at what a Jones Act type of provision in Bill C-52 would do to the industry in this country, the economic consequences of that kind of provision—what is it, do you know?

Mr. Thacker: Just to interrupt before Mr. Forrestall speaks, the study has been completed. It is in English only, and is in the process of being translated. If the committee were amenable, we could certainly distribute a chapter of it, and the whole report would be available once it is translated. I would be happy to do so.

Mr. Tobin: Could we have that passed around the room?

Mr. Forrestall: I do not think that until it is translated it should be. We sometimes do things and then just pay lip service to it. I think we should possibly look at it by all means—

Mr. Tobin: I totally agree, but we can informally pass it around, and formally table it when it is in both languages. We can have someone make copies and then informally pass around what is available, and you can formally table it, Mr. Chairman, at the appropriate time. Is that agreed?

The Chairman: I agree with that. No problem.

Mr. Angus: Mr. Thacker, could you or your officials elaborate on exactly the framework of that study?

Mr. Manery: The study was done by DRIE. It was looking at the shipbuilding industry, and it looks at the profile of the industry, and addresses some of the costs in Canada dealing with shipbuilding, and compares that with costs on the world market.

Mr. Angus: Does it in any way determine the impact of a Jones Act in Canada?

[*Traduction*]

M. Forrestall: La principale étude effectuée par le MEIR est sur le point d'être terminée.

M. Angus: Quand sera-t-elle disponible?

M. Forrestall: Je n'en sais rien, mais c'est facile à vérifier.

M. Angus: Monsieur Thacker et ses collaborateurs peuvent se renseigner pour voir quand cette étude sera terminée et nous donner une idée aussi de sa portée. Si elle doit être publiée d'ici un mois, elle pourra être utile aux travaux de notre Comité. Si les résultats ne sont pas publiés avant un an, eh bien nous devrons nous en passer.

M. Tobin: Les membres du Comité savent gré à M. Forrestall des renseignements qu'il leur a communiqués spontanément. Pourrait-il nous dire quelle est la portée de cette étude. S'agit-il d'une étude sur la politique de construction navale, visant à examiner la capacité actuelle du Canada, à voir quelle répercussion l'adoption de disposition semblable à celle de la loi Jones aurait sur l'industrie au Canada, ou l'incidence économique de ce genre de dispositions—qu'en est-il?

M. Thacker: J'aimerais dire quelque chose avant que M. Forrestall ne réponde: L'étude est terminée. Elle n'est qu'en version anglaise et est en cours de traduction. Si le Comité le souhaite, nous pourrions sans nul doute vous en distribuer un extrait, et vous pourriez recevoir tout le rapport lorsqu'il sera traduit. Je serais heureux de vous le communiquer.

M. Tobin: Pouvez-vous le faire circuler dans la pièce?

M. Forrestall: Je ne pense pas qu'on puisse le faire avant que la traduction soit terminée. Dans certains cas, nous n'agissons qu'en paroles. À mon avis, nous devrions essayer de l'examiner par tous les moyens. . .

M. Tobin: Je suis parfaitement d'accord, mais nous pouvons faire circuler le document officieusement et le déposer officiellement lorsqu'il sera disponible dans les deux langues. Quelqu'un pourrait peut-être en faire des copies et nous distribuer ce que vous avez en main, à titre officieux, et vous pourrez déposer officiellement le document, monsieur le président, au moment opportun. Êtes-vous d'accord?

Le président: Je n'y vois aucun inconvénient.

M. Angus: Monsieur Thacker, vos collaborateurs ou vous pourriez-vous nous expliquer les grandes lignes de cette étude?

M. Manery: L'étude a été réalisée par le MEIR. Cette étude vise tout d'abord à établir le profil de l'industrie de la construction navale et à examiner certains coûts en matière de construction de navires au Canada, pour établir une comparaison avec ceux des autres pays.

M. Angus: Cette étude porte-elle de quelque façon sur les répercussions d'une éventuelle loi Jones au Canada?

[*Text*]

Mr. Manery: No. I do not think it specifically looked at determining the impact of the Jones Act in Canada.

Mr. Angus: Mr. Thacker, are there any specific studies done by the Department of Transport with regards to shipping, to determine the positive and negative aspects of a Jones Act, Canadian-style?

Mr. Thacker: We do not have any specific Department of Transport studies. I am informed that it goes back to the Darling report, and that since that time there have been, just on balance, more pressures within the broad industry to stay away from the Jones Act than to get into a Jones Act. There is no doubt that the shipbuilders would like to have it, but the rest of the industry has overwhelmed them in terms of numbers and argument and all of that.

Mr. Angus: Is there anything in those studies that would suggest what the increased cost would be for having a mandatory requirement of Canadian-built vessels plying the coastal waters?

Mr. Thacker: I do not know of any study in Transport Canada that does that, Mr. Angus.

Mr. Angus: Perhaps, Mr. Chairman, when we get to our witnesses, that is one of the ones we might want to pursue.

Mr. Forrestall: I just might make the companion observation with respect to the line of questioning of Mr. Angus concerning Mr. Thacker's responses that because it is part of our economic development, the lead department in the area that you are generally talking about has been taken by DRIE. This is one study. There are a number of other studies that are related, and which will demonstrate the interrelationship of shipyard activity with economic development. While it approaches it from a slightly different point of view than the narrow requirements of the matter in front of us, this work has been done on an ongoing basis. This work has been done on an ongoing basis, going back even before the Macdonald Royal Commission, which still stands as a good overview of the general situation, Mr. Angus.

• 1005

Mr. Tobin: I do not intend to ask any questions at this stage. I am eager to hear from witnesses.

There is no doubt that the bill was designed for postwar Canada. The bill is much outdated. Whether we want to refer to it that way or not, the bill really becomes part and parcel of the so-called shipbuilding policy of the country, to the extent there is one or to the extent we are waiting for one to be announced. So I think Mr. Angus's questions are perfectly legitimate.

Mr. Forrestall is right when he says other departments have a role to play; but primarily what is in here will

[*Translation*]

M. Manery: Non. On a pas précisément examiné cette question.

M. Angus: Monsieur Thacker, le ministère des Transports a-t-il fait des études précises pour déterminer les répercussions positives et négatives d'une loi Jones à la canadienne sur l'industrie maritime?

M. Thacker: Le ministère des Transports n'a fait aucune étude précise à ce sujet. D'après mes renseignements, cela remonte au rapport Darling et depuis lors, dans l'ensemble, l'industrie a fait davantage de pressions pour que l'on n'applique pas une loi semblable à la loi Jones au Canada. Il ne fait aucun doute que cela plairait aux constructeurs de navires, mais les autres secteurs de l'industrie ont fait des pressions beaucoup plus importantes.

M. Angus: A-t-on évalué, dans le cadre de ces études, ce qu'il en coûterait s'il était obligatoire d'utiliser des navires de construction canadienne pour naviguer dans les eaux côtières?

M. Thacker: À ma connaissance, aucune étude de Transport Canada ne portait sur cette question, monsieur Angus.

M. Angus: Lorsque nous interrogerons les témoins, monsieur le président, nous pourrions peut-être vérifier cette question.

M. Forrestall: Je voudrais faire une remarque au sujet du genre de questions que M. Angus pose à M. Thacker et des réponses de ce dernier. Étant donné que cela relève du développement économique, le principal ministère à entreprendre ce genre d'études est le MEIR. Il s'agit là d'une étude. Il y en a d'autres qui portent sur ce secteur et qui établiront les liens étroits entre l'activité des chantiers maritimes et le développement économique. Ces travaux se déroulent de façon permanente, même si l'on aborde la question d'un point de vue légèrement différent du nôtre lequel s'intérese à une question précise. On procédait à ce genre d'étude de façon permanente même avant la création de la Commission royale Macdonald, qui donne toutefois une bonne vue d'ensemble de la situation, monsieur Angus.

M. Tobin: Je n'ai pas de questions à poser pour le moment. Je suis impatient d'entendre les témoins.

De toute évidence, ce projet de loi a été conçu pour la période après-guerre au Canada. Il est tout à fait dépassé. Qu'on le veuille ou non, le projet de loi fait partie intégrante de la prétendue politique nationale de construction navale, si toutefois il en existe une ou si on doit nous en annoncer une sous peu. C'est pourquoi les questions de M. Angus sont tout à fait justifiées, d'après moi.

M. Forrestall a raison de dire que d'autres ministères ont aussi un rôle à jouer, mais ce sont avant tout les

[*Texte*]

determine what kind of shipbuilding policy is possible by the government.

The Chairman: Are there any more questions?

Monsieur le secrétaire parlementaire, vous avez dit dans votre exposé que vous étiez prêt à entendre les représentants d'autres organismes.

I understand we have in front of us a list of five organizations that have indicated an interest in appearing.

Mr. Angus: I think these organizations are in addition to those that we already have. Is that correct?

The Chairman: Yes. We will ask our clerk to proceed with the necessary work in order that these organizations may appear before our legislative committee. Agreed?

Mr. Tobin: I so move.

Motion agreed to.

Mr. Thacker: We are also seeking your consent to cancel the sitting tomorrow. We would like to reschedule those witnesses for a later time, in order that we might complete second reading debate on Bill C-105.

Mr. Angus: Sorry, did you say complete?

Mr. Thacker: Yes—

Mr. Angus: Give me a break!

Mr. Tobin: Perhaps we should say resume. . . start—

Motion agreed to.

The Chairman: Thank you very much, Mr. Thacker. I do not know if Mr. Clarke, our first witness, is here.

Mr. Tobin: Is it the intention of the Parliamentary Secretary to have a clause-by-clause explanation of the bill?

Mr. Thacker: We are ready to do it if you wish.

Mr. Tobin: Since the witness whom we will be hearing first is not here, perhaps we should have the clause-by-clause explanation now, rather than have Mr. Clarke sit for an hour while we do the clause-by-clause. It is 10.10 a.m. and our witness is not here, so let us use the time and do it.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, we were here this morning to do precisely that and we have our officials with us. We can start that right now.

Mr. Tobin: We might as well.

The Chairman: Is it the consensus of the committee?

An hon. member: Agreed.

Mr. Tobin: Which document do we refer to for the bill?

Mr. Manery: It would be helpful I guess to refer to the bill. I will walk through the bill clause by clause. The first

[*Traduction*]

dispositions de ce projet de loi qui détermineront la politique que peut adopter le gouvernement en matière de construction navale.

Le président: Y a-t-il d'autres questions?

Mr. Parliamentary Secretary, you said in your presentation that you were prepared to hear from the representatives of other organizations.

Nous avons sous les yeux une liste de cinq organismes qui ont exprimé le désir de comparaître devant le Comité.

M. Angus: Ces organismes s'ajoutent à la liste que nous avons déjà. Est-ce exact?

Le président: Oui. Nous demanderons au greffier de faire le nécessaire pour leur permettre de témoigner devant notre Comité législatif. Êtes-vous d'accord?

M. Tobin: Je propose une motion à cet effet.

La motion est adoptée.

M. Thacker: Nous voulons également obtenir votre consentement pour annuler la séance de demain. Nous aimerions convoquer ces témoins à une date ultérieure, pour nous permettre de terminer le débat de deuxième lecture du projet de loi C-105.

M. Angus: Excusez-moi, avez-vous dit terminer?

M. Thacker: Oui. . .

M. Angus: Donnez-moi une chance. . .

M. Tobin: Nous pourrions peut-être reprendre. . . débuter. . .

La motion est adoptée.

Le président: Merci beaucoup, monsieur Thacker. Je ne sais pas si notre premier témoin, M. Clarke, est arrivé.

M. Tobin: Le secrétaire parlementaire a-t-il l'intention de faire une étude article par article du projet de loi?

M. Thacker: Nous sommes prêts à le faire si vous le désirez.

M. Tobin: Puisque le témoin qui doit comparaître en premier n'est pas là, nous pourrions peut-être procéder maintenant à l'étude par article, au lieu d'obliger M. Clarke à attendre pendant une heure que nous terminions cette étude. Il est 10h10 et le témoin n'est pas encore arrivé. Faisons donc cette étude pendant ce temps-là.

M. Thacker: Monsieur le président, c'est précisément pour cette raison que nous sommes là ce matin et nos collaborateurs nous accompagnent. Nous pouvons commencer tout de suite.

M. Tobin: Pourquoi pas.

Le président: Le Comité est-il d'accord?

Une voix: D'accord.

M. Tobin: À quels documents devons-nous nous reporter?

M. Manery: Il serait utile, je suppose de se reporter au projet de loi. Je vais l'examiner article par article. Voyons

[*Text*]

section to look at is the definitions in clause 2. I might point out that there are three or four definitions: a definition for a Canadian ship, a definition for a non-duty paid ship, and a definition for a foreign ship. Those three classes of ships are treated in the bill and have different priorities for the coasting trade.

• 1010

The other definition of interest of course is the coasting trade definition itself. There we have had to include a definition that would extend it out to the continental shelf, which makes it a bit difficult to understand, but the intent of it is to extend it out to the edge of the continental shelf, or 200 miles, whichever is greatest.

Mr. Tobin: Is that what the expression "above the continental shelf of Canada means", 200 miles?

Mr. Manery: That expression is intended to mean to the edge of the continental shelf, whether it goes beyond 200 miles or not. Where it does not go to the 200 miles, it would extend to the 200.

Mr. Tobin: Why not just say 200 miles?

Mr. Manery: In some cases the continental shelf goes beyond 200 miles, and we would like to cover that area as well.

Section 3 provides the reservation for Canadian ships. Because of the pecking order established, we first allow foreign vessels in only when there is no Canadian ship and no duty-paid ship. In the next section, we allow in duty-paid ships only when there is no Canadian ship.

Mr. Angus: What do you mean when you say the next section?

Mr. Manery: The next subsection.

Mr. Angus: So that is subsection (2).

Mr. Tobin: Let me apologize for some of my questions. I have not been around the Transport Committee for about a year and a half. We were doing other interesting bills, like C-75, which some people would prefer to forget.

How do you make that determination as to whether or not a Canadian ship is available? Who makes that determination?

Mr. Manery: The determination is to be made by the National Transportation Agency.

Mr. Tobin: On the basis of a complaint or an appeal, or by its own initiative?

Mr. Manery: When they receive a request for an exemption, they contact the industry to see if there is a vessel available. If there is a vessel available, they put the two parties in contact and they work out an agreement.

[*Translation*]

tout d'abord l'article 2, qui prévoit les définitions. Il y a trois ou quatre définitions qui s'appliquent aux navires, à savoir navires canadiens, navires non dédouanés et navires étrangers. Le projet de loi porte sur ces trois catégories de navires qui ont une priorité différente en ce qui concerne le cabotage.

L'autre définition qui nous intéresse est évidemment celle qui porte sur le cabotage lui-même. Nous avons dû choisir une définition qui englobe le plateau continental, ce qui la rend quelque peu difficile à comprendre, mais le but est d'inclure le secteur qui va au moins jusqu'à l'extrémité du plateau continental jusqu'à 200 milles.

M. Tobin: Est-ce là le sens de l'expression «au-dessus du plateau continental du Canada», c'est-à-dire 200 milles?

M. Manery: Cette expression vise à englober l'extrémité du plateau continental, qu'il se trouve à plus de 200 miles ou non. Si le plateau ne s'étend pas jusqu'à 200 milles, le champ d'application demeure quand même 200 milles.

M. Tobin: Pourquoi ne pas se contenter alors des 200 miles?

M. Manery: A certains endroits, le plateau continental s'étend au-delà des 200 miles et nous tenons à inclure ces secteurss également.

L'article 3 prévoit la préservation de navires canadiens, étant donné l'ordre de préséance établi, nous n'autorisons les navires étrangers que s'il n'y a pas de navire canadien ou de navire non dédouané de disponible. Dans l'article suivant, nous n'autorisons les navires dédouanés que s'il n'y a pas de navire canadien.

M. Angus: Que voulez-vous dire en parlant de l'article suivant?

M. Manery: Le paragraphe suivant.

M. Angus: Le paragraphe (2), par conséquent.

M. Tobin: Excusez la naïveté de certaines de mes questions, mais j'ai été absent du Comité des transports pendant environ un an et demi. Nous nous occupions d'autres projets de loi intéressants, comme le projet C-75, que certains d'ailleurs aimeraient bien oublier.

Comment déterminez-vous si un navire canadien est disponible? Qui est chargé de la décision?

M. Manery: La décision appartient à l'Office national des transports.

M. Tobin: A partir d'une plainte ou d'un appel, ou de sa propre initiative?

M. Manery: Lorsque l'Office reçoit une demande d'exemption, il communique avec l'industrie pour voir s'il y a un navire de disponible. Dans l'affirmative, l'Office met les deux parties en communication et celles-ci concluent une entente.

[*Texte*]

Mr. Tobin: How do they do it, literally? Who do they contact, and what happens?

Mr. Manery: Perhaps it would be best if we ask the representative from the National Transportation Agency to address it. He is here, and deals with that on a day-to-day basis.

Mr. Jacques Groulx (Chief of Coasting Trade and Northern Marine Licensing, National Transportation Agency): We have a fairly detailed program we follow when we go out to the Canadian trade. We keep a fairly extensive data bank of all owners and operators of Canadian vessels. When a request comes in, it comes in to us, a copy goes to Revenue Canada, or vice versa. It comes in under a specific format. We normally copy the portion of the request, the type of vessel required, and the dates and the operation involved. We send a copy of this to the owners of the types of vessels we have identified, which are of a similar type, and which may possibly do that type of work.

We will normally send out a list, either by telex, facsimile, or even by priority-post letter, when we do not have the telexes or types. We normally give a time for a response, depending on the time we have available, and see if any Canadians will offer vessels at that time. I think Grant basically spoke... If we have no vessels offered within the time, we usually advise Revenue Canada accordingly.

Mr. Tobin: They give an exemption?

Mr. Groulx: The exemption is given on that basis.

Mr. Tobin: What kind of timeframe, on average, are we talking about?

Mr. Groulx: There is no specific timeframe. It depends the urgency of the request. If, for instance, we get a request today for Friday—today being Tuesday—we will probably allow until Thursday for a response. If we get a request for two weeks, we will allow one week for a response.

• 1015

Mr. Angus: What would be the reason for a Tuesday-Friday kind of request?

Mr. Groulx: We will leave that up to the applicant. It usually depends on his urgency or his priority. Given that the procedure gets more detailed and takes longer if the vessels are offered, and if the applicant has to look at the different types of vessels, so the shorter he leaves himself... It is in his favour, in other words, to—

[*Traduction*]

M. Tobin: Comment s'y prend-on exactement? Quelles sont les personnes contactées et comment cela se passe-t-il?

M. Manery: Il conviendrait peut-être de demander au représentant de l'Office national des transports de répondre à cette question. Il est ici et s'occupe de ce genre d'affaires régulièrement.

M. Jacques Groulx (chef de la division du cabotage et des permis de transport maritime dans le Nord, Office national des transports): Nous suivons une procédure assez détaillée lorsque nous nous adressons aux membres de l'industrie canadienne. Nous tenons à jour une banque de données relativement complète de tous les propriétaires et exploitants de navires canadiens. Lorsqu'une demande est présentée, celle-ci nous est transmise et une copie est envoyée à Revenu Canada, ou vice-versa. Cette demande se présente sur une formule spéciale. Nous recopions la partie de la demande qui porte sur le type de navire souhaité, les dates et la nature de l'activité. Nous transmettons ces renseignements aux propriétaires de navires concernés qui sont susceptibles d'assurer le travail demandé.

Nous envoyons normalement la liste par télex, par télécopieur ou même par la poste prioritaire, au besoin. Nous précisons l'habitude des délais de réponse, selon le temps dont nous disposons, et nous attendons pour voir si des Canadiens sont en mesure d'offrir des navires à ce moment-là. Si aucun navire n'est disponible pour la date prévue, nous avisons Revenu Canada en conséquence.

M. Tobin: Revenu Canada accorde alors une exemption?

M. Groulx: L'exemption est accordée d'après ces données.

M. Tobin: Quels sont les délais, en moyenne?

M. Groulx: Ils sonts variables. Tout dépend de l'urgence de la demande. Si nous recevons, par exemple, une demande le mardi pour un travail du vendredi, nous attendrons sans doute jusqu'au jeudi pour obtenir une réponse. Si la demande est présentée deux semaines à l'avance, nous accordons un délai de réponse d'une semaine.

M. Angus: Qu'est-ce qui pourrait expliquer une demande du mardi pour le vendredi?

M. Groulx: Le demandeur est le seul juge en la matière. Cela dépend le plus souvent de l'urgence de la situation ou de ses priorités. Étant donné que la procédure est plus complexe et plus longue si les navires sont offerts, et que le demandeur doit examiner les divers navires qui s'offrent, celui-ci dispose donc de moins en moins de temps... Il a donc tout avantage, autrement dit, à...

[*Text*]

Mr. Tobin: Yes, but that is why I am asking the question, because if there is a short enough request time it is unlikely anybody could substitute with a Canadian vessel. Therefore, if you make the request a four-day request or a five-day request, the likelihood of somebody in Canada being able to meet that demand is lessened considerably, because you have a short request time. It strikes me as odd that you could apply on Tuesday for Friday, because you are almost guaranteed that you are going to get your exemption.

Mr. Groulx: Not necessarily. If you apply Tuesday for Friday, for instance, as you mentioned, and someone does offer a vessel, you have cut your chances of getting a waiver considerably, because once a vessel is offered that offer must be addressed by the applicant. We do not get involved. When an offer is given, for example, on Canadian vessels, we advise the applicant of that offer, and we let the applicant negotiate with the Canadian offerer.

Mr. Tobin: How big a criterion is price? The price has to be approximate?

Mr. Groulx: The criteria that are looked at with respect to the Canadian vessel are the availability and the suitability of the vessel. Of course in the suitability there are technical, commercial, and economic aspects that are looked at. Price is a factor. It is recognized that Canadian vessels, because of standards and because of crewing and so forth, are usually more expensive, but there is no percentage per se that says if the Canadian is higher or lower than the—

Mr. Angus: Are you suggesting, though, that if you get a technical match, and if the price tag for the Canadian vessel that is available is something the applicant does not want to spend, that you will authorize an exemption for a cheaper vessel?

Mr. Groulx: No, not if it is a technical—

Mr. Angus: So really then, price does not matter. It is if it meets the specs.

Mr. Groulx: If it meets the specs. If the Canadian vessel is more or less technically the same as the—

Mr. Tobin: Are you telling me that if it is four times as much, or twice as much, or three times as much, that will not be a determining factor in whether or not the exemption is offered?

Mr. Forrestall: It had better be.

Mr. Tobin: Yes. He is saying right now it is not, but I am asking a question.

Mr. Groulx: We look at availability and suitability within this commercial aspect. It is not the intent to allow Canadians to charge four times as much, or to gouge. They have to be in a competitive range. If, as you say, it is

[*Translation*]

M. Tobin: C'est justement la raison pour laquelle je pose cette question. Si les délais sont très courts, il est peu probable qu'on arrive à trouver un navire canadien de remplacement. Par conséquent, si la demande est assortie d'un délai de quatre ou cinq jours, il y a peu de chance qu'on soit en mesure d'y répondre au Canada. Je trouve bizarre que l'on puisse présenter une demande le mardi pour le vendredi parce que, de cette façon, l'exemption est presque automatique.

M. Groulx: Par forcément. Si quelqu'un présente une demande le mardi pour le vendredi, comme vous venez de le dire, et qu'un navire s'offre effectivement, le demandeur diminue énormément ses chances d'obtenir une dérogation du fait qu'il est tenu d'examiner l'offre. Nous n'intervenons pas. Ainsi, par exemple, s'il se présente une offre de navire canadien, nous en avisons le demandeur et nous le laissons négocier avec l'auteur canadien de l'offre.

M. Tobin: Le prix est-il un facteur primordial et doit-il être concurrentiel?

M. Groulx: Les critères que nous examinons au sujet du navire canadien se limitent à la disponibilité et à l'adaptation. Naturellement, le critère d'adaptation comporte des aspects techniques, commerciaux et économiques. Mais le prix entrent effectivement en ligne de compte. On reconnaît, toutefois, que les navires canadiens, notamment en raison des normes en vigueur et des exigences d'équipage, coûtent en général plus cher. Mais il n'a pas été fixé de pourcentage au-delà ou en-deçà duquel le navire canadien. . .

M. Angus: Puis-je en conclure, dans l'hypothèse d'une équivalence technique des deux navires, que le prix du navire canadien pourrait dépasser ce que le demandeur est prêt à payer et que, dans ce cas, vous accorderiez une exemption pour lui permettre d'affréter un navire à meilleur prix?

M. Groulx: Non, pas dans les cas d'équivalence technique. . .

M. Angus: Le prix, par conséquent, n'a pas tellement d'importance. Le tout est de répondre aux normes techniques.

M. Groulx: Exactement. Si le navire canadien possède sensiblement les mêmes qualités techniques que le. . .

M. Tobin: Faut-il en déduire que si le prix du navire canadien est quatre fois, deux fois ou trois fois plus élevé, ce facteur n'entrera pas en ligne de compte pour l'autorisation d'une exemption?

M. Forrestall: Autrement, ce serait une aberration.

M. Tobin: Oui. On semble dire que ce n'est pas le cas, mais je pose la question.

M. Groulx: Nous examinons d'abord la disponibilité et l'adaptation du point de vue commercial. Mais l'idée n'est absolument pas de permettre aux Canadiens de demander un prix quatre fois plus élevé ni de profiter de la

[*Texte*]

four or five times as much, no, but there is no set percentage specifying 10%, 15%, or 20%.

Mr. Tobin: It is a judgment call.

Mr. Groulx: It is a judgment call and each case is looked at on its own merit basically.

Mr. Tobin: I have one other question with respect to the whole question of judgment call. Bearing in mind the Canada Shipping Act has just passed, we have all kinds of new regulations and updated the fines, etc., for the nature of the operation, what is the nature of the criteria that would prevent, in essence, people applying for exemptions to operate on the other extreme? Let us not worry about Canadians gouging for a second. In other words, with substandard vessels, floating wrecks going for that kind of vessel, there is no way with a decent regulated Canadian vessel you could be competitive; you would probably be two or three times as much. What is to prevent that kind of junk from literally floating Canada's waters? Do you understand where I am coming from?

Mr. Groulx: Yes, exactly. I think Mr. Manery wants to—

Mr. Manery: The safety question of course is handled by the Coast Guard in the Department of Transport, and if a vessel receives a waiver to enter into the coasting trade there are procedures that are set out by the Coast Guard.

Mr. Tobin: It must be certified?

Mr. Manery: One of the procedures is that they must have a recognized safety certificate on board.

Mr. Tobin: From whom?

• 1020

Mr. Manery: There are certain countries that the Canadian government recognizes.

Mr. Tobin: And some that we do not.

Mr. Manery: There are also some we do not recognize. And if there is not a valid certificate, one the Canadian Coast Guard would recognize, then he would not be issued a licence from Revenue Canada. The safety is therefore protected by this system, and if the Coast Guard has any reason to believe it is substandard, they can board the vessel and carry out an inspection.

Mr. Tobin: Okay. Thank you very much.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, there is another dimension that gets factored into the whole business. I guess it is the tariff too, whether it is the 120th or whether a foreign ship comes in and pays the 25%. I suppose

[*Traduction*]

situation. Les prix doivent demeurer concurrentiels. Il n'est pas question de demander quatre ou cinq fois le prix, mais on n'a pas fixé de pourcentage, que ce soit 10, 15 ou 20 p. 100.

M. Tobin: Il vous faut donc porter un jugement.

M. Groulx: Nous devons effectivement porter un jugement et chaque cas est examiné individuellement.

M. Tobin: J'aurais une autre question à poser sur cette question des jugements à poser. Compte tenu de la Loi sur la marine marchande du Canada, qui vient d'être adoptée, nous nous retrouvons avec toute sorte de nouveaux règlements où les amendes ont été redéfinies en fonction de la nature de l'exploitation. Mais en quoi les critères pourraient-ils empêcher les gens, par exemple, de demander une exemption menant à des abus dans le sens inverse? Laissons de côté pour l'instant la question des Canadiens qui demanderaient des prix excessifs. Ce que je veux dire, c'est qu'avec la présence de navires de qualité inférieure, véritable épaves flottantes, le navire canadien de bonne qualité et soumis aux normes n'aurait aucune chance de pratiquer des prix concurrentiels et coûterait sans doute de deux à trois fois plus cher. Quelles sont les mesures qui ont été prises pour empêcher ces épaves d'envahir les eaux canadiennes? Comprenez-vous ce à quoi je veux en venir?

M. Groulx: Oui, exactement. Je pense que M. Manery voudrait. . .

M. Manery: La sécurité, naturellement, relève de la compétence de la Garde côtière du ministère du Transport et si un navire obtient l'autorisation de se livrer à des activités de cabotage, il doit alors se soumettre à la procédure établie par la Garde côtière.

M. Tobin: Il doit être muni d'un certificat?

M. Manery: Entre autres formalités, oui, le navire doit détenir un certificat de sécurité reconnu.

M. Tobin: D'où vient ce certificat?

M. Manery: Il y a certains pays que le gouvernement du Canada reconnaît.

M. Tobin: Et d'autres qu'il ne reconnaît pas.

M. Manery: C'est juste. Mais si le certificat n'est pas valide, s'il n'est pas reconnu par la Garde côtière du Canada, le navire n'obtiendrait pas de licence de la part de Revenu Canada. La sécurité est donc assurée par ce système, d'autant plus que la Garde côtière est habilitée, si elle a de bonnes raisons de croire que le navire est de qualité inférieure, à aborder ce navire et à effectuer une inspection.

M. Tobin: Très bien. Merci beaucoup.

M. Thacker: Monsieur le président, il y a encore un autre aspect de la question qu'il ne faut pas négliger: celui des droits de douane. Il importe en effet de savoir s'il s'agit du 120e ou si le navire étranger a payé les droits de

[*Text*]

anybody into negotiation has to calculate that as well, as to the advantage and disadvantage.

Mr. Angus: I want to pursue just a little bit more with Mr. Groulx the whole cost thing. In examining the cost element—and I think we would all agree that we do not want to see anybody held to ransom, at a rate four times that of which the foreign competitor... That would suggest to me something is fishy.

Do you take the Canadian price...? The carrier has come along and said it can supply that vessel for the time when company X wants it, and its rate is so and so. Do you compare that rate to the going rate for Canadian vessels as opposed to just looking at it in a very narrow way, saying vessel X will cost us so much and vessel Y from overseas will cost us half as much, even though vessel Y may be crewed by members of the crew making $1 or $2 an hour? The kind of thing I am worried about is that other kind of unfair competition. How do you deal with that aspect?

Mr. Groulx: When you are reviewing the cost or the rate of the vessel, there are the two spheres, the two aspects: the Canadian could be very expensive, as you mentioned, or the foreign vessel could be extremely inexpensive. I do not want to necessarily use the term "dumping", but it would be excessively low.

In order to review this, we keep track of the going rates—the charter rates and others—for the various types of vessels on the international market, and we try to keep track on the domestic or the Canadian market. Based on that, we try to measure it. It is the one way we have of measuring the—as you say, it is not only the fact that the Canadian is expensive, but it is also the fact that maybe the foreigner is coming in excessively low. Therefore as a measuring stick, we try to keep track of the...

Mr. Forrestall: Can I have a brief supplementary there? Is it not true that where there is protracted entry into Canadian waters, under these exemptions, the ITF rates in fact come into play to a degree that probably covers 85% of the vessels that come in here under licence, in any event? While the ITF rates may be slightly below our Canadian rates, whether they are private, SIU, Guild, or whatever they are, it is not possible for somebody to come in here and operate at $3 an hour for labour, when in fact the Canadian going rate is $12 an hour, or whatever the median is. They would have to pay the Canadian rate or a very substantial portion of it. Is that not true? In other words, we cannot employ cheap labour. We have signed some protocols that preclude us from taking undue advantage of people.

Mr. Angus: Using your words, that is only on the protracted ones, Michael.

[*Translation*]

25 p. 100. Quiconque se livre à des négociations dans ce domaine doit tenir compte de ce facteur pour évaluer les avantages et les inconvénients.

M. Angus: Permettez-moi de pousser un peu plus loin la discussion avec M. Groulx sur la question des prix. Chacun conviendra, en effet, qu'il serait absurde d'exercer des chantages et d'exiger quatre fois le prix de celui d'un compétiteur étranger... N'y a-t-il pas quelque chose qui cloche dans tout cela?

Prenez-vous le prix canadien comme point de départ? Si un transporteur affirme qu'il peut fournir un navire au moment demandé par la société X, à un tarif préétabli, comparez-vous ce tarif à celui en vigueur pour les navires canadiens ou vous contentez-vous d'une vision étroite des choses qui ne tiendrait pas compte, par exemple, de la rémunération de l'équipage? Ce qui m'inquiète, au fond, c'est la concurrence déloyale. Que faites-vous pour régler ce problème?

M. Groulx: Dans l'examen des prix ou des tarifs d'un navire, il faut voir les deux côtés de la médaille: le navire canadien pourrait être très coûteux, comme vous l'avez dit, ou le navire étranger pourrait être très peu coûteux. Je ne voudrais pas aller jusqu'à employer le terme de *dumping*, mais ce navire pourrait pratiquer des prix extrêmement bas.

Pour être à même d'évaluer la situation, nous tenons un registre des tarifs en vigueur—les tarifs d'affrètement et les autres—pour les diverses catégories de navires tant sur le marché international que sur le marché canadien. C'est à partir de ces chiffres que nous pouvons procéder à des comparaisons. Il ne suffit pas de constater que le navire canadien coûte plus cher, il faut être en mesure, comme vous le dites, de savoir si l'armateur étranger ne pratique pas des prix indûment peu élevés. C'est pourquoi nous tenons ce registre pour servir d'étalon...

M. Forrestall: Pourrais-je poser une brève question supplémentaire à ce sujet? N'est-il pas vrai que, lorsque la pénétration dans les eaux canadiennes est prolongée en vertu de ces exemptions, les tarifs de la FIOT s'appliquent à quelque 85 p. 100 de tous les navires détenteurs d'une licence? Ainsi, même si les tarifs de la FIOT sont légèrement inférieurs aux tarifs canadiens—qu'ils soient régis par des intérêts privés, le Syndicat international des marins ou autre association—il n'est pas possible à un exploitant de se présenter au Canada et de payer les membres de l'équipage 3$ de l'heure alors que le tarif en vigueur au Canada est de 12$ de l'heure ou peu importe. L'exploitant serait tenu de payer le taux canadien ou, du moins, un pourcentage important de ce taux. N'est-ce pas le cas? Autrement dit, il n'est pas possible d'employer une main-d'oeuvre à bon marché. Nous avons signé des ententes qui nous interdisent d'exploiter les ouvriers.

M. Angus: Pour reprendre vos termes, ces remarques ne s'appliquent qu'aux navires en séjour prolongé, Michael.

[*Texte*]

Mr. Forrestall: Perhaps, yes. I may be wrong. This is what I always thought the situation was.

Mr. Groulx: I am not totally familiar with the labour aspect of it. However, when a waiver is granted we do notify Employment and Immigration, and if a waiver is of any duration, they do get involved with respect to Canadian content and the level of Canadian pay.

• 1025

As for as the cost of the vessels also, we do consult with the industry to look at the different types of levels and the different types of rates we do, in addition to what I mentioned to you earlier. Also, I would like to point out that in the instances we are talking about here with respect to the cost and the technicality of the vessel, it is a very, very minute percentage of the rates that we would. . . When we do get involved in the rates, you may be talking about one or two cases a year where they might be a dispute with respect to the rate aspect for the cost of the vessel, which is a very minimal thing.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, if I might just interrupt, I would draw members' attention to clause 8.(2):

> The Governor in Council may make regulations prescribing criteria to be applied by the Commission for determining the suitability and availability of Canadian ships and non-duty paid ships.

This is a new clause, so it can be addressed directly in the future.

Mr. Angus: I am wondering, Mr. Groulx, whether you could give us an indication as to the number of exemptions that are requested in a year and the number that are granted. I do not know whether this is confidential information under the bill, but perhaps the committee could be given a copy of the list of exemptions and the duration.

Mr. Forrestall: These are delivered to your office, if you subscribe to any of the publications. You probably—

Mr. Groulx: These exemptions are not confidential by any means. As a matter of fact, we do make monthly statements or reports of all applications we get and we send these out to the industry. As was related a little earlier, the intention is that if there is more than one type of waiver that occurs on a regular basis, we hope the industry will pick it up and try to fill the gap. As a matter of fact, we open our doors to that kind of thing. We are pro-Canadian. We do want Canadians to get the work if it is there.

As I say, we have had a number of instances where Canadians have read our reports, have noted the number

[*Traduction*]

M. Forrestall: Peut-être, oui. Je peux me tromper, mais c'est ainsi que je voyais la situation.

M. Groulx: Je ne connais pas parfaitement la dimension salariale de ce dossier. Toutefois, lorsqu'une exemption est accordée, nous en avisons Emploi et Immigration. Si cette exemption est de longue durée, la Commission s'occupe alors du contenu canadien et du taux de rémunération au Canada.

Pour en revenir au tarif d'affrètement des navires, nous consultons également l'industrie pour connaître les diverses catégories de prix et de tarifs qui sont pratiqués, et ces données s'ajoutent à celles dont j'ai parlé tout à l'heure. Par ailleurs, je tiens à signaler, à ce sujet du prix et de la qualité technique des navires, que les cas de litige portant sur les prix sont extrêmement rares. . . On ne compte guère qu'environ 1 ou 2 cas par an mais la question des prix nous oblige à intervenir. Cet aspect est donc assez marginal.

M. Thacker: Monsieur le président, permettez-moi d'intervenir pour attirer l'attention des députés sur le paragraphe 8.(2):

> Le gouverneur en conseil peut, par règlements, fixer des critères à appliquer par la Commission dans sa détermination.

C'est là une nouvelle disposition qui permettra de s'attaquer à ce problème directement dans l'avenir.

M. Angus: Pourriez-vous, monsieur Groulx, nous donner une idée du nombre d'exemptions qui sont demandées chaque année et qui sont accordées. Je ne sais pas si cette information est jugée confidentielle aux termes du projet de loi, mais le Comité pourrait-il obtenir copie de la liste des exemptions et de leur durée?

M. Forrestall: Ces listes sont livrées directement à votre bureau, si vous êtes abonné aux publications. Il est probable. . .

M. Groulx: Ces exemptions ne sont aucunement confidentielles. A vrai dire, nous établissons des relevés ou des rapports mensuels de toutes les demandes que nous recevons, et nous les envoyons aux intéressés de l'industrie. Comme on l'a dit tout à l'heure, le but est de permettre à l'industrie de prendre connaissance de la nature des exemptions qui sont accordées afin qu'elle prenne les mesures nécessaires pour pénétrer un créneau si elle se rend compte que des exemptions sont régulièrement accordées dans un domaine donné. En fait, nous sommes très ouverts à ce genre de chose. Nous sommes procanadiens. Nous voulons que les Canadiens profitent au maximum des possibilités de travail qui s'offrent.

Je dirais même qu'à plusieurs occasions, des Canadiens ont lu nos rapports, ont pris note des catégories

[*Text*]

of types of waivers, and have said they will gladly give names and addresses to help them to try... If there is enough trade for them, yes, by all means.

Yes, we do have reports. We make monthly reports and we make a yearly summary. We make a report, and it is part of our Canadian Transport Commission annual report. There is a blurb in there that tells you the number of waivers we have granted and disallowed. We have this as well, if you wish. I made summaries of these, and I will be glad to make copies available to the members throughout the years. In 1987, for instance, if you wish, there were 74 applications, of which 53 were approved. It was not a particularly busy year.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, I will table with you the 1986 waiver application summary, and Mr. Groulx can table the 1987 summary.

Mr. Groulx: I have the 1987 summary, but it is not finalized. I had it as of the end of September, and I just scribbled the things before I left. I will have it finalized and I would be glad to provide you with a copy of it.

Mr. Angus: How many of those would be for extended waivers like the one I was describing earlier? I wish I could remember the name of the vessel; it was from Finland.

Mr. Groulx: You mentioned the caustic soda thing. With respect to the chemical tankers, I have been involved for a number of years with the coasting trade, and every year we do get three or four requests for caustic sodas. It has been looked at by the industry; a number of people have looked at the possibility of doing it with Canadian vessels. There is just not enough trade for someone to go and buy a vessel. There is one Canadian tanker and unfortunately it is busy. There is just a slight overflow and there is just not enough there to warrant the building or employment of a totally Canadian vessel. We do get these periodically.

There is also another aspect to the waiver system. When it is in the interests of Canada, sometimes some of these vessels will perform an interest when maybe no one else will do it. Therefore, for us to set a time limit, you might do away with this kind of thing.

The chemical tanker aspect is not necessarily lengthy. They come in, they do one or two trips. As I say, they come in sometimes three or four times a year.

• 1030

Another area which is a little bit of a controversy is the intercoastal movements. We get two or three movements a year, or three or four a year from Vancouver down to Sydney or down to the east coast of Montreal. Again,

[*Translation*]

d'exemptions accordées et sont intervenus pour communiquer des noms et des adresses pour aider des exploitants canadiens. Nous ne demandons pas mieux que des Canadiens obtiennent leur juste part.

Nous publions donc des rapports mensuels et nous établissons un récapitulatif annuel. Celui-ci est intégré au rapport annuel de la Commission canadienne des transports. Vous y trouverez une section publicitaire précisant le nombre d'exemptions que nous accordons et que nous refusons. Voici également un document, dont j'établis régulièrement un résumé, et je me ferai un plaisir d'en remettre un exemplaire aux députés dans les années à venir. En 1987, par exemple, nous reçu 74 demandes, dont 53 ont été approuvées. Or, cette année-là n'a pas été particulièrement occupée.

M. Thacker: Monsieur le président, je vous remettrai le résumé des demandes d'exemptions de 1986 et M. Groulx pourra déposer le résumé de 1987.

M. Groulx: J'ai en main le résumé de 1987, mais il n'est pas encore terminé. Il date de la fin septembre et j'ai ajouté rapidement quelques éléments manquants avant de partir. Nous y mettrons la dernière main et je me ferai un plaisir de vous en faire parvenir un exemplaire.

M. Angus: Combien de ces exemptions portent sur une période prolongée, comme dans le cas que j'ai évoqué tout à l'heure? J'ai malheureusement oublié le nom de ce navire, qui venait de Finlande.

M. Groulx: Vous avez parlé de soude caustique. A ce sujet des bateaux citernes qui transportent des produits chimiques, je dois dire que je m'occupe depuis plusieurs années des activités de cabotage et que, chaque année, nous recevons trois ou quatre demandes se rapportant à la soude caustique. L'industrie s'est intéressée à la question et plusieurs personnes ont examiné la possibilité de faire affaire avec des navires canadiens. Mais le trafic dans ce domaine n'est pas suffisant pour justifier l'achat d'un navire. Il existe bien un navire citerne canadien, mais il est déjà très occupé. Le trafic supplémentaire n'est toutefois pas suffisant pour justifier la construction ou l'affrètement d'un navire entièrement canadien. Mais nous recevons des demandes de ce genre régulièrement.

Rappelons un autre aspect du régime d'exemptions. Lorsque c'est dans l'intérêt du Canada, il arrive parfois que certains de ces navires prennent en charge des activités qui n'intéressent personne d'autre. La fixation de délais bien précis pourrait nous empêcher, par conséquent, de bénéficier de ce genre de chose.

Les activités du bateau citerne de produits chimiques ne sont pas forcément de longue durée. Ils viennent au Canada pour faire un ou deux voyages. Comme je le disais, nous recevons trois ou quatre demandes par an.

Un autre secteur qui prête quelque peu à controverse est celui du trafic intercôtier. Nous assistons à deux ou trois mouvements par an, ou à trois ou quatre entre Vancouver et Sydney ou encore entre Vancouver et la

[*Texte*]

there is just not sufficient trade for someone to post a vessel in Vancouver. And it is not necessarily cost effective for someone to bring a vessel from the east coast, go all the way down to Vancouver empty and bring it back. So that area has always been a controversial area. Unfortunately, as I say, there is just not enough trade there.

Mr. Angus: Does the Jones Act have an exemption provision at all?

Mr. Groulx: You could apply for exemptions. CSL have applied and I think have spent quite a bit of money, but it a fairly intensive procedure. You apply to the Senate, I think is the process. It is fairly intensive, but I am not aware of them granting too many of them. I do not think I have heard of anyone.

CSL wanted to get an exemption to top off in Delaware Bay, I think it was, to use the top-off system. They spent quite a bit of time and money and were not able to get it. But the Jones Act is not a perfect piece of legislation by any means, because there are many Canadian vessels that go there and do some work in ports in the U.S. The Jones Act also applies to the carriage, and there are certain aspects in which they are not covered in the Jones Act.

Mr. Tobin: Give us an example.

Mr. Groulx: For example, there was a Canadian vessel that went to Seattle recently, and it was used to float off a vessel that had just been built. All they did was to skid the vessel off onto a Canadian barge, the Canadian barge sank, and they floated the vessel off. As long as the vessel was not carrying or moving it, they let it do that.

Some Canadian vessels were also used as a facility for unloading other vessels. They used a Canadian vessel self-unloader beside another vessel, then unloaded the cargo. They allowed that. So there are different aspects of the Jones Act.

Mr. Angus: But in terms of. . . I think the examples you have cited are not what you would call normal shipping. Those are one-shot kinds of deals. Let us use for an example the Great Lakes. Once upon a time we had a cargo-freight service, CSL, up to Thunder Bay. There are those who have said that the only real way to establish a containerized system on the lakes is to have a circuit so they can stop at both Canadian and American ports because of the volumes that are involved. What you are telling me is that while we could exempt an American carrier to do that, we could not get the same exemption. I mean, the ideal would be to have a Canadian vessel and an American vessel, to provide some balance, to provide that kind of circuit service thoughout the whole Great Lakes. But as it stands now, it could never be a Canadian vessel. It could only be an American one.

[*Traduction*]

côte est vers Montréal. Ici encore, le traffic n'est pas suffisant pour justifier l'ammarage d'un navire à Vancouver. Il n'est pas forcément rentable de faire venir un navire de la côte est s'il n'y a pas de charge à transporter dans les deux sens. Cette question a toujours soulevé des polémiques. Malheureusement, comme je le disais, le trafic n'est pas tout à fait suffisant.

M. Angus: Le *Jones Act* prévoit-il des dispositions d'exemption?

M. Groulx: Il est possible de demander une exemption. CSL l'a fait et a dépensé des sommes considérables, car la procédure est assez complexe. Il faut s'adresser au Sénat, je pense. La procédure est assez complexe et, à ma connaissance, les exemptions accordées ne sont pas nombreuses. En fait, je n'ai jamais entendu parler d'une exemption qui aurait été accordée.

CSL voulait obtenir une exemption pour prendre des charges d'appoint dans la baie du Delaware, je pense, pour se prévaloir du système des charges d'appoint. La compagnie a consacré beaucoup de temps et d'argent à cette fin, mais sans succès. Il faut dire que le *Jones Act* est loin d'être une loi parfaite, si l'on en juge par les nombreux navires canadiens qui se livrent à des activités dans les ports américains. Le *Jones Act* s'applique également aux transports, mais il n'en couvre pas tous les aspects.

M. Tobin: Donnez-nous un exemple.

M. Groulx: Je pourrais vous dire, par exemple, qu'un navire canadien s'est rendu à Seattle récemment pour la mise à la mer d'un navire qu'on venait de construire. En fait, on voulait simplement faire glisser le navire sur une barge canadienne. La barge canadienne a coulé à pic et le navire s'est retrouvé sur l'eau. Tant que le navire ne transportait pas de charge, on l'a laissé tranquille.

Certains navires canadiens servent également à décharger d'autres navires. On a recours, par exemple, à un navire autodéchargeur canadien pour participer au déchargement de la cargaison d'un autre navire. Les autorités n'interviennent pas dans ce cas. On voit donc que le *Jones Act* n'est pas entièrement imperméable.

M. Angus: Avouons, toutefois, que les exemples que vous avez choisis ne se rapportent pas à des opérations habituelles de transport. Il s'agit de cas d'exception. Prenons plutôt un exemple provenant des Grands lacs. IL y avait autrefois un service de navires de charges, exploité par CSL, jusqu'à Thunder Bay. Or, certains prétendent que la seule façon d'établir un service viable de conteneurs sur les Grands lacs serait de créer un circuit permettant aux navires de s'arrêter dans les ports canadiens et américains de façon à obtenir le volume de charge nécessaire. Or, d'après ce que vous dites, nous pourrions autoriser le transporteur américain à effectuer un tel circuit, mais sans pouvoir obtenir d'exemption pour le transporteur canadien. L'idéal serait évidemment d'autoriser un navire canadien et un navire américain, dans un esprit d'équilibre, à assurer ce service dans l'ensemble des Grands lacs. Mais la règlementation

[*Text*]

Mr. Manery: Yes, that is correct. Clearly we would like to have that system and have it decided on the basis of competition, not necessarily a Canadian and an American vessel. We feel that Canadian vessels are more competitive. But the Jones Act does not allow Canadian vessels into their coasting trade and the waiver procedure, as Mr. Groulx has said, is almost impossible. There is no waivers from the system, except by dealing with their Senate, and that does not work either, as CSL found out. So there are in essence no waivers. There are provisions that are not covered, such things as garbage scows and offshore—

Mr. Angus: How appropriate!

Mr. Manery: —mining, but in general they have covered most items under the Jones Act and we cannot get into their trade.

Mr. Thacker: I would not want anyone to have the impression that it is real easy to get a waiver. I think just the fact that 99% of the coasting trade is done by the Canadian fleet speaks to that point. And if my statistics were right this morning, some 90% of the Canada-U.S. transborder traffic on the Great Lakes is by the Canadian fleet.

Mr. Angus: But you know why that is. We were smarter than the Americans. We built ships that were designed for the whole system, not just for the far end. They are quite angry at their own industry for the decisions they made. But that is one of the reasons why we are so competitive.

• 1035

I have one final question. I do not think you answered my question about the number of long-term exemptions. Of the 53 or 54 you mentioned that were authorized or granted, how many would be one-shot, how many would be two-shot, how many would be for 10 weeks? I suspect the one that has been operating on the Great Lakes over the winter months has been there for a couple of months, more than just one or two trips. It seems to be a regular shuttle of whatever they were carrying. It may have been petroleum rather than caustic soda.

Mr. Groulx: It could have been. There is a ship that has been operating on the Great Lakes called the *Kisla*.

Mr. Angus: That is it.

Mr. Groulx: But it has not been operating under a waiver. It has been operating internationally for quite some time. To my knowledge the *Kisla* is not operating under waiver. The *Kisla* came in, got a few waivers some

[*Translation*]

actuelle exclut les navires canadiens et n'admet que les américains.

M. Manery: C'est exact. Nous serions très intéressés par le service dont vous parlez, mais il faudrait que son attribution soit soumise à la concurrence et non à une simple question de nationalité. Nous pensons que les navires canadiens sont plus compétitifs, mais le *Jones Act* empêche les navires canadiens de se livrer à des activités de cabotage aux États-Unis et la procédure d'exemption, comme M. Groulx l'a déclaré, est extrêmement rigide. Le régime ne prévoit pas de dispense et s'adresser au Sénat comme CSL en a fait l'amère expérience, n'est pas une sinécure. Au total, par conséquent, on peut dire que les dispenses n'existent pas. Il ne reste plus que les secteurs non-traités dans la loi, comme les barges à sacrifier et. . .

M. Angus: Bien dit!

M Manery: . . . Et les exploitations minières en mer. En règle générale, toutefois, le *Jones Act* réglemente la plupart des secteurs d'activité et interdit notre participation.

M. Thacker: Je ne voudrais pas que vous ayez l'impression qu'il est facile d'obtenir une dispense ici au Canada. Le fait que 99 p. 100 du trafic de cabotage soit assuré par la flotte canadienne est assez éloquent en soi. En outre, si les chiffres que j'ai avancés ce matin sont exacts, près de 90 p. 100 du trafic entre le Canada et les États-Unis sur les Grands lacs est constitué de navires canadiens.

M. Angus: Mais vous savez pourquoi? Nous sommes plus astucieux que les américains. Nous avons construits des navires capables de naviguer sur tout le réseau et non uniquement à une extrémité. Les américains sont très mécontents des décisions prises par leur industrie. Il reste que c'est là une des raisons pour lesquelles nous sommes si concurrentiels.

Une dernière question. Je ne crois pas avoir obtenu de réponse à ma question sur le nombre d'exemptions à long terme. Sur les 53 ou les 54 qui ont été accordées, et je reprends ici vos chiffres, combien se rapportaient à un ou deux trajets et combien visaient des activités de 10 semaines? J'ai l'impression que le navire en service sur les Grands lacs pendant les mois d'hiver s'y trouve déjà depuis quelques mois et ne s'est pas limité à un ou deux voyages. Ce navire semble assurer une navette régulière pour je ne sais quelle marchandise, peut-être du pétrole plutôt que de la soude caustique.

M. Groulx: C'est possible. Il y a un navire, du nom de *Kisla*, qui se livre à des activités de transport sur les Grands lacs.

M. Angus: C'est celui-là dont je parlais.

M. Groulx: Mais il n'a pas eu besoin de dispense. Il relève du régime international depuis déjà longtemps. À ma connaissance, le *Kisla* n'est pas exploité en vertu d'une exemption. Il lui est arrivé de demander des dispenses, à

[*Texte*]

time ago, and it has been there for some time. I do not think it got any in 1987, but it may have gotten the odd one; I am going by memory. But it has been operating internationally between Canada and the U.S.

Mr. Angus: Therefore it does not fall into the—

Mr. Groulx: It does not fall under the waiver scheme.

Mr. Angus: That is interesting. I did not know that. Thank you.

Mr. Groulx: To respond to your question, as I said, I have the record of all the waivers, but I do not have them broken down according to length, two months, three months or—

Mr. Angus: Or the number of trips.

Mr. Groulx: —the number of trips, or that kind of thing. It is written in the report we have: for one trip or for two months or for three months. The maximum we will deal with at one time is 12 months, as you know.

Mr. Angus: I think it would be helpful to us, Mr. Chairman, if we could get some kind of additional summary like that—

Mr. Groulx: I could provide you with copies.

Mr. Angus: —for a year. Let us not do 10 years or anything like that, but let us take a look at 1986 or 1987, depending on where things are in the completion stage.

Mr. Forrestall: Does it occur that an exemption is sought and granted but not exercised?

Mr. Groulx: Quite often. Even if it is granted by us, it does not necessarily mean it is used.

Mr. Forrestall: That the work is done.

Mr. Groulx: A fellow could do that.

The Chairman: When do you intend to provide us with these figures from 1986?

Mr. Groulx: This is the summary of 1986. I have a detailed summary. It does not mention all of them, I guess, but for some of them it mentions the duration of time. I have something a little more detailed.

Mr. Angus: It seems, just from looking at the 1986 waiver applications, there are two periods of time when there is greater activity, January through April and then August and September, or at least August. Is there any reason why, or is that just a glitch in that particular year?

Mr. Groulx: I do not think it is any particular trend.

Mr. Angus: Other than lake vessels being caught on one side or another of the Welland in the winter months. That is the only thing I can guess at.

[*Traduction*]

l'occasion, mais je ne crois pas que cela ait été le cas en 1987, à mons que ma mémoire ne me fasse défaut. Il assure des services de transport international entre le Canada et les États-Unis.

M. Angus: Par conséquent, il n'est pas assujetti au. . .

M. Groulx: Il n'est pas assujetti au régime de dispense.

M. Angus: Voilà qui est fort intéressant. Je ne le savais pas. Merci.

M. Groulx: Pour répondre à votre question, j'ai en main, comme je le disais tout à l'heure, le relevé de toutes les exemptions accordées, mais elles ne comportent pas de ventilation en fonction de la durée, que ce soit deux mois, trois mois ou. . .

M. Angus: Ou le nombre de voyages.

M. Groulx: . . . ou le nombre de voyages. Mais notre rapport précise si l'exemption vise un seul voyage ou une période de deux ou trois mois. Comme vous le savez, la durée maximale de l'exemption est de 12 mois.

M. Angus: Il serait très utile, à mon avis, monsieur le président, d'obtenir de nouvelles données récapitulatives comme celles-là. . .

M. Groulx: Je pourrai vous en faire parvenir des exemplaires.

M. Angus: . . . sur une période d'un an. Il n'est pas nécessaire d'analyser une période de 10 ans. Contentons-nous d'examiner les chiffres de 1986 ou de 1987, si ces derniers sont prêts.

M. Forrestall: Arrive-t-il parfois que quelqu'un demande une exemption et l'obtienne, pour ensuite ne pas s'en prévaloir?

M. Groulx: Très souvent. Les exemptions que nous accordons ne sont pas forcément utilisées.

M. Forrestall: Le travail se fait quand même?

M. Groulx: Quelqu'un d'autre peut le faire.

Le président: Quand pensez-vous pouvoir nous remettre les chiffres de 1986?

M. Groulx: Voici le résumé de 1986. Il s'agit d'un résumé détaillé. Toutes les exemptions n'y figurent pas, je pense, mais la durée est précisée pour certaines d'entre elles. J'ai un autre document encore plus complet.

M. Angus: Si l'on jette un coup d'oeil sur les demandes d'exemptions de 1986, il apparaît qu'il existe deux périodes de plus grande activité, soit de janvier à avril, puis août et septembre, ou du moins le mois d'août. S'agit-il d'un phénomène explicable ou est-ce une particularité de cette année-là?

M. Groulx: Je ne crois pas que cela corresponde à une tendance particulière.

M. Angus: Les navires lacustres ne sont pas les seuls à s'être fait prendre d'un côté ou de l'autre du Canal Welland pendant les mois d'hiver. C'est la seule raison que je peux voir.

[*Text*]

Mr. Reid: You cannot explain August that way.

Mr. Angus: No. It is certainly not grain, anyway.

The Chairman: Mr. Manery, do you want to go on with your explanation on clause-by-clause?

Mr. Manery: Thank you, Mr. Chairman. Subclause 3.(3) deals with the exemptions provided in the bill. These relate to hydrocarbon production platforms, fishing vessels, large cruise vessels, ocean research and Department of Fisheries and Oceans research activities, foreign government research ships, and salvage on the continental shelf.

Mr. Tobin: I have a brief comment on subclause 3.(3). It is basically self-explanatory. In the explanatory note provided by the department about hydrocarbon production platforms it says these structures are not regarded as ships. I have real trouble that the mentality in the Department of Transport in terms of offshore production platforms is that they are not regarded as ships. I could refer to any number of court cases, including a couple from your province, where in terms of legal definition they are clearly cited as ships. We can refer to the work of the Royal Commission on the *Ocean Ranger* disaster. The whole problem was that this platform was not regarded as a ship and the necessary training and crew qualifications were absent.

• 1040

I understand the exemption, but so far as I am concerned they ought to have been included under the Canada Shipping Act. I know my friend across the way agrees that they were not for reasons of ministerial perogatives and domains. He was the Parliamentary Secretary at the time. Could we get away from the description of those platforms as not being ships? It is the attitude that got us into trouble in the first place with the *Ocean Ranger*. It is a comment I could not resist, Mr. Chairman, and my friend agrees.

Mr. Manery: We made that comment because we are talking about a platform which is towed into place. It is not a legal definition. It is towed into place and it is going to sit there for three, four, five or ten years while it produces.

Mr. Tobin: If it is a fixed platform, perhaps; if it is a floating platform, no. In any case, they have methods of self-propulsion in any vessel. I can cite three different court cases that say it has to be moved by self-propulsion to be defined legally by the courts, including the Supreme Court of Canada, as a ship.

[*Translation*]

M. Reid: Cette raison ne s'applique pas au mois d'août.

M. Angus: C'est juste. Ce n'était pas une hypothèse sérieuse, de toute façon.

Le président: Monsieur Manery, voulez-vous poursuivre votre explication article par article?

M. Manery: Merci, monsieur le président. Le paragraphe 3.(3) porte sur les exceptions. Celles-ci visent les plates-formes de production d'hydrocarbure, les bâtiments de pêche, les grands navires de croisière, les activités de recherche océanographiques de Pêches et Océans, les navires de recherche des pays étrangers et les opérations de sauvetage sur le plateau continental.

M. Tobin: J'ai un bref commentaire à présenter sur le paragraphe 3.(3). Celui-ci se passe d'explications, pour l'essentiel. Dans la note explicative remise par le ministère sur les plates-formes de production d'hydrocarbures, on peut lire que ces ouvrages ne sont pas considérés comme des navires. Je ne comprends pas l'attitude du ministère des Transports lorsqu'il déclare que les plates-formes de production d'hydrocarbures ne sont pas considérées comme des navires. Je pourrais vous citer plusieurs procédures judiciaires, dont quelques-unes dans votre propre province, où les tribunaux les ont clairement définis comme des navires. Il suffit, d'ailleurs, de se reporter au travail de la Commission royale sur le catastrophe de l'*Ocean Ranger*, où le gros problème venait justement du fait que la plate-forme n'ait pas été considérée comme un navire et qu'en conséquence on ait négligé la formation et les exigences de compétences.

Je comprends la nature de l'exemption mais, à ce moment-là, la plate-forme aurait dû être régie par la Loi sur la marine marchande du Canada. J'ai un ami là-bas qui convient qu'il ne s'agissait pas de question de prérogative ministérielle. Il était secrétaire parlementaire à l'époque. Ne pourrait-on pas décréter une fois pour toute que ces plates-formes sont effectivement des navires? L'attitude contraire est justement à l'origine de la catastrophe de l'*Ocean Ranger*. Je n'ai pas pu m'empêcher de présenter cette observation, monsieur le président, et mon ami est d'accord avec moi.

M. Manery: C'est que nous parlons de plates-formes qui sont remorquées en place. Il ne s'agit toutefois pas d'une définition juridique. La plate-forme est remorquée en place, où elle demeure pendant trois, quatre, cinq ou même dix ans.

M. Tobin: Pour les plates-formes fixes, l'argument pourrait avoir sa raison d'être, mais non pour les plates-formes flottantes. Quoi qu'il en soit, ces plates-formes disposent de mécanismes d'autopropulsion de la même manière que les navires. Je pourrais citer trois procédures judiciaires où les tribunaux, y compris la Cour Suprême du Canada, ont jugé que la plate-forme devait être autopropulsée pour être définie juridiquement comme navire.

[*Texte*]

Mr. Manery: I think we accept the legal definition. We were only trying to make the point that in production, it is fixed for a longer period of time, whether it is—

Mr. Tobin: Yes, unless a big iceberg starts floating in its direction. Then it lifts quickly and self-propels with the assistance of supply vessels to get the hell out of the way. Then it is a ship. If it is a ship, we should treat it as a ship in terms of regulations so we do not have untrained, unqualified. . . we will talk about it later.

We still have not solved the problems of the offshore. Bugger-all has been done.

Mr. Angus: I want to pursue the cruise ships aspect. Would anything in the bill prevent a foreign-owned cruise ship with overnight accommodation of more than 100 passengers from using a Canadian port as their start and finish destination in terms of the way the bill is worded. In your explanations you say a need exists to place some measure of control over passengers, crews and activities and that it is accomplished by requiring all passengers, crews and activities from one Canadian port back to the same port to be regarded as a coasting activity.

Later there is the exemption. Is that a loophole? Could they base in Montreal or Halifax and have to move to another part of the world for certain months?

Mr. Manery: No, there is nothing in the bill to prevent a foreign cruise ship from calling in at Montreal and terminating its voyage in Saint John, New Brunswick. We simply exempt them from the coasting trade. Such a cruise ship could, and perhaps has, made trips beginning in Montreal and ending in Saint John, New Brunswick, or the reverse.

Mr. Angus: I have to think about that one. Without impeding Canada's involvement in that kind of trade and allowing circumvention of the law or intent of the law, I am wondering if there is wording that would. . .

Mr. Tobin: Is that particular exemption not originating in a Canadian port and returning to the same port versus origination in Montreal and terminating in Saint John, New Brunswick—

Mr. Manery: One of the problems in the existing—

Mr. Tobin: The explanatory note says that all passenger cruising activity from one Canadian port back to the same port is included.

• 1045

Mr. Manery: One of the problems in the existing legislation is that it is not clear on this point, and we felt—and I think in practice it has been enforced—that if a vessel leaves the Port of Montreal and does a cruise in

[*Traduction*]

M. Manery: Je pense que nous acceptons cette définition juridique. L'idée que nous essayons de faire valoir, c'est qu'en cours de production la plate-forme est fixe pendant une période plus longue et que. . .

M. Tobin: Oui, à moins qu'un iceberg immense ne se mette à dériver en sa direction. La plate-forme débarasse alors rapidement les lieux et s'autopropulse avec l'aide des navires d'approvisionnement. Elle devient alors un navire. En tant que navire, elle devrait être assujettie aux règlements, de sorte que nous n'aurions pas à subir les conséquences du manque de formation, du manque de compétences. . . dont nous reparlerons un peu plus tard.

Nous sommes loin d'avoir régler le problème des exploitations en mer. Rien n'a encore été fait.

M. Angus: J'aimerais poursuivre la discussion sur les navires de croisières. Le projet de loi contient-il des dispositions qui pourraient empêcher un navire de croisière étranger, offrant un logement à plus de 100 passagers, d'utiliser un port canadien comme point de départ et de destination finale? D'après vos explications, il conviendrait d'exercer certains contrôles sur les passagers, l'équipage et les activités, mais il faudrait pour cela considérer toute l'opération comme une activité de cabotage.

C'est là qu'intervient l'exemption. Est-ce une lacune? Le navire dont le port d'attache est Montréal ou Halifax doit-il se rendre dans une autre partie du monde pendant certains mois?

M. Manery: Non, rien dans le projet de loi n'empêche une société étrangère de navires de croisière de partir de Montréal pour terminer son voyage à Saint John au Nouveau-Brunswick. Le navire de croisière est tout simplement exempté des dispositions relatives au cabottage. Il pourrait fort bien, et cela s'est peut-être fait, déjà dans le passé, entreprendre un voyage à Montréal pour le terminer à Saint John au Nouveau-Brunswick, ou vice versa.

M. Angus: Il faut que je réfléchisse un peu à cela. Sans vouloir entraver la participation du Canada à ce genre de traffic ni permettre de contourner la loi ou l'esprit de la loi, je me demande si le libellé. . .

M. Tobin: Cette exemption particulière ne porte-t-elle pas sur un navire en partance d'un port canadien et retournant au même port plutôt sur un navire en partance de Montréal à destination de Saint John, au Nouveau-Brunswick. . .

M. Manery: Le problème, c'est que. . .

M. Tobin: La note explicative inclus toutes les activités de croisière d'un navire en partance d'un port canadien et à destination du même port.

M. Manery: L'une des difficultés du texte de loi actuel a trait à son manque de clarté sur ce point car, en fait, nous avons l'impression—et cela s'est effectivement produit dans le passé, je pense—que si un navire quitte le

[*Text*]

the St. Lawrence and returns to Montreal, it would be caught by the coasting trade.

Mr. Tobin: Right.

Mr. Manery: This provision in here was to clarify that this is the policy of Canada.

Mr. Forrestall: But my thought was not. . . [*Inaudible—Editor*]. . . to St. Pierre.

Mr. Manery: Yes, if it calls at a foreign port, then of course it becomes an international voyage. So if it is to pick up passengers in Montreal and discharge them on St. Pierre, then that is an international voyage.

Mr. Angus: Yes, and how is that dealt with then?

Mr. Manery: It would not be caught by this act at all, since this does not cover international voyages.

Mr. Angus: Okay.

Mr. Reid: By the same token, a vessel, a pleasure craft, crossing the lake between Port Colborne in Ontario to Buffalo and back again, running a cruise operation of this nature—is that an international shipping operation or one that would be caught by the act?

Mr. Manery: Again, if they were to take on passengers and discharge them in the United States it would be international, but if they just did a cruise in which passengers got off and toured a site there and then returned to the vessel and returned to the Canadian side, it would be caught by this act.

Mr. Reid: Also, vice-versa, if its base port was Buffalo, coming across the lake to Port Colborne.

Mr. Manery: In that case, if they discharged passengers in Canada it would be an international voyage and would not be caught by this act.

Mr. Fretz: Mr. Chairman, relevant to the question raised by Mr. Reid, I know there is some consideration being given for a cruise ship that would run from Buffalo to Port Colborne, or Buffalo to Crystal Beach, as per the example given by Mr. Reid. . . but another operator is giving serious consideration to Buffalo, New York, to Port Colborne, Ontario, and occasionally Crystal Beach, Ontario, back to Buffalo. So it means he would leave from an American port to a Canadian port, and then to another Canadian port and perhaps discharge passengers at that second Canadian port, then back to an American port. What would happen in that case?

Mr. Manery: In general, the voyage from the United States to Canada would be international. The voyage between one Canadian port and another Canadian port would be domestic, and therefore he would violate the Canadian coasting laws on that lake. But if he did not

[*Translation*]

port de Montréal pour une croisière dans le Saint-Laurent qui prend fin dans le même port de Montréal, il se trouve assimilé au trafic de cabotage.

M. Tobin: Exactement.

M. Manery: La disposition avait pour but de préciser clairement qu'il s'agit là de la politique du Canada.

M. Forrestall: Mon idée, toutefois, n'était pas. . . (*Inaudible—Éditeur*). . . à Saint-Pierre.

M. Manery: Naturellement, si le navire s'arrête dans un port étranger, le voyage est alors considéré comme international. Ainsi, s'il prend des passagers à Montréal et que ceux-ci descendent à Saint-Pierre, on juge que le voyage est international.

M. Angus: Quelles sont les dispositions qui s'appliquent à ces voyages?

M. Manery: Ils ne sont pas assujettis à cette loi, qui ne régit pas les voyages internationaux.

M. Angus: D'accord.

M. Reid: Que dire d'un navire, une embarcation de plaisance, qui traverserait le lac de Port Colborne, en Ontario, pour se rendre à Buffalo et en revenir? Une croisière de ce genre serait-elle considérée comme une opération de transport international ou une activité assujettie à la loi?

M. Manery: Ici encore, si le navire a des passagers qui débarquent aux États-Unis, le voyage serait considéré comme international. Mais si, à l'occasion d'une croisière, les passagers ne font que descendre un petit moment pour visiter un lieu avant de retourner à bord et de retourner au même port canadien, l'activité serait assujettie à la loi.

M. Reid: En est-il de même dans le sens inverse, si le port d'attache était Buffalo, par exemple, et que la destination était Port Colborne?

M. Manery: Dans ce cas, si les passagers quittent le bateau au Canada, le voyage serait considéré comme international et non assujetti à la loi.

M. Fretz: Monsieur le président, j'ai une question qui va dans le même sens que celle posée par M. Reid. A-t-on déjà examiné le cas d'un navire de croisière en partance de Buffalo vers Port Colborne, ou de Buffalo vers Crystal Beach. Mais je sais qu'un autre exploitant examine sérieusement la possibilité d'organiser des croisières depuis Buffalo, dans l'État de New York, jusqu'à Port Colborne, en Ontario, et jusqu'à Crystal Beach, à l'occasion, qui est également en Ontario, avant de retourner à Buffalo. Ainsi, cet exploitant quitterait un port américain en direction d'un port canadien, pour s'arrêter ensuite dans un deuxième port canadien et peut-être même y laisser quelques passagers, avant de regagner le port américain. Qu'arriverait-il dans ce cas?

M. Manery: De façon générale, le voyage entre les États-Unis et le Canada serait considéré comme international. Le trajet entre un port canadien et un autre port canadien correspondrait à un voyage intérieur, de sorte que l'exploitant se trouverait à enfreindre la Loi canadienne

[*Texte*]

pick up passengers for the second Canadian port it would still be an international voyage, and would not be caught by the act.

I guess this specific case is being addressed within the interdepartmental committee, and they feel it is a coasting trade movement, and that particular group has been told it is a coasting trade movement because they are carrying passengers between the two Canadian ports.

Mr. Angus: I just want to follow up one more aspect of that area. The foreign government ships, the exemption, there is no definition—

An hon. member: The Queen's yacht.

Mr. Angus: —of foreign government ships. Sorry, there is a definition for those, but there is no definition for the marine scientific research. Is it possible under that exemption to authorize an American submarine to travel through our coastal waters to do scientific research? I am sure that is not the intention of the clause, but given the lack of definition of scientific marine research. . .

• 1050

Mr. Manery: This was clearly put in because there is another procedure for dealing with government research from other countries. We have a representative here from the Department of External Affairs who deals with that area, and I think it would be much better if he answered the question.

Mr. John Allen (Legal Bureau, Department of External Affairs): When we are talking about foreign ships, we are talking about ships operated or sponsored by a foreign government. A submarine falls into the category of a ship, so it is possible that the operation cited by the hon. member would fall within the exemption. That is clearly not the intention, and the government has recently entered into a special agreement with the United States, in respect of coastguard vessels operating in the Northwest Passage, to cover those kinds of incidents up there.

Mr. Angus: Is it possible to come up with a definition for scientific research activities that makes the intent clear, so that in the event that the Government of Canada decides to authorize in our waters military vessels of any country they have to do it under something other than this act? Let us keep this commercial, as opposed to anything else.

Mr. Manery: I believe that is what we have now in the act. We are saying that they are exempted from this act because they come under another act. They cannot do this unless they are caught by some other act.

Mr. Angus: But in the wording it says:

[*Traduction*]

sur le cabotage dans ce lac. En revanche, s'il ne prend pas de nouveaux passagers pour le trajet vers le deuxième port canadien, le voyage continuerait à être considéré comme national et ne serait pas assujetti à la loi.

Ce cas particulier est étudié, je pense, par le Comité interministériel, qui est d'avis qu'il s'agit bien d'une activité de cabotage. Le groupe auquel vous faites allusion s'est fait dire que ces excursions relèvent du cabotage étant donné que des passagers sont effectivement transportés d'un port canadien à un autre port canadien.

M. Angus: J'aimerais encore examiner un autre aspect de cette question. Les navires des pays étrangers visés par l'exemption ne font pas l'objet d'une définition. . .

Une voix: Le yacht de la reine.

M. Angus: Excusez-moi, il y a effectivement une définition des navires de pays étrangers, mais la notion de recherches océanographiques n'est pas définie. Serait-il possible d'invoquer l'exemption pour autoriser la présence d'un sous-marin américain se livrant à des recherches scientifiques dans nos eaux côtières? Je suis certain que telle n'est pas l'intention de la clause, mais étant donné l'absence de définition de recherches maritimes scientifiques. . .

M. Manery: Cela a été inclus car il existe un autre moyen de traiter de la recherche gouvernementale d'autres pays. Nous avons ici même un représentant du ministère des Affaires extérieures qui s'occupe de ce domaine, et je pense qu'il vaudrait mieux qu'il réponde à la question.

M. John Allen (Direction générale des affaires juridiques, ministère des Affaires extérieures): Lorsque nous parlons de navires étrangers, nous faisons allusion aux navires exploités ou subventionnés par un gouvernement étranger. Un sous-marin tombe dans la catégorie d'un navire, il est donc possible que ce dont a parlé l'honorable membre justifie la dispense. Ce n'est pas vraiment l'intention, et le gouvernement a tout récemment conclu une entente spéciale avec les États-Unis au sujet des navires de la Garde côtière dans le passage du nord-ouest, afin de couvrir ce genre d'incident.

M. Angus: Est-il possible d'en arriver à une définition des activités de recherche scientifique qui précise l'intention, de sorte que si le gouvernement du Canada décide d'autoriser la présence, dans nos eaux, de navires militaires d'autres pays, ils le feront en vertu d'autre chose que cette loi? Limitons nous à l'aspect commercial uniquement.

M. Manery: Je crois que c'est exactement ce que nous avons actuellement dans la loi. Nous disons qu'ils sont exemptés de cette loi car ils sont assujettis à une autre loi. Ils ne peuvent le faire à moins d'être pris par une autre loi.

M. Angus: Le texte précise ce qui suit:

[*Text*]

operated or sponsored by a foreign government that has sought and received the consent of the Secretary State for External Affairs to conduct marine scientific research.

Nowhere in that clause does it refer to another enabling act; it just talks about the whim of the Secretary of State.

Mr. Tobin: I think Mr. Angus is onto an interesting point. But am I to believe that if the United States or somebody else wanted to take a submarine into Arctic waters to conduct research, this would be handled under the provisions of Bill C-52? Or am I correct in assuming that there are some other provisions, having to do with secrecy and so on, that would provide for this kind of activity? Will we get our summary at the end of the year on how many submarines were in our waters from the gentleman who was just at the table, assuming somebody would ask? Perhaps the gentleman from External Affairs could tell us. I would be surprised if that is the way they do it.

Mr. Allen: I cannot speak at this point to the question of what our specific defence relationships are, but this exception is clearly aimed at the standard type of research in respect of the oceans.

Mr. Tobin: The *Titanic*.

Mr. Allen: Yes, and various other governments who participate with the Canadian government in research above the continental shelf and in other areas.

• 1055

Mr. Tobin: Some of that military type of information could be, if it were a co-operative effort, extremely sensitive material that you would not want to make available to just anybody and everybody. For the life of me, I could not understand that this kind of exercise would be carried out through the provisions of Bill C-52. I do not know what provisions you would use, but—

Mr. Forrestall: [*Inaudible—Editor*]. . . arrangements have had to do with pursuit by other than commercial vessels for particular police activity. God knows what would happen if we ever attempted to regulate that.

The last time we looked with some seriousness at what you are talking about there were 48 different letters, protocols, notes, understandings, agreements—and believe me, those are some of the titles of some of the arrangements—dealing with matters of mutual concern.

Mr. Tobin: I will put it this way: if we are handling it through Bill C-52, then I am not surprised they are not asking us.

I cannot resist asking one question. Did the Russian vessel that carried parts from Great Britain to Canada for the Canadian Frigate Program get an exemption?

[*Translation*]

exploité ou subventionné par un gouvernement étranger qui a demandé et reçu l'autorisation du secrétaire d'État aux Affaires extérieures d'entreprendre de la recherche scientifique maritime.

A aucun endroit dans cette clause il est fait allusion à une autre loi d'autorisation; il est simplement question des caprices du secrétaire d'État.

M. Tobin: Je crois que M. Angus vient d'aborder un point intéressant. Dois-je toutefois croire que si les États-Unis, ou un autre État, voulaient faire passer un sous-marin dans les eaux arctiques afin d'entreprendre de la recherche, cette question sera assujettie aux dispositions du projet de loi C-52? Ai-je raison de supposer qu'il y a d'autres dispositions, touchant les secrets, etc., qui traitent de ce genre d'activités? Recevrons-nous un rapport à la fin de l'année sur le nombre de sous-marins qui sont passés dans nos eaux, de la part de la personne qui était assise ici, en supposant que quelqu'un le demanderait? Peut-être que le représentant des Affaires extérieures pourrait nous en parler. Je serais surpris d'apprendre que les choses se passent ainsi.

M. Allen: Je ne peux parler pour le moment de nos relations particulières en matière de défense, mais cette exception vise le genre de recherches type touchant les océans.

M. Tobin: Vous voulez parler du *Titanic*.

M. Allen: En effet. Divers autres gouvernements qui participent, avec le gouvernement canadien, à la recherche sur le plateau continental et dans d'autres régions.

M. Tobin: Certains de ces renseignements militaires pourraient bien être, s'il s'agissait d'une collaboration, très délicats, et vous pourriez bien ne pas pouvoir les remettre à n'importe qui. Je ne comprends vraiment pas comment ce genre d'exercice pourrait s'effectuer en vertu des dispositions du projet de loi C-52. Je ne sais pas quelles dispositions vous utiliseriez, mais. . .

M. Forrestall: Je crois qu'il s'agit de poursuites par des navires autres que commerciaux à des fins de surveillance. Dieu sait ce qui pourrait se passer si nous essayons d'imposer des règlements à ce sujet.

La dernière fois que nous nous sommes penchés sérieusement sur ce que vous discutez, il y a eu 48 lettres, protocoles, ententes etc. différents, et croyez-moi ce sont là certains des titres de certaines ententes, qui portent sur des questions d'intérêt mutuel.

M. Tobin: Laissez-moi dire tout simplement que si nous nous occupons de cette affaire par le biais du projet de loi C-52, alors je ne suis pas surpris qu'ils ne nous demandent rien.

Je ne peux m'empêcher de poser une question. Le navire russe qui transportait des pièces de la Grande-Bretagne vers le Canada pour le programme de la frégate canadienne, a-t-il obtenu une dispense?

[*Texte*]

Mr. Groulx: That was an international voyage. He did not carry between two Canadian ports; he brought it from a foreign port to a Canadian port.

Mr. Tobin: So he did not need an exemption?

Mr. Groulx: That is right.

Mr. Tobin: So he benefited from the policy of the lowest possible tender. He was the cheapest guy willing to carry our secret material for us.

The Chairman: I thank Mr. Thacker and all the officials of the department.

Mr. Thacker: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: We shall break for a couple of minutes and come back at 11 a.m.

• 1057

• 1103

The Chairman: Order, please. We have the pleasure to have with us today, from the Canadian Maritime Industries Association, Mr. J.Y. Clarke. I understand Mr. Clarke will speak first and then introduce Mr. D.W. Challinor from the MIL Davie Incorporated. Mr. Clarke, welcome. Go ahead with your presentation.

Mr. J.Y. Clarke (President, Canadian Maritime Industries Association): Thank you very much, Mr. Chairman. On behalf of the Canadian Maritime Industries Association, I would like to express our appreciation for the opportunity to make this presentation to the Legislative Committee on Bill C-52.

First, I will spend a moment on the background of our association. It is known as the Canadian Maritime Industries Association, and until November it was known as the Canadian Shipbuilding and Ship Repairing Association. It has been in existence for some 40 years. Our association represents 21 Canadian shipyards, and these include all the larger yards, most of the medium-sized yards, and some of the smaller yards in Canada. In addition, we represent 78 associated Canadian companies that provide marine equipment and services to shipyards or are engaged in marine industrial research and development.

To set the stage for our association's comments concerning Bill C-52, I think a brief description of the state of our industries and the potential for their future development is in order. It is undoubtedly well-known to members of this legislative committee that as an industrial sector shipbuilding and ship repairing has undergone a drastic slump since 1981 in virtually every country of the western world that operates shipyards. I will not dwell on specific causes for this global crisis in which shipyards find themselves other than to note that it was reflective of

[*Traduction*]

M. Groulx: Il s'agissait d'un voyage international. Ce navire n'a rien transporté entre deux ports canadiens, mais plutôt entre un port étranger et un port canadien.

M. Tobin: Il n'avait donc pas besoin de dispense?

M. Groulx: En effet.

M. Tobin: Il a donc tiré profit de la politique du moins disant. Son offre était la meilleure marché et il était prêt à transporter notre matériel secret.

Le président: Je tiens à remercier M. Thacker et tous les représentants du ministère.

M. Thacker: Merci, monsieur le président.

Le président: Nous allons maintenant faire une pose de quelques minutes et reprendre nos travaux à 11 heures.

Le président: A l'ordre! Nous avons le plaisir d'avoir ici même aujourd'hui M. J.Y. Clarke, de l'Association canadienne des industries maritimes. Je crois savoir que M. Clarke prendra tout d'abord la parole et qu'il présentera ensuite M. D.W. Challinor de la MIL Davie Incorporated. Soyez le bienvenu, monsieur Clarke. Veuillez faire votre exposé.

M. J.Y. Clarke (président, Association canadienne des industries maritimes): Merci beaucoup, monsieur le président. Au nom de l'Association canadienne des industries maritimes, j'aimerais vous remercier de la possibilité que vous me donnez de faire cet exposé devant le Comité législatif chargé du projet de loi C-52.

Je voudrais tout d'abord passer quelques moments à vous parler de notre Association. Elle est aujourd'hui connue sous le nom d'Association canadienne des industries maritimes, et portait jusqu'en novembre dernier le nom d'Association canadienne des chantiers maritimes. Notre Association a été créée il y a maintenant plus de 40 ans. Nous représentons 21 chantiers maritimes, ce qui comprend tous les grands chantiers, la plupart des chantiers de dimension moyenne et certains petits chantiers au Canada. De plus, nous représentons 78 compagnies canadiennes affiliées qui fournissent de l'équipement et des services maritimes aux chantiers de construction navale ou qui sont engagées dans le développement de la recherche industrielle et maritime.

Avant de présenter les commentaires de notre Association sur le projet de loi C-52, j'aimerais faire un bref exposé de la situation de nos industries et de leurs possibilités de développement futures. Les membres du Comité législatif savent certainement que le secteur industriel de la construction et de la réparation de navires est sérieusement en baisse depuis 1981 dans pratiquement tous les pays du monde occidental où des chantiers maritimes sont en exploitation. Je ne m'arrêterai pas sur les causes précises de cette crise globale dans laquelle se

[*Text*]

the overall economy and within it substantial reductions of marine transportation of bulk and general cargo and of crude oil and other petroleum products. The demand for new ships declined rapidly while shipyards were still producing at very high levels. The salient point is that Canadian shipyards were not exempted from this slump in any way.

To illustrate, I would like to provide you with a few numbers from our annual report. In 1976, our member shipyards' order books—that is to say, vessels under construction and on order—totalled some 500,000 gross tonnes, of which 98.5% was commercial work and 1.5% was government contracts. The order book total began to decline the following year, and in the early 1980s this decline accelerated. At the end of 1986, the order book total had decreased to less than 41,000 gross tonnes from 500,000 gross tonnes, of which only 4% was commercial work, with 96% being from government contracts.

Thus, shipbuilding activities have diminished in Canada to 8.1% or about one-twelfth of their total 11 years ago, and the vast majority of shipbuilding work is now on government ships. Clearly, in the eyes of our association, these trends must be reversed.

It is difficult to predict with any accuracy what the future portends within our industries, but there are certainly some encouraging signs. With respect to government contracts, the recent white paper on defence, the Canadian Coast Guard's fleet plan, and the Department of Oceans and Fisheries vessel acquisition plan hold promises for a reasonable level of shipyard activity for some of our yards, but not enough to sustain our industry at the level we believe constitutes a minimum national shipyard industrial base.

In our view, this base must not only accommodate the naval portions of the Canadian defence industrial base, but also the important needs of Canadian coastal, internal, and international shipping and Canadian commercial ports used by foreign shipping in times of both peace and war. To develop and sustain this core capacity, our yards must again build their strength on commercial contracting.

• 1105

We consider that this would be a realistic goal as significant Canadian commercial shipping requirements now exist, and these seem to be growing. For example, having recovered from a deep slump within the last few years, Canadian fisheries now find themselves out of the doldrums and into profitable operation. Our fishing fleets, however, need to be upgraded and modernized to remain cost effective and competitive. We know that considerable

[*Translation*]

trouvent les chantiers maritimes, sinon pour vous faire remarquer qu'elle a été le reflet d'une situation économique générale accompagnée de réductions importantes du transport maritime des marchandises et de la cargaison en vrac, ainsi que des huiles brutes et autres produits pétroliers. La demande pour de nouveaux bateaux a diminué rapidement alors que les niveaux de production des chantiers maritimes étaient encore très élevés. Il faut d'autre part souligner que les chantiers de construction navals canadiens n'ont absolument pas été épargnés par cette baisse.

Pour le démontrer, j'aimerais vous communiquer quelques chiffres tirés de notre rapport annuel. En 1976, les commandes passées à nos chantiers maritimes membres, c'est-à-dire navires en construction et en commande, totalisaient quelque 500,000 tonnes anglaises dont 98,5 p. 100 en travail commercial et 1,5 p. 100 en contrats gouvernementaux. Les commandes diminuèrent l'année suivante et cette baisse s'accéléra au début des années 1980. A la fin de l'année 1986, le total des commandes avait diminué pour atteindre moins de 41,000 tonnes anglaises, dont 4 p. 100 seulement en travail commercial et 96 p. 100 en contrats gouvernementaux.

Les activités de construction navales ont donc diminué de 8,1 p. 100, soit environ 1/12 de ce qu'elles totalisaient il y a 11 ans. La plus grande partie de ce travail s'effectue maintenant sur des navires du gouvernement. Ces deux tendances doivent évidemment être inversées.

Il est difficile de prédire avec certitude ce que l'avenir réserve à nos industries, mais l'on peut, certainement, déceler des signes encourageants. En ce qui concerne les contrats gouvernementaux, le récent Livre blanc sur la défense, le plan d'immobilisations de la flotte et le plan d'acquisition de bateaux du ministère des Pêches et Océans, promettent un niveau raisonnable d'activités pour certains de nos chantiers maritimes tout en étant insuffisant pour maintenir nos industries au niveau qui, à notre avis, constitue une infrastructure industrielle minimum de construction navale nationale.

Nous pensons que cette infrastructure doit être ajustéee à l'infrastructure industrielle de la défense du Canada dans le domaine maritime et qu'elle doit répondre aux besoins de la navigation côtière, interne et internationale, ainsi qu'à ceux des ports commerciaux canadiens utilisés par des navires étrangers, en temps de guerre comme en temps de paix. Pour augmenter et maintenir cette capacité essentielle, nos chantiers maritimes doivent rebâtir leur force par des commandes de navires commerciaux.

Nous considérons qu'il s'agirait là d'un objectif réaliste car la marine marchande canadienne répond maintenant à des besoins qui semblent s'accroître. Par exemple, les pêches canadiennes qui sont sorties du marasme profond qu'elles ont connu ces dernières années, font actuellement des affaires profitables. Cependant, nos flottes de pêche doivent être améliorées et modernisées pour demeurer rentables et compétitives. Nous savons que des sommes

[*Texte*]

capital will be spent in this regard in the next few years due to the age of the existing fleets and the fact that until recently economic pressures on the fishing industries have limited or precluded necessary capital investment.

With respect to coasting trade in the Canadian Arctic, it is generally believed that an increase will occur as sooner or later exploration and production of crude oil and natural gas in the western Arctic and in the Sverdrup Basin accelerates substantially. In addition, exploration and shipment of mineral ores, together with supply of fuel and general cargo to northern communities, including North Warning System sites, will continue and may well grow.

Considering offshore development on the east coast, further exploration and development will also accelerate—possibly sooner rather than later. In general, world-wide shipping is now on the increase after its slump of a few years ago, and it certainly appears that Canadian shipping is following suit. This being the case, one would expect that Canadian shipyards are forecasting a considerable growth in commercial work, but this simply is not so. What then is lacking? The answer in our view lies in one word—policy. In this word we include the recently negotiated free trade agreement.

I would like to spend a few moments on the free trade agreement and its impact on our industries. In chapter 12 of the agreement, the United States marine industry is protected by exemption of the Jones Act from the agreement's provisions. The Canadian marine industry enjoys no such protection. It is noted that in the preamble to chapter 4, Canada has reserved the right to apply quantitative restrictions on U.S. vessels until the United States removes prohibitions under the Jones Act on Canadian vessels.

Since this reservation could apply to both foreign construction and importation of used ships, it appears somewhat ineffective, unless a zero quota is established virtually from the outset. Neither of these functions are permitted in the United States under the Jones Act, and both are permitted to Canadian operators.

United States flagships use United States shipyards for refits and repairs. Otherwise they are subjected to a 50% customs duty on return to the United States. For Canadian operators refitting ships in American yards, the duty imposed is 25%. With the phasing out of these duties over a ten-year period, it would seem that eventually the ship-repairing market would open up to Canadian shipyards. However, the draft transportation annex to the agreement, which would have prevented the United States from enacting further restrictive legislation unless it exempted Canada, does not appear in the final text, and therefore the United States is free to require United States

[*Traduction*]

considérables seront dépensées à cet effet durant les prochaines années en raison de l'âge des flottes existantes et du fait que les pressions économiques subies par les industries de la pêche ont limité ou éliminé les investissements en capital nécessaires.

On croit généralement que le cabotage dans l'Arctique canadien progressera graduellement puisque, tôt ou tard, l'exploration et la production de pétrole brut et de gaz naturel dans l'ouest de l'Arctique et le bassin Sverdrup iront en s'accélérant. De plus, l'exploration et le transport par mer du minerai, ajoutés à l'approvisionnement en combustible et en marchandises diverses des communautés du nord, y compris les zones qui font partie du Système d'alarme du Nord, se poursuivront et peuvent même augmenter.

L'exploration et le développement au large de la côte est s'accéléreront aussi, probablement très bientôt. En général, le transport maritime international progresse maintenant après avoir comme une baisse soudaine il y a quelques années. Apparemment, le transport maritime canadien suivra la même progression. Par conséquent, on pourrait croire que les chantiers maritimes canadiens s'attendent à une augmentation importante de leur travail commercial, mais ce n'est tout simplement pas le cas. Quelle en est la raison! La réponse tient en un mot—la politique, et ceci inclut l'accord récemment négocié sur le libre-échange.

Je voudrais dire quelques mots sur cet accord et sur les répercussions qu'il aura sur nos industries. Dans le chapitre 12 de l'accord, l'industrie maritime des États-Unis est protégée par une exemption de la Loi Jones des dispositions de l'accord. L'industrie maritime canadienne quant à elle ne bénéficie pas d'une telle protection. Il est écrit dans le préambule du chapitre 4 que le Canada s'est réservé le droit d'exercer des restrictions quantitatives sur les navires américains, et ce, jusqu'à ce que les États-Unis retirent leurs interdictions sur les navires canadiens en vertu de la Loi Jones.

Ces restrictions pouvant s'appliquer tant à la construction étrangère qu'à l'importation de navires usagés, ceci semble quelque peu inefficace à moins qu'un quota ne soit établi puisque ni l'une ni l'autre n'est autorisée aux États-Unis, selon la Loi Jones, alors que toutes deux sont maintenant permises aux transporteurs maritimes canadiens.

D'autre part, les navires battant pavillon américain utilisent les chantiers maritimes des États-Unis pour les refontes et les réparations, à défaut de quoi un tarif douanier de 50 p. 100 leur est imposé quand ils reviennent aux États-Unis. Pour les Canadiens qui font réparer leurs navires dans les chantiers maritimes américains, le tarif exigé est de 25 p. 100. Avec le retrait progressif de ces tarifs sur une période de dix ans, il semblerait que le marché de la réparation des navires pourrait éventuellement s'ouvrir aux chantiers maritimes canadiens. Cependant, l'avant-projet sur le transport annexé à l'accord, qui aurait empêché les États-Unis

[*Text*]

flagships to be refitted and repaired in American shipyards.

From these points of view, then, we conclude that Bill C-52 as written does nothing to improve either today's situation with respect to the interests of maritime industries or that which will obtain when the free trade agreement is fully in force.

On the broader issue of policy, it is the opinion of the association that no specific policy currently exists with respect to shipbuilding and ship repairing in Canada. We believe that as a major maritime trading nation, with the world's longest coastline, Canada should have such a policy, as a component of a broader maritime policy perhaps, and we have been pressing for this for several years.

Since the phasing out of the Shipbuilding Industry Assistance Program and the Productivity Improvement Grants, Canadian shipyards are virtually unique among the world's shipbuilding nations, all of which enjoy subsidies in some form or other, in some cases in excess of 50% of construction costs. This pathetic situation persists in spite of Prime Minister Mulroney's public statements both before and shortly after the September 1984 election that a Progressive Conservative government will consider the revitalization of Canadian shipyards to be a matter of high priority.

• 1110

Our association is still waiting for the development of national policies concerning shipbuilding, ship repairing, and associated marine industries. In Bill C-52, however, we believe the potential exists, with appropriate revision, for a component of maritime policy to be implemented which will protect the interests of Canada and Canadian maritime industries. Our association's review of Bill C-52 has led to some comments, conclusions, and finally some recommendations.

The purpose of this bill, as outlined by the Parliamentary Secretary to the Minister of Transport on September 16, 1987, and this is found on page 9002 of *Hansard*, seems at first glance to be fully in the interests of all Canadians concerned. Examination of the specifics of Bill C-52, however, indicates that this is not so, and our association submits the following comments to support this belief.

First, in subclause 2.(1), the definition of a Canadian ship, for the purpose of this proposed act, merely requires that a ship be registered in Canada, with relevant duties

[*Translation*]

d'édicter d'autres lois restrictives à moins d'exempter le Canada, n'apparaît pas dans le texte final. Par conséquent, les États-Unis sont libres d'exiger que les refontes et les réparations des navires battant pavillon américain soient effectuées dans leurs chantiers maritimes.

Il faut donc en conclure que le projet de loi C-52, tel qu'il est rédigé, ne fait rien pour améliorer la situation actuelle en ce qui concerne les intérêts de l'industrie maritime, pas plus que celle qui prévaudra lorsque l'accord sur le libre-échange sera pleinement en vigueur.

En ce qui a trait à la politique, notre association est d'avis qu'il n'en existe aucune qui s'applique actuellement à la construction et la réparation de navires au Canada. Nous pensons qu'à titre de nation dont le commerce maritime est de première importance et dont les côtes sont les plus longues au monde, le Canada devrait avoir une telle politique, qui pourrait peut-être constituer un élément d'une politique maritime plus large, et c'est ce que nous tentons d'imposer depuis plusieurs années.

Tous les pays qui construisent des navires accordent des subventions, sous une forme ou sous une autre, à leurs chantiers maritimes et, dans certains cas, ces sommes peuvent s'élever à plus de 50 p. 100 des coûts de production. Les chantiers maritimes canadiens sont dans une position unique à cet égard depuis qu'ils ne bénéficient plus des subventions accordées en vertu des programmes d'aide aux constructeurs des navires et de subventions à l'accroissement de la productivité, qui ont été progressivement éliminées. Cette situation pathétique persiste bien que le premier ministre Mulroney ait déclaré publiquement, aussi bien avant que peu après les élections de septembre 1984, qu'un gouvernement conservateur accorderait une grande priorité à la revitalisation des chantiers maritimes canadiens.

Notre association attend toujours que des politiques nationales sur la construction et la réparation de navires et sur les industries maritimes affiliées soient établies. Cependant, nous croyons que le projet de loi C-52 a le potentiel nécessaire, avec la révision qui s'impose, pour y inclure un élément de politique maritime qui protégera les intérêts du Canada et des industries maritimes canadiennes. Nous avons donc étudié le projet de loi et nous avons rédigé certaines observations et conclusions, puis des recommandations.

L'objet de ce projet de loi, comme le faisait remarquer le secrétaire parlementaire du ministre des Transports, le 16 septembre 1987—voir à cet effet la page 9,002 du *hansard*—semble, à première vue, répondre pleinement aux intérêts de tous les Canadiens concernés. Un examen des articles du projet de loi C-52 montre que ce n'est pas le cas; notre association propose donc les commentaires suivants pour appuyer cette opinion.

Tout d'abord, au paragraphe 2.(1), la définition d'un navire canadien, pour l'application de cette loi, exige seulement qu'un navire soit immatriculé au Canada et

[*Texte*]

and taxes having been paid, or that it be a small Canadian-built craft exempted from registration under the Canada Shipping Act. No requirement is mentioned concerning country of origin, ownership, or country of refit and repair. Our association views this definition as being inadequate as it simply perpetuates the status quo. It falls short of maximizing benefits to Canada in what is a purely Canadian trade requirement.

In his address in the House of Commons referred to above, the Parliamentary Secretary to the Minister of Transport appeared to take great delight in noting that 99% of our current coasting trade is carried in Canadian ships. What he did not say, however, is that of the 724 commercial vessels—that is, non-government vessels—currently engaged in the Canadian coasting trade, 303, or 42% of these, are foreign-built, some of which are non-duty paid.

Our association considers that Bill C-52 should be revised to require all Canadian ships engaged in the Canadian coasting trade to be Canadian-built and Canadian-owned. We realize, of course, that implementation of such a revision must be phased in over a number of years, with appropriate grandfather provisions included.

Our second comment refers to maintenance; that is, refit and repair. Our association considers that Canadian ships engaged in the Canadian coasting trade should be required to have all refits and repairs, other than emergency repairs, performed in Canadian shipyards.

Our third comment refers to subclause 3.(1), prohibition. Except for its opening phrase, this subclause does indeed seem to protect the interests of Canada and Canadian ship operators quite well. The opening phrase, however, cites a number of exceptions to the application of this bill, of which one in particular is considered unacceptable by our association. Paragraph 3.(3)(a) exempts foreign ships or non-duty paid ships used as hydrocarbon production platforms from the provisions of this act.

In its February 1986 brief to the Legislative Committee on Bill C-92, the Canada Petroleum Resources Act, our association recommended, and I will quote:

> Any vessel, rig, platform or other vehicle or structure which is used for the exploration, development or production of a mineral resource on the Canadian Territorial Sea and Continental Shelf shall be built in Canada from articles, materials or supplies at least 50% of which, by cost, shall have been mined, produced or manufactured in Canada.

[*Traduction*]

que les droits et taxes aient été payés, ou, soit une petite embarcation fabriquée au Canada exemptée de l'immatriculation aux termes de la Loi sur la marine marchande du Canada. Aucune exigence sur le pays d'origine, la propriété ou le pays dans lequel les refontes et les réparations sont faites n'est mentionnée. Notre association considère que cette définition est inadéquate car elle perpétue simplement le statu quo, ce qui empêche de maximiser les bénéfices pour le Canada même s'il s'agit d'une exigence commerciale purement canadienne.

Dans son discours à la Chambre des communes, auquel j'ai fait allusion, le secrétaire parlementaire du ministre des Transports semblait prendre grand plaisir à signaler que 99 p. 100 de nos activités de cabotage actuelles sont assurées par des navires canadiens. Il n'a cependant pas dit que des 724 navires commerciaux, c'est-à-dire navires non gouvernementaux, actuellement engagés dans le cabotage, 303, soit 42 p. 100, sont de fabrication canadienne, certains d'entre eux étant non dédouanés.

Notre association est d'avis que le projet de loi C-52 devrait être revu afin d'exiger que tous les navires canadiens qui font du cabotage dans les eaux du Canada soient de fabrication et de propriété canadiennes. Nous sommes évidemment conscients que l'application d'une telle révision doit être échelonnée sur un certain nombre d'années et que des dispositions basées sur les droits acquis doivent être incluses.

Mon deuxième point porte sur la maintenance, c'est-à-dire la refonte et la réparation. Notre association considère que les navires canadiens engagés dans le cabotage devraient être tenus de confier toutes les refontes et les réparations, autres que les réparations d'urgence, à des chantiers maritimes canadiens.

Notre troisième point concerne le paragraphe 3.(1), intitulé «interdiction». Sauf pour sa phrase d'introduction, ce paragraphe protège en effet fort bien les intérêts du Canada et des propriétaires de navires canadiens. Toutefois, dans la première phrase, on constate un certain nombre d'exceptions à l'application de cette loi, dont une en particulier est jugée inacceptable par notre association. Le paragraphe 3.(3)a) exempte les navires étrangers ou non dédouanés utilisé comme plates-formes de production d'hydrocarbures des dispositions de cette loi.

Dans son mémoire de février 1986 remis au Comité législatif chargé du projet de loi C-92, la Loi sur les ressources pétrolières du Canada, notre association recommandait, et je cite, que:

> Tout navire, sonde, plate-forme ou autre véhicule ou structure utilisé pour l'exploration, le développement ou la production de ressources minérales dans les eaux territoriales canadiennes ou le plateau continental soit construit au Canada à partir d'articles, matériaux ou fournitures dont au moins 50 p. 100, basés sur leurs coûts, auront été extraits, produits ou fabriqués au Canada.

[*Text*]

Our association cannot understand why the Government of Canada does not insist that such ships and platforms be built in Canadian yards, observing that hydrocarbons and mineral resources to be recovered are Canadian resources lying within Canadian waters or the Canadian continental shelf. Our association recommends that paragraph 3.(3)(a) be deleted.

Our final comment relates to clauses 4 and 5 concerning the issuance of licences. Our association agrees that the issuance of licences permitting foreign or non-duty paid ships to perform a particular service is necessary when no Canadian ship is available in the short term. However, we object to the absence of any limit with respect to the number of consecutive licences that can be issued to a particular ship. As written, the bill appears to permit a ship operator to use a foreign ship under licence for a particular trade with the licence being renewed year after year. There is no incentive for the operator to acquire a Canadian-built ship and register it in Canada within a reasonable time. In our opinion, this situation acts against Canada's interests and appropriate corrective revisions should be made.

• 1115

Mr. Chairman and gentlemen, we have formulated three conclusions from our review of Bill C-52:

First, Bill C-52 as written fails to maximize the benefits to Canada with respect to the coasting trade and commercial marine activities conducted entirely in waters over which Canada exercises jurisdiction.

Second, Bill C-52 as written acts in opposition to the interests of Canadian shipbuilding and ship-repairing industries by remaining silent with respect to the country of origin of ships authorized to engage in the coasting trade and commercial marine activities and of their refit, maintenance, and repair.

Third, Bill C-52, appropriately revised, possesses the potential to establish once and for all that trade in commercial marine activities in waters over which Canada exercises jurisdiction are reserved for ships built, owned, registered and maintained in Canada, and manned by Canadian officers and crew.

From these three conclusions we have formulated four recommendations, the first being general in nature, and the other three being specific. Our first is that Bill C-52 should be revised to realize the potential defined in our third conclusion, which I just read. The second is that the definition of "Canadian ship" be revised for the purpose

[*Translation*]

Notre association ne peut comprendre pourquoi le gouvernement du Canada n'exige pas que de tels navires et plates-formes soient construits par des chantiers maritimes canadiens, en remarquant que les ressources minérales et d'hydrocarbure à récupérer sont des ressources canadiennes qui se trouvent dans les eaux du Canada et du plateau continental canadien. Notre association recommande donc que le paragraphe 3.(3)a) soit supprimé.

Notre dernière observation porte sur les paragraphes 4 et 5, soit la licence. Notre association admet qu'il est nécessaire de délivrer des licences permettant aux navires étrangers et non dédouanés d'assurer un service particulier quand aucun navire canadien n'est disponible à court terme. Cependant, nous nous opposons à l'absence de toute limite sur le nombre de licences qui peuvent être successivement attribuées à un même navire. Comme il est rédigé, le projet de loi semble permettre à une compagnie maritime d'utiliser un bateau étranger sous licence pour une certaine forme de commerce tout en voyant sa licence renouvelée chaque année. Rien ne pousse cette compagnie maritime à acquérir un bateau de construction canadienne et à l'enregistrer au Canada dans un délai raisonnable. À notre avis, cette disposition va l'encontre des intérêts du Canada et les corrections appropriées devraient être apportées.

Monsieur le président et messieurs, nous avons avancé trois conclusions à la suite de notre étude du projet de loi C-52:

Tout d'abord, le projet de loi C-52, tel qu'il est rédigé, ne maximise pas les bénéfices que retire le Canada du cabotage et des activités maritimes commerciales qui sont menées entièrement dans des eaux sur lesquelles le Canada exerce une juridiction.

Deuxièmement, le projet de loi C-52, tel qu'il est rédigé, s'oppose aux intérêts des industries canadiennes de la construction et de la réparation de navires en passant sous silence le pays d'origine des navires autorisés à faire du cabotage et à s'engager dans d'autres activités maritimes commerciales, ainsi que leur refonte, leur entretien et leur réparation.

Troisièmement, le projet de loi C-52, révisé de façon appropriée, présente le potentiel pour établir, une fois pour toute, que le cabotage et les activités maritimes commerciales dans les eaux sur lesquelles le Canada exerce une juridiction sont réservés aux navires de construction et de propriété canadiennes, enregistrés et entretenus au Canada et dont l'équipage et les officiers sont Canadiens.

À partir de ces trois conclusions, nous avons préparé quatre recommandations, la première d'aspect général, les trois autres plus précises. Notre première recommandation est que le projet de loi C-52 devrait être révisé pour que devienne réalité le potentiel défini dans notre troisième conclusion que je viens d'énoncer. Notre

[*Texte*]

of this bill to include construction, refit and repair in Canadian shipyards, and ownership by Canadians, within a reasonable time and with grandfather provisions provided. Our third recommendation is that paragraph 3.(3)(a) concerning exemption of a ship used as a hydrocarbon production platform be deleted. Our final recommendation is that any provision for the issuance of licenses to foreign or non-duty paid ships stipulate a maximum number of renewals, allowing a reasonable time for the operator to acquire a Canadian-built ship.

Mr. Chairman, this concludes our formal presentation. I would now like to introduce Mr. Donald W. Challinor, who is the president and chief executive officer of MIL Davie Inc. Shipyard in Lauzon, Canada's largest shipyard. He is also the chairman of the board of directors of the Canadian Maritime Industries Association.

Mr. Donald W. Challinor (President and Chief Executive Officer, MIL Davie Inc.): Thank you. Mr. Chairman, we believe the intent of the bill is to support our industry. If you refer to Mr. Crosbie's speech to the Marine Club on January 15, he confirmed that this was the intent. However, as Mr. Clarke has pointed out, we believe there are a few shortcomings. We realize it is very difficult because of the various interest groups that have to be served. For example, the Canadian manufacturers are always seeking the lowest transportation costs for their goods abroad, especially when they sell them CIF. When they can be sold FOB, of course, the purchaser of the goods usually pays the freight. Therefore they have a preference to use foreign ships, which are, more often than not, owned by the Third World countries or eastern bloc countries, which can provide the lowest rates. This is how we have come to get the components for the CPF transported in Russian ships.

The UNCTAD group, which is the United Nations group that subscribes to the 40:40:20 policy have this policy of trading between the parties, each carrying 40%. This gives them additional foreign revenue, but it adds a somewhat restrictive element to trade between other countries that are not signatory to the policy. Canada, of course, is not.

The Canadian shipowners, on the other hand, look to protection to be able to carry a large proportion of freight to and from Canada in Canadian-owned ships. However, to maximize their profitability, they prefer to have their ships built for the lowest cost, which very often excludes

[*Traduction*]

deuxième recommandation prévoit que la définition de «navire canadien» devrait être révisée, aux termes de cette loi, pour inclure la construction, la refonte et la réparation dans les chantiers maritimes canadiens, et la propriété par des Canadiens, dans une limite de temps raisonnable et en prévoyant des dispositions basées sur les droits acquis. Notre troisième recommandation prévoit que l'alinéa a) du paragraphe 3.(3), qui porte sur l'exemption d'un navire utilisé comme plate-forme de production d'hydrocarbures, devrait être supprimé. Notre dernière recommandation prévoit que toute disposition pour l'attribution de licences aux navires étrangers ou non dédouanés devrait indiquer un nombre maximum de renouvellements, accordant un temps raisonnable à la compagnie maritime pour acquérir un navire de construction canadienne.

Monsieur le président, ainsi prend fin mon exposé. Je voudrais maintenant passer la parole à M. Donald W. Challinor, président-directeur général de la Société MIL Davie Inc. Shipyard à Lauzon, le plus grand chantier maritime du pays. Il est également président du conseil d'administration de l'Association canadienne des industries maritimes.

M. Donald W. Challinor (président-directeur général, MIL Davie Inc.): Merci. Monsieur le président, nous sommes convaincus que l'intention du projet de loi est d'appuyer notre industrie. Si vous vous référez au discours prononcé par M. Crosbie devant le Marine Club le 15 janvier dernier, vous vous rappellerez qu'il a confirmé que telle était l'intention. Toutefois, comme vient de l'indiquer M. Clarke, nous sommes d'avis que ce projet de loi présente quelques lacunes. Nous sommes conscients du fait qu'il est très difficile d'éviter de telles lacunes en raison des divers groupes d'intérêt visés. Par exemple, les fabricants canadiens cherchent toujours à obtenir les coûts de transport les moins élevés pour leurs marchandises à l'étranger, particulièrement lorsqu'ils les vendent CAF. Bien entendu, lorsqu'ils peuvent les vendre FOB, l'acheteur des marchandises prend généralement à sa charge le fret. Par conséquent, ils ont tendance à préférer se servir de navires étrangers, qui sont, la plupart du temps, la propriété de pays du Tiers monde ou bien du bloc de l'Est, ces pays pouvant offrir les taux les moins élevés. C'est ainsi que nous avons pu faire transporter les composants pour le CPF à bord d'un navire russe.

La CNUCED, conférence des Nations unies qui souscrit à la politique 40-40-20, a cette politique commerciale entre les parties, chacune prenant à sa charge 40 p. 100, ce qui produit des revenus étrangers supplémentaires, mais qui entrave quelque peu le commerce entre d'autres pays non signataires de cette politique. Bien entendu, le Canada n'en fait pas partie.

Les propriétaires canadiens de navires, quant à eux, cherchent une protection quelconque afin de transporter une grande partie du fret vers le Canada ou depuis le Canada, à bord de navires canadiens. Toutefois, afin de maximiser leurs profits, ils préfèrent que leurs navires

[*Text*]

Canadian shipyards because the shipowners argue that Canadian shipyard prices are too high.

• 1120

The Canadian shipyards, on the other hand, would of course prefer to see Canadian-built ships used to carry freight to and from any other country and for all coastal shipping within the 200-mile limit. This has of course been granted to the fisheries industry. They have the protection of the 200-mile limit, but they do not have any pressure on them to build their ships in Canada. They are at liberty to go wherever they wish.

The shipyards believe they can be more competitive if given support similar to their average European counterpart. A macro-economic view of the situation considers that government-built ships, of which there are many at the present time, cost the taxpayer less if shipyards are more efficient. Social services costs for taxpayers are less and income taxes contributed are higher if meaningful skilled jobs are generated in Canadian shipyards.

World-wide rationalization has been thrust upon us, upon everyone in the industry throughout the world. The Japanese, for example, have had to downsize over 30% of their industry. We have now come to the realization in Canada this must be done. We are endeavouring to do this. It has already happened in different areas across the country. This leads to a better stability through efficient distribution of the smaller amount of work, thus ensuring a continuity of the mimimum amount of workload.

We have been investing in the industry to upgrade the existing facilities. Our company, for example, is investing $64 million over a five-year period to upgrade. We are in the second year of this upgrading. We are all applying the best available, advanced shipbuilding technology. We are also spending a great deal of effort to educate the workers and the unions in the matter of economics of international and national ship-building, so as to work together to change work practices to meet the new competitive environment.

A large investment in the offshore industry has been contemplated, and in some cases, already begun, to capture the opportunities expected from the development of offshore hydrocarbons. If production platforms are excluded, these will undoubtedly be built offshore with consequent losses of thousands of man-years of work for Canadians.

[*Translation*]

soient construits aux moindres coûts, ce qui bien souvent exclut les chantiers maritimes canadiens, les propriétaires de navires prétendant que les prix de nos chantiers maritimes sont trop élevés.

Les chantiers maritimes canadiens préfèreraient, bien entendu, que l'on se serve de navires construits dans leurs chantiers pour transporter des marchandises vers d'autres pays ou à partir de ces pays, de même que pour tout le cabotage dans la limite des 200 milles, qui bien entendu a été accordée à l'industrie des pêches. Cette industrie est protégée par cette limite des 200 milles, mais il n'existe aucune pression sur elle pour qu'elle fasse construire ses navires au Canada. Elle peut les faire construire où elle veut.

Les chantiers maritimes sont convaincus de pouvoir être plus compétitifs si on leur apporte l'aide que reçoivent les chantiers maritimes européens moyens. Selon un point de vue macro-économique de la situation, les navires construits par le gouvernement, dont le nombre est élevé à l'heure actuelle, reviennent moins chers aux contribuables si les chantiers maritimes sont plus efficaces. Les coûts des services sociaux pour les contribuables sont moindres et la part des impôts sur le revenu qui est consacrée est plus élevée si des emplois qualifiés sont créés dans les chantiers maritimes canadiens.

La rationalisation mondiale a été imposée sur l'industrie partout dans le monde. Par exemple, les Japonais ont dû diminuer de plus de 30 p. 100 la taille de leur industrie. Il faut bien admettre maintenant qu'il faut faire la même chose au Canada, et nous nous y engageons. D'ailleurs, cela s'est déjà produit dans différentes régions du pays, ce qui conduit à une meilleure stabilité grâce à une distribution efficace de la plus petite quantité de travail, ce qui assure une continuité du montant minimum de la charge de travail.

Nous avons investi dans l'industrie afin d'améliorer les installations existantes. Par exemple, notre entreprise investit quelque 64 millions de dollars sur une période de cinq ans à cet effet. Nous en sommes à la deuxième année de ce programme. Nous nous servons de la meilleure technologie disponible et consacrons énormément d'efforts à l'éducation des travailleurs et des syndicats dans les domaines de l'économie des chantiers maritimes internationaux et nationaux, afin de travailler main dans la main en vue de modifier les habitudes de travail et de faire face aux nouveaux marchés.

Nous avons envisagé de gros investissements dans l'industrie loin des côtes, et dans certains cas c'est le chemin que nous avons choisi afin de saisir les possibilités offertes par l'exploitation des hydrocarbures au large. Si les plates-formes de production sont exclues, elles seront, sans aucun doute, construites au large, ce qui entraînera des pertes de plusieurs milliers d'années-hommes de travail pour les Canadiens.

[*Texte*]

I can assure the committee that our policy, the shipbuilders' policy, is to earn the support of the government and the public at large. But unless we can have in Canada an overall policy that encourages and supports the long-term development of an efficient ship building and ship-repairing industry, we will squander the current and previous investments, but more importantly, we will be discarding future opportunities, worth hundreds of millions of dollars. Thank you.

Mr. Tobin: I want to thank the witnesses for their submission. It is succinct and excellent, particularly the data that 11 years ago 98% of the work in Canadian shipyards was commercial. I think it is startling that 11 years later 96% of the work you are doing is government. It should make all of us sit back and ultimately decide whether or not we are going to have a shipbuilding industry in this country, because it comes down to that.

• 1125

I want to put some specific questions to the witnesses, and then some general questions at the end. Referring to the free trade provisions, you talk about the differential on repair between the 50% customs duty on American ships that are refitted or repaired outside and then come back in, versus 25% in Canada. I would like you to expand on that a little bit. How significant a differential is that in practical terms?

Mr. Challinor: Can you imagine trying to compete with somebody hammering you with a 50% duty compared with your competitor down in the United States? If an American flagship comes up for repair, the difference between a Canadian shipyard bidding on it and a U.S. shipyard is a 50% differential.

Mr. Tobin: In essence what I am saying is given the competitive rates elsewhere outside of Canada, is a 25% duty in terms of repair an incentive? You can swallow that 25% because you are going to save it at the other end.

Mr. Challinor: I was on the west coast for 20 years, and First Stop Pacific was the largest ship repairer in Canada. We repaired a tremendous number of ships. We always felt that with the edge on the foreign exchange, if we could have got down to 25%, we could have got pretty well all the work we could handle. It would make a tremendous difference.

Mr. Tobin: DRIE has produced a study, I do not know if you have seen it or not—

Mr. Challinor: Yes.

Mr. Tobin: —on the shipbuilding and repair industry sector profile, a copy of which we informally received this morning. It seems the major conclusion of the study is

[*Traduction*]

Je tiens à assurer le comité que notre politique, la politique des constructeurs de navires, est d'obtenir l'appui du gouvernement et du public. À moins d'avoir une politique canadienne stimulant et appuyant le développement à long terme d'une industrie efficace de la construction et de la réparation des navires, nous dilapiderons les investissements actuels et précédents; pire encore, nous laisserons échapper tout débouché éventuel, évalué à plusieurs centaines de millions de dollars. Merci de votre attention.

M. Tobin: Je tiens à remercier les témoins. Leur mémoire est vraiment excellent. Il est intéressant de noter les données selon lesquelles, il y a 11 ans, le travail commercial était évalué à 98 p. 100 dans les chantiers maritimes canadiens. Il est incroyable que, onze ans plus tard, 96 p. 100 de ce travail se trouve être des contrats gouvernementaux. Il va falloir que nous nous demandions sérieusement si nous voulons une industrie des chantiers maritimes dans ce pays, car c'est bien de ça dont il s'agit.

Je voudrais poser quelques questions précises aux témoins, après quoi, je passerai à des questions de caractère plus général. À propos des dispositions relatives au libre-échange, vous parlez de la différence entre le droit de douane de 50 p. 100 pour les navires américains radoubés ou réparés à l'extérieur et qui rentrent ensuite chez eux, et les 25 p. 100 au Canada. Pourriez-vous nous fournir quelques précisions là-dessus. Sur le plan pratique, quelle est l'importance de cette différence?

M. Challinor: Essayez donc un peu de vous imaginer ce qui se passe lorsque vous essayez de concurrencer quelqu'un qui vous assène un droit de 50 p. 100 auquel échappe votre concurrent aux États-Unis? Si un navire battant pavillon américain rentre pour subir des réparations, la différence entre l'offre d'un chantier naval canadien et celle d'un chantier naval américain est de 50 p. 100.

M. Tobin: Ce que je veux vraiment savoir c'est si, compte tenu des taux concurrentiels pratiqués ailleurs qu'au Canada, un droit de 25 p. 100 sur les réparations constitue une forme d'incitation. Vous pouvez absorber ces 25 p. 100 puisque vous allez les économiser en aval.

M. Challinor: J'ai passé 20 ans sur la côte ouest, et *First Stop* était alors le chantier de réparations de navires le plus important au Canada. Nous en avons réparé des quantités. Nous considérions toujours que, compte tenu de l'avantage fourni par le taux de change, si nous pouvions descendre à 25 p. 100, nous pourrions avoir à peu près tout le travail que nous pourrions absorber. La différence serait énorme.

M. Tobin: Je ne sais pas si vous avez vu l'étude du MEIR. . .

M. Challinor: Oui.

M. Tobin: . . . qui est un profil du secteur de la construction et de la réparation navales. Nous en avons reçu un exemplaire ce matin, à titre officiel. La principale

[*Text*]

that, in essence, we are one of the most expensive places in the world to either repair or build ships. When I look at the 25% duty that would be paid by a Canadian operator coming back to the country, I am led to the conclusion that at least in some of the places listed, he is still in money. In fact, he may still be in money if he pays 50%.

So notwithstanding the fact that you have pointed out this differential, logically there ought to be an equal duty on either side in the absence of a shipbuilding policy—and it appears that is what you are telling us this morning, there just is not one. That itself is not going to make a significant difference, as long as many other nations have subsidies, tax incentives, or direct grants, up to 50% in some cases, and we do not have that here in Canada. Is this a fair but general analysis of what you are telling us?

Mr. Challinor: First of all, if you compare us with the United States—which is what the free trade agreement is dealing with—we cannot compete with them if we do not have that 50%. That is a categoric statement. If we can eliminate that, then we would have a lot of work here.

As a matter of fact, if I can just clarify that, we have been successful in Canada in attracting, without the duty, quite a number of U.S. auxiliary military ships called the sealift command ships, which were available to us under the Canada-U.S. Defence Production Sharing Agreement. We have captured three of these on the west coast. On the east coast we were able to capture one, and the U.S. shipbuilding lobby saw this taking place and brought in a bill and stopped it, notwithstanding the Canada-U.S. agreement. They said to hell with you, we are going to keep it within the United States. We are able to do that, because we did not have that duty.

Mr. Tobin: When did they do that?

Mr. Challinor: It happened within the last six months.

Mr. Tobin: Very interesting—in the middle of free trade.

Mr. Angus: So much for a level playing field.

Mr. Tobin: They did quite a number of those in a number of sectors. You refer back to Bill C-92 and the requirement that at least 50% of the workmanship and material on platform be Canadian-made.

[*Translation*]

conclusion de cette étude semble être que nous sommes un des pays les plus chers du monde en ce qui concerne la réparation ou la construction de navires. Le droit de 25 p. 100 qui serait imposé à un exploitant canadien revenant au pays m'amène à conclure qu'au moins dans certains des endroits indiqués, il fait encore ses frais. En fait, il s'en sort peut-être encore, même s'il paie 50 p. 100.

Donc, en dépit du fait que vous ayez souligné cette différence, il serait logique que le droit de douanes soit le même de part et d'autre, en l'absence d'une politique de construction navale. . . et si j'ai bien compris ce que vous nous avez dit ce matin, il n'existe précisément pas de politique. En soi, cela ne va pas changer grand-chose, tant que de nombreux autres pays bénéficieront de subventions, d'incitations fiscales, ou de subventions directes, jusqu'à concurrence de 50 p. 100 dans certains cas, alors que cela n'existe pas au Canada. Dans l'ensemble, mon analyse de ce que vous nous dites est-elle juste?

M. Challinor: En premier lieu, si vous nous comparez avec les États-Unis—ce qui est précisément l'objet de l'accord du libre-échange—il nous est impossible de leur faire concurrence si nous ne disposons pas de ces 50 p. 100. Cela, je l'affirme catégoriquement. Si nous pouvons éliminer cet écueil, nous aurons beaucoup de travail chez nous.

En fait, si vous me permettez d'apporter un éclaircissement là-dessus, nous avons réussi, au Canada, à attirer, sans le droit de douane, un nombre important de bâtiments militaires auxiliaires américains appelés navires du commandement des missions de ravitaillement, ce qui était rendu possible par l'accord canado-américain sur le partage de la protection de défense. Nous avons réussi à mettre la main sur trois d'entre eux sur la côte ouest. Sur la côte atlantique, nous avons pu le faire pour un seul, et le lobby américain de la construction navale s'en est aperçu et a présenté un projet de loi qui a mis fin à cette pratique, en dépit de l'existence de l'accord canado-américain. Ils nous ont dit que nous pouvions aller nous faire pendre, et qu'ils allaient tout garder aux États-Unis. Si nous avons pu le faire, c'est parce que nous n'avions pas ce droit de douane.

M. Tobin: Quand les Américains ont-ils fait cela?

M. Challinor: Cela s'est produit au cours des six derniers mois.

M. Tobin: Très intéressant. . . en plein milieu des négociations du libre-échange.

M. Angus: Vous parlez d'un affrontement à armes égales!

M. Tobin: Cela s'est fréquemment produit dans un certain nombre de secteurs. Vous vous référez au projet de loi C-92 et à l'exigence selon laquelle au moins 50 p. 100 des matériaux et des travaux sur la plate-forme doivent être canadiens.

[*Texte*]

• 1130

I understand from your brief you are very pragmatic. You understand there are other competing interests and the committee is going to have to try to bridge that gap among the various competing interests. But on platforms, is it realistic in today's market—and I suggest to you there is an excess supply of that kind of vessels around—to include in this bill today that kind of provision, which would mean we would need substantial lead time, I suggest to you? Or would you grandfather that kind of provision, so that any existing developments could use whatever equipment is available in the world market?

I come from Newfoundland and know a bit about this. If for example Petro-Canada announces they are going to do Terra Nova, and they target for 1992 and they do their engineering studies, and they want to put a platform on site, which would be a floating system versus a fixed system, I doubt the Canadian industry can gear up and put that kind of equipment in place in that kind of timeframe.

Mr. Challinor: They will not be able to if the parties purposely wait too long. I have seen that happen in a number of instances when we were developing the Beaufort Sea. The oil companies would procrastinate and allow time to be frittered away, then they would come in at the last minute and say to the government look, we have only so much time in which to make this happen, we have the window and you have to move. So we would get the bids and have no time to do it. They would go to the Japanese, and of course the Japanese would be able to respond very quickly.

Mr. Tobin: I guess what I am suggesting to you, and I do not know whether you would concur—you actually have much more expertise in this area than I do—is that the equipment that would be required to do some of that exploration right now, even production, is probably built and sitting idle somewhere. It can be had because there is an oversupply. You know the amount of exploration has dropped dramatically. You know there was a boom in your industry in all sectors, including exploration vessels and production vessels. What I am suggesting to you is that the gear is probably available in the world today. It could be had, should a decision to go to production occur some time in the near or foreseeable future. I am not as optimistic as you are in your brief. Nevertheless, can we enter into a policy where we require Canadian content that would delay a start-up time when in fact that gear is available and lying idle today somewhere in the world?

Mr. Challinor: I believe if the policy were there that said when you go to do it you must use a certain

[*Traduction*]

Votre mémoire montre que vous êtes très pragmatique. Vous comprenez fort bien qu'il existe des intérêts concurrents et que le Comité sera obligé de combler l'écart entre eux. Mais en ce qui concerne les plates-formes, est-il raisonnable, compte tenu du marché actuel—à mon avis, il existe un excédent de ce genre de bâtiments—d'inclure ce genre de dispositions dans le projet de loi, ce qui signifie, à mon sens, que nous aurions besoin de disposer de délais importants? Ou préféreriez-vous adopter une clause des droits acquis pour cela, de manière à ce que toutes les sociétés de développement existantes puissent utiliser l'équipement disponible sur le marché mondial?

Je viens de Terre-Neuve et c'est une question qui ne m'est pas étrangère. Si, par exemple, Petro-Canada annonce qu'elle va exploiter Terra Nova, que son objectif est 1992, et qu'après avoir effectué des études techniques, elle décide d'installer une plate-forme sur place, qui serait flottante et non fixe, je doute que l'industrie canadienne soit capable de s'équiper pour mettre en place ce genre d'équipement dans de tels délais.

M. Challinor: Elle ne pourra pas le faire si les parties intéressées attendent exprès trop longtemps. J'ai vu cela se produire plusieurs fois lorsque nous développions la mer de Beaufort. Les compagnies pétrolières tergiversaient et laissaient le temps passer, et c'était toujours à la dernière minute qu'elles se tournaient vers le gouvernement et lui disaient, voilà tout le temps dont nous disposons; nous avons le créneau; à vous de jouer. Les appels d'offres étaient alors lancés mais nous ne disposions plus de suffisamment de temps pour faire le travail. C'était donc les Japonais qui étaient les adjudicateurs; et, bien sûr, ils étaient capables de réagir très rapidement.

M. Tobin: À mon avis, et je ne sais pas si vous serez d'accord—vous êtes bien plus compétent dans ce domaine que je ne le suis moi-même—l'équipement requis pour effectuer immédiatement certains de ces travaux d'exploration, et même de production, existe probablement déjà et croupit quelque part. On peut l'obtenir car il y a du matériel excédentaire. Vous savez que les explorations ont considérablement diminué. Vous savez qu'à une certaine époque, il y a eu une véritable explosion dans tous les secteurs de votre industrie, y compris en ce qui concerne les navires d'exploration et de production. À mon avis, tout ce matériel est probablement disponible en ce moment, ici ou ailleurs. Il serait possible de se le procurer, s'il était décidé d'entreprendre la production dans un proche avenir ou un avenir prévisible. Je ne suis pas aussi optimiste que vous l'êtes dans votre mémoire. Néanmoins, pouvons-nous adopter une politique qui exige un certain contenu canadien et qui aurait pour effet de retarder le démarrage des opérations alors que tout cet équipement est disponible et se trouve aujourd'hui inactif quelque part dans le monde?

M. Challinor: J'estime que, s'il existait une politique vous obligeant à utiliser un certain pourcentage de

[*Text*]

percentage of Canadian content, then people would start to plan. They would be talking to us, and we can respond.

Mr. Tobin: If you have the lead time.

Mr. Challinor: If we could not respond, then you could change the proposed act again. Surely that is the more positive approach.

Mr. Tobin: Let me ask you a general question. I take everything you said very seriously I am very supportive of what you have said, and I think you will see some of the amendments that are proposed will try to tighten up the bill, hopefully with the support of all the parties. But I am asking you very generally, what is Canada's shipbuilding policy? There is nothing out there that I can see on paper to define in very clear terms where the government thinks we are going to be in 10 years, 20 years, 30 years. In your mind, in the absence of something that is clearly defined, where is the government taking us? Is the policy to get out of the business because we simply cannot compete? Is the policy to streamline to the point where we have two or three winners and we get rid of all the rest? What is happening, in your judgment?

Mr. Challinor: Well, I think you hit it on the head: there is no policy per se. But—

Mr. Tobin: I appreciate this is a difficult question to ask you. But I think it is important for members of the committee to hear it from you in particular, because you are in that sector.

Mr. Challinor: There are certain hidden policies.

Mr. Tobin: What might they be?

Mr. Challinor: They are to down-size the industry, to streamline it, to make it more efficient. I guess one day if somebody can come out and say yes, the industry is worth supporting and it could become nationally accepted, then perhaps there would be an incentive for the government—

Mr. Tobin: When you say down-size, what are we talking about—to 50% of current capacity, 20%?

Mr. Challinor: I am talking about reducing the numbers of shipyards. All politicians must have the same problem of small shipyards, large shipyards coming to them, hammering on their doors, unions clamouring for work—hand-outs here, hand-outs there; and it is stupid, because there is not the amount of work. All we have been doing over the last few years is handing out small amounts of work, and nobody can survive in this environment.

[*Translation*]

contenu canadien, les gens commenceraient à planifier. Ils s'adresseraient à nous, et nous serions en mesure de leur donner satisfaction.

M. Tobin: Si vous disposez du temps suffisant.

M. Challinor: Si nous n'étions pas capables de le faire, vous pourriez modifier à nouveau le projet de loi. Cela me paraît indiscutablement être la démarche la plus constructive.

M. Tobin: Permettez-moi de vous poser une question de caractère général. Je prends très au sérieux tout ce que vous avez dit et je suis très sensible à vos arguments; je crois que vous constaterez que certains des amendements proposés auront pour objet de durcir les dispositions du projet de loi, avec, je l'espère, l'appui de tous les partis. Mais sur un plan plus général, pourriez-vous me dire ce qu'est la politique du Canada en matière de construction navale? Je ne vois rien dans ce document qui nous dise très clairement où, selon le gouvernement, nous en serons dans 10 ans, 20 ans, ou 30 ans. Selon vous, en l'absence de quelque chose de précis, dans quelle direction le gouvernement nous entraîne-t-il? Est-ce que sa politique signifie que nous allons abandonner ce secteur parce que nous sommes tout simplement incapables d'affronter la concurrence? Signifie-t-elle que nous allons le rationaliser au point où il y aura deux ou trois gagnants et que tous les autres seront éliminés? À votre avis, que se passe-t-il?

M. Challinor: Je crois que vous avez mis le doigt en plein dessus: il n'existe pas de politique en soi. Mais. . .

M. Tobin: Je sais qu'il est difficile de répondre à cette question mais il me paraît important que les membres de ce Comité aient votre opinion là-dessus puisque vous appartenez à ce secteur.

M. Challinor: Il existe un certain nombre de politiques occultes.

M. Tobin: Qui seraient?

M. Challinor: Réduire l'importance de l'industrie, la rationaliser afin de la rendre plus efficace. J'imagine que, si quelqu'un pouvait un jour nous annoncer que l'industrie mérite qu'on l'aide et qu'elle peut se faire accepter sur le plan national, cela encouragerait peut-être le gouvernement. . .

M. Tobin: Lorsque vous parlez de réduction, qu'entendez-vous par là—50 p. 100 de la capacité actuelle, 20 p. 100?

M. Challinor: Je parle de réduire le nombre des chantiers navals. Tous les politiciens doivent avoir le même problème: les représentants des chantiers navals, grands et petits, viennent tambouriner sur leurs portes; les syndicats réclament du travail à cor et à cri—et on leur fait une petite aumône par-ci, une petite aumône par-là; c'est stupide, car il n'y a tout simplement pas suffisamment de travail. Tout ce que nous faisons depuis quelques années, c'est accorder un peu de travail par-ci, par-là. Personne ne peut subsister dans de telles conditions.

[*Texte*]

• 1135

We must have a smaller number of yards, and we must upgrade them. We must have the unions educated to realize they can no longer use these antiquated methods they once used, and get everybody working together as a team and show Canada and the rest of the world we are as good as anybody else.

We do have the problem of foreign exchange between say the far eastern countries and Europe, and they fluctuate back and forth, and I believe there should be some sort of government intervention that looks at what other countries are doing to support their industries, because the shipbuilding industry has a key strategic role to play, apart from the generation of jobs and the creation of skilled trades, which could be used all over the place.

Mr. Clarke: If one reads very carefully Mr. Beatty's white paper on defence, where in three separate parts of the document he refers to re-emphasizing the necessity of a Canadian defence industrial base in Canada as part of a tenet of national policy, and then one reads the forces' structural revisions and increases that are implicit in the white paper, one realizes we have quite a significant percentage of the best-trained, best-equipped portion of the Canadian army based in Germany. We have some of our very best and fastest aircraft, pilots and supporting crews also based in Europe.

Mr. Tobin: Being maintained there.

Mr. Clarke: In the event of any form of conventional hostility arising—and the white paper points out that traditional, come-as-you-are, overnight nuclear warfare is not now the one and only aspect of policy that one considers... If one then looks at a more conventional type of warfare, how on earth could a Canadian armed forces, let alone our colleagues in the United Kingdom and in other European NATO countries, ever be supported by marine transportation if there are no ships, no shipyards and no infrastructure to keep this industry vibrant and viable? The same problem has been recognized in the United States, and they are moving to correct it. We feel Canada should do the same thing.

Mr. Tobin: One last question, because you people are in a unique position to gaze into the crystal ball. Assuming the current policy, or non-policy if you like, hands off... And you have been very blunt, and we should be blunt in saying that politically it is a problem for everybody in all political parties.

There are shipyards all across the country, and everybody is on record as willing to support and maintain those shipyards. So assuming that becomes the general line of governments and political parties and politicians everywhere, and the current non-policy is followed and Bill C-52 passes as written, gaze into the crystal ball and

[*Traduction*]

Il faut réduire le nombre des chantiers, et il faut les moderniser. Il faut faire comprendre aux syndicats qu'ils ne peuvent plus utiliser les méthodes désuètes auxquelles ils avaient autrefois recours, afin que tout le monde travaille de concert et que nous montrions au Canada et au reste du monde que nous valons bien les autres.

Bien sûr, nous avons le problème des taux de change avec, par exemple, les pays d'Extrême-Orient et l'Europe, qui fluctuent constamment. A mon avis, il faudrait que le gouvernement intervienne et examine ce que font d'autres pays pour soutenir leurs industries, car celle de la construction navale a un rôle stratégique clé à jouer, en dehors de la création d'emplois et de la formation d'ouvriers spécialisés qui pourraient être utilisés dans tous les secteurs.

M. Clarke: Si on lit avec beaucoup de soin le Livre blanc de M. Beatty sur la défense, on constate qu'à trois reprises dans ce document, il rappelle la nécessité de l'existence, au Canada, d'une base industrielle pour la défense de notre pays et en fait un des éléments clés de notre politique nationale. Plus loin, on constate que le Livre blanc implique des révisions de structure des forces armées et une augmentation des effectifs, et on se rend alors compte qu'un pourcentage important des effectifs les mieux entraînés et les mieux équipés de l'armée canadienne est basé en Allemagne. Une partie de nos avions les plus rapides et de nos meilleurs pilotes et équipages sont également basés en Europe.

M. Tobin: On les y maintient.

M. Clarke: En cas de guerre conventionnelle... le Livre blanc montre bien que la guerre nucléaire traditionnelle, spontanée et soudaine n'est plus le seul élément envisagé dans notre politique... Si donc l'on considère une forme plus conventionnelle d'hostilité, comment diable les Forces armées canadiennes, sans même parler de nos collègues du Royaume-Uni et des autres pays européens de l'OTAN, pourraient-elles bénéficier de transport maritime s'il n'existe pas de navires, de chantiers ni d'infrastructures pour maintenir la vitalité et la viabilité de cette industrie? Les États-Unis ont bien compris le problème et prennent les mesures nécessaires pour y remédier. A notre avis, le Canada devrait en faire autant.

M. Tobin: Une dernière question, car vous êtes particulièrement bien placé pour lire dans l'avenir. A supposer le maintien de la politique actuelle ou de la non-politique, si vous préférez, donnons l'intervention... Vous avez parlé sans ambages, et nous en ferons de même en déclarant que politiquement, c'est un problème qui se pose à tous, dans tous les partis politiques.

Il y a des chantiers navals partout au pays, et tout le monde s'est prononcé en faveur du soutien à ces chantiers et de leur maintien. Donc, à supposer que cela devienne l'orientation générale adoptée par les gouvernements, les partis politiques et les politiciens de toute appartenance, que la non-politique actuelle demeure et que le projet de

[*Text*]

tell us what the Canadian shipbuilding industry will look like in 10 or 15 years.

Mr. Challinor: Well, it is down to about three major shipyards and maybe four or five small shipyards. It is efficient in terms of technology, using the latest technology, the best equipment, and it is operating in an environment that is supported by a good government policy, which gives them some sort of protection, if needed, from the other international competition, because of the—

Mr. Tobin: It is 96% government contracts.

Mr. Challinor: But this slump in the world shipping is not going to last forever. It has to come out, and when it does we should be building some Canadian commercial ships. Why not? Without them, the Russians are just going to be taking it all away from you. They are going to be developing the Arctic. They have already built a number of bulk carriers that go through the eastern Arctic, cutting off five days from a trip from Vancouver to Hamburg. We look there at the western Arctic, the Northwest Passage, and we have no ships that can travel through there. Yet the Russians are building them at a very rapid rate.

• 1140

Mr. Tobin: You are saying that if the current government policy is continued, and there are no changes to Bill C-52, the support being provided by government contracts—and we are all aware of what they are and what new ones might be—will carry us through the downturn and the industry will survive.

Mr. Challinor: I may have misled you. I was talking about the opportunity—

Mr. Tobin: You have made a strong case here today. In your conclusions you make specific recommendations at the end. You talk about the lack of a policy. If nothing changes, looking into the crystal ball, where are we going to be in 10 or 15 years?

Mr. Challinor: If it does not change, then it will depend on the government hand-outs. Whichever way the political wind goes, that is where the development will be. But that is really not a very good policy for the Government of Canada to be following. It is not an efficient, business-like policy. You are going to have shipyards going under.

Mr. Tobin: This is not the time to mince words; this is the time to make your case.

Mr. Challinor: Governments come up and they revive them again because there is no policy. It has happened on three occasions I know of. They have gone under for economic reasons; the rationalization process should have

[*Translation*]

loi C-52 soit adopté sous sa forme actuelle, dites-nous un peu ce que votre boule de cristal vous apprend sur ce que sera l'industrie canadienne de la construction navale dans 10 ou 15 ans?

M. Challinor: Eh bien, il n'y aura plus alors que trois grands chantiers navals et peut-être quatre ou cinq petits. L'industrie sera efficace sur le plan technologique; elle utilisera les technologies les plus modernes, le meilleur équipement et fonctionnera dans un climat favorable grâce au soutien d'une bonne politique gouvernementale qui leur assurera une certaine protection, en cas de besoin, contre la concurrence internationale, à cause des. . .

M. Tobin: Quatre-vingt-seize p. 100 des marchés sont des marchés du gouvernement.

M. Challinor: Mais ce fléchissement des activités maritimes mondiales ne va pas durer toujours. Il faudra bien qu'il cesse et, lorsque cela se produira, il faudra que nous construisions des bâtiments de commerce canadiens. Pourquoi pas? Sans eux, les Russes vont tout vous prendre. Ils vont développer l'Arctique. Ils ont déjà construit un certain nombre de vracquiers qui passent par l'est de l'Arctique, réduisant ainsi de cinq jours le voyage de Vancouver à Hambourg. En ce moment, nous n'avons aucun bâtiment capable d'emprunter le passage du nord-ouest et les routes de l'ouest de l'Arctique. Pendant ce temps-là, les Russes en construisent à un rythme accéléré.

M. Tobin: Selon vous, si l'on maintient la politique actuelle du gouvernement, et si aucune modification n'est apportée au projet de loi C-52, le soutien assuré par les marchés de l'État—et nous savons tous pertinemment ce qu'ils sont et ce que pourraient être de nouveaux marchés—permettra à l'industrie de sortir du creux de la vague et de survivre.

M. Challinor: Je vous ai peut-être induit en erreur. Je parlais de la possibilité de. . .

M. Tobin: Vous avez présenté des arguments très solides aujourd'hui. Vous faites des recommandations précises à la fin de votre mémoire. Vous évoquez l'absence d'une politique. Si rien ne change, où en serons-nous dans 10 ou 15 ans, d'après votre boule de cristal?

M. Challinor: Si les choses ne changent pas, tout dépendra des largesses du gouvernement. Le développement voguera au gré des vents de la politique. Il demeure que ce n'est pas une très bonne politique à suivre pour le gouvernement du Canada. Elle n'est pas efficace et manque de réalisme. Vous allez couler les chantiers navals.

M. Tobin: Ce n'est pas le moment de mâcher ses mots; c'est le moment de faire valoir vos arguments.

M. Challinor: Les gouvernements successifs interviennent pour leur insuffler un regain de vie puisqu'il n'existe pas de politique. A ma connaissance, cela s'est déjà produit trois fois. Les chantiers ont coulé

[*Texte*]

taken place, but the governments have revitalized them again, and we are back to the same old problem.

Mr. Angus: One of the questions I put to the officials of the department this morning was whether or not they had done any specific studies to determine what the pros and cons would be of a Canadian Jones Act. The costs for shipbuilding are currently higher in Canada than in other countries, but there are spinoffs within the country. Has either of your groups done any studies to determine in real dollars and cents what a Jones Act would mean for Canada? You would have to project how many new vessels might be required over time. Do you know the per-tonne cost, the cargo cost of the capital, for a new ship? Are any of those figures available? When the Transport Committee examined the Great Lakes and St. Lawrence Seaway, we heard time and again how they were competing for pennies, and we have been examining that costing element. Let me get you to respond to what kind of information we can look at to discover the effect of a Jones Act and what the costs of it would be.

Mr. Challinor: I do not think we have the figures at our fingertips, but we could certainly get them for you.

Mr. Angus: That would be very helpful.

Mr. Clarke: I have been in conversation with the president of the Dominion Marine Association on precisely this issue. The objective will be to try to identify what the incremental costs would be in that event. But we are not quite looking at the Jones Act as it is in the U.S. We are looking at the activities implicit in Bill C-52. We are not including anything to do with the fishing industries or salvage or tug operations, simply coasting trade. And I think we can have some information available to this committee in fairly short order.

Mr. Angus: That would be very helpful. Up until two or three years ago there was a government subsidy per vessel for the construction. In addition, there were some long-term contracts entered into with carriers of Canadian Wheat Board grains, and these contracts allowed them to invest in new ships. The last one came from Collingwood; it was in fact the last vessel to come off Collingwood and it was the last one under the subsidy program. One of you made some comment about government-built vessels being actually cheaper than private-sector-built ones—I think that was the inference—as opposed to government-subsidized ones. Is this one of our answers?

[*Traduction*]

pour des raisons économiques; la rationalisation aurait dû se faire, mais les gouvernements les ont requinqués, et nous nous retrouvons encore une fois avec le même problème.

M. Angus: Parmi les questions que j'ai posées aux fonctionnaires du ministère, ce matin, je leur ai demandé s'ils avaient fait des études précises sur les avantages et les inconvénients d'une loi Jones canadienne. Les coûts de construction navale sont actuellement plus élevés au Canada que dans d'autres pays, mais ils entrainent des retombées pour notre pays. Un de vos groupes a-t-il jamais fait une étude pour déterminer ce qu'une loi Jones signifierait, en espèces trébuchantes, pour le Canada? Pour cela, il faudrait prévoir de combien de bâtiments on aurait besoin à l'avenir. Connaissez-vous le coût à la tonne, le coût du fret, en termes d'investissements, pour un navire neuf? Ces chiffres existent-ils quelque part? Lorsque le Comité des transports a étudié la situation sur les Grands lacs et sur la voie maritime du Saint-Laurent, on nous a constamment répété que les concurrents s'affrontaient pour quelques sous de différence, et nous avons étudié l'élément de calcul des coûts. Pourriez-vous me dire quels sont les éléments d'information que nous pourrions examiner pour déterminer l'effet qu'aurait une loi Jones et ce qu'en seraient les coûts.

M. Challinor: Je ne pense pas que nous ayions les chiffres en tête, mais nous pourrions certainement vous les trouver.

M. Angus: Cela nous serait très utile.

M. Clarke: J'ai justement eu un entretien sur cette question avec le président de la Dominion Marine Association. L'objectif sera d'essayer de déterminer ce que seraient les coûts différentiels dans un tel cas. Mais nous ne sommes pas en train d'étudier la loi *Jones* telle qu'elle existe aux États-Unis; ce que nous examinons, ce sont les activités implicites dans le projet de loi C-52. Nous laissons de côté tout ce qui a trait à l'industrie halieutique ou aux exploitations de sauvetage ou de remorquage, essentiellement le commerce côtier. Je crois que nous serons en mesure de fournir assez rapidement des renseignements au Comité.

M. Angus: Cela nous serait très utile. Il y a seulement deux ou trois ans, il y avait une subvention gouvernementale de construction par navire. En outre, des marchés à long terme avaient été conclus avec des transporteurs de grain de la Commission canadienne du blé, qui les autorisaient à investir dans de nouveaux bâtiments. Le dernier navire est sorti des chantiers Collingwood; ce fut en fait le dernier à sortir de ces chantiers, et le dernier à bénéficier du programme de subventions. L'un d'entre vous a fait observer que les navires construits par le gouvernement coûtent en fait moins cher que ceux qui sont construits par le secteur privé—c'est du moins ce que j'ai cru comprendre—à la différence des navires subventionnés par le gouvernement. Est-ce là une de vos réponses?

[*Text*]

• 1145

Mr. Challinor: I think we were trying to illustrate that the government, the taxpayers, are having all their ships built in Canada. If the industry is not efficient, they pay a very high cost for those ships. If you have a very efficient industry, where the cost per tonne for building a ship is low, then it lowers the cost to the taxpayer. My argument was that it pays the government to develop an efficient industry to support, because there are benefits from all different areas.

Mr. Angus: Part of it is the economies of scale. Obviously the more vessels you build, the lower your per-unit costs, because your overhead is spread across a large number of vessels, your capital and things like that.

In terms of Canada's competitors. . . The report Mr. Tobin referred to shows three samples of recent bid packages. In one, the 1980 supply vessel, Canada's price was anywhere from being equal to being $9 million more than Japan's, and $3 million to $15 million more than Korea's. For a bulk carrier in 1983, Canada's price was $10 million more than the Japanese bid. An offshore rig in 1984 was roughly $50 million more in Canada than in Korea.

You stated in your presentations that the other countries subsidize. With what degree of subsidization do you have to deal as an industry when competing with an offshore competitor?

Mr. Clarke: With respect to the countries of the European Economic Community—and I am thinking principally of the United Kingdom and West Germany, although other countries are within the same umbrella—they have established a shipbuilding subsidy maximum to which they have agreed of 28% of total construction cost; this is a direct subsidy to the shipyard that is building the ship. In addition to this, each country is free within the provisions of the EEC rules to apply intervention funding when it feels it has a case where an intervention is required to obtain equitability or equity.

The end result of this is that if a particular ship were to be built in an eastern Canadian yard, it might cost $10 million. If it were to be built in, say, one of the major yards in the United Kingdom, its cost might be $8.5 million or $8.8 million, but the price quoted to the Canadian owner would be something like $4.8 million because the application of the 28% subsidy plus the fact that the shipyard would be probably be given an up-front grant or a zero-interest loan to get the operation going would allow the shipyard to quote a much lower price to a foreign operator.

[*Translation*]

M. Challinor: Je crois que nous essayons de montrer que le gouvernement, les contribuables, font construire tous leurs navires au Canada. Si l'industrie n'est pas efficiente, ces bâtiments leur coûtent très cher. Par contre, si elle l'est, et que le coût par tonne de construction est faible, le coût assumé par le contribuable s'en trouve réduit. Ce que je voulais montrer, c'est que cela vaut la peine pour le gouvernement de créer une industrie efficiente et de lui apporter son soutien, car cela offre des avantages dans tous les domaines.

M. Angus: Il y a notamment les économies d'échelle. Manifestement, plus vous construisez de navires, plus faibles sont les coûts à l'unité, car vos frais généraux sont étalés sur un nombre important de bâtiments, vos investissements, etc.

Venons-en maintenant aux concurrents du Canada. . . Le rapport auquel faisait allusion M. Tobin nous donne trois exemples de soumissions récentes. Dans l'une, concernant un navire d'approvisionnement en 1980, le prix du Canada allait de la parité à 9 millions de dollars de plus que celui des Japonais, et de 3 à 15 millions de dollars de plus que celui des Coréens. Pour la construction d'un vracquier en 1983, le prix canadien était supérieur de 10 millions de dollars à la soumission japonaise. La soumission du Canada, en 1984, pour la construction d'une plate-forme en mer, était d'environ 50 millions de dollars supérieure à celle de la Corée.

Vous avez dit dans vos exposés que les autres pays accordaient des subventions. Quelle est leur importance lorsque vous avez affaire à un concurrent d'outre-mer?

M. Clarke: En ce qui concerne les pays de la Communauté économique européenne—je pense surtout au Royaume-Uni et à l'Allemagne de l'Ouest, encore que d'autres pays soient dans la même situation—ceux-ci ont convenu d'un maximum pour les subventions aux constructions navales, qui est de 28 p. 100 du coût total de construction; il s'agit là d'une subvention directe au chantier qui construit le navire. En outre, chaque pays est libre dans les limites des règlements de la CEE, d'intervenir et d'accorder une aide financière lorsqu'il estime que cette intervention est nécessaire pour respecter l'équité.

Le résultat de tout cela est que, si un navire devait être construit dans un chantier de l'est du Canada, il coûterait peut-être 10 millions de dollars. S'il l'était dans un des grands chantiers navals du Royaume-Uni, il coûterait entre 8,5 millions de dollars et 8,8 millions de dollars, mais le prix qui serait soumis au propriétaire canadien serait de l'ordre de 4,8 millions de dollars à cause de l'application de la subvention de 28 p. 100, à laquelle s'ajoute le fait que le chantier bénéficierait probablement d'une subvention de démarrage ou d'un prêt sans intérêt, ce qui explique qu'il pourrait proposer un prix beaucoup plus faible à un exploitant étranger.

[*Texte*]

The combination of subsidy and concessionary financing and what they refer to as intervention funding are not available to Canadian shipyards, whether they are responding to a request from a domestic operator in Canada or to a foreign owner. Because these are unavailable to Canadian shipyards, the price looks on paper to be quite out of balance.

Mr. Angus: Really you are telling me that if the committee accepted the recommendations contained in your report to tighten up the coastal trading act, we would still have to deal with the other element, namely, the matter of government assistance, whether it is directly to the shipbuilding industry or is in terms of reducing other cost components for those who will buy and use the ships, including seaway tolls, fuel taxes or—

• 1150

Mr. Clarke: Or a subsidy to operators. These are in the Jones Act, as you know. That is unless of course you have made it restrictive inside the 200-mile limit and everybody would be under the same umbrella. Then they would all be paying the same costs for ships built in Canada. If they could not have them built offshore, then they would have to have them built in Canada, and then each of the competitors on the coast would have the same cost to pay, would they not?

Mr. Angus: Except, though, that particularly in terms of grain and potash a flow-through cost would be added onto the world world cost that would make our goods less competitive, and that is one of the problems we will have to come to grips with.

I have a couple of points out of the brief itself. You talk about the offshore platforms. It has been argued—not in this committee but somewhere else—that Canada does not have the capabilities in the existing yards to build these things. How do you respond to that?

Mr. Challinor: We say that we can build anything. We have developed the technology of building ships using the most advanced logic. It is called "zone by stage" logic, where you take a piece of steel and you build it to a certain shape and you build it accurately. You build a number of these pieces; you do the engineering to the nth degree; you order the materials beforehand, you have them all available to you; you put the outfit into the steel block; you paint it and then you offer it up to another steel block that has been accurately built and they fit like a jigsaw puzzle. It is not different from building an automobile or whatever you like. We believe we would adopt the same logic in building these offshore platforms.

[*Traduction*]

La combinaison d'une subvention, de conditions de faveur et de ce qu'ils appellent le financement d'intervention, n'est pas offerte aux chantiers canadiens, qu'il s'agisse d'une demande émanant d'un exploitant au Canada ou d'un propriétaire étranger. Pour cette raison, le prix sur le papier paraît tout à fait excessif.

M. Angus: Ce que vous me dites en réalité c'est que, si le Comité acceptait les recommandations contenues dans votre rapport en faveur du durcissement sur le cabotage national, il nous resterait à régler la question de l'aide gouvernementale, qu'elle se fasse directement à la construction navale ou qu'elle prenne la forme d'une réduction d'autres éléments de coûts assumés par ceux qui achètent et utilisent les navires, notamment les droits d'utilisation de la voie maritime, les taxes sur les carburants et. . .

M. Clarke: Ou sous la forme d'une subvention aux exploitants. Comme vous le savez, tout cela est prévu dans la loi Jones; à moins, bien sûr, que vous n'ayez imposé des restrictions dans la limite des deux cents milles, ce qui mettrait tout le monde dans le même sac. Dans ce cas-là, tout le monde paierait le même prix pour des navires construits au Canada. S'ils ne pouvaient pas les faire construire outre-mer, ils seraient obligés de le faire au Canada, et tous les concurrents, sur la côte, feraient face aux mêmes coûts, n'est-ce pas?

M. Angus: A cette exception près, en particulier en ce qui concerne le grain et la potasse, un coût de transfert serait ajouté au coût mondial, ce qui rendrait nos produits moins compétitifs, et c'est là un des problèmes qu'il nous faudra résoudre.

J'ai relevé deux points dans votre mémoire lui-même. Vous parlez des plates-formes en mer. On a fait valoir—pas devant ce comité mais ailleurs—que les chantiers canadiens ne sont pas capables d'en construire. Qu'en pensez-vous?

M. Challinor: Nous sommes capables de construire n'importe quoi. Nous avons utilisé un système logique ultra-perfectionné pour élaborer une technologie de construction navale. C'est ce qu'on appelle la logique de «zone par étapes»; cela consiste à prendre une pièce d'acier, de lui donner une certaine forme et de le faire avec précision. Vous en construisez un certain nombre; vous raffinez les études techniques au maximum; vous commandez le matériel d'avance de manière à tout avoir sous la main; vous placez l'équipement dans le bloc d'acier; vous le peignez et vous l'appariez à un autre bloc d'acier qui est le résultat de ce travail de précision et ils s'adaptent parfaitement l'un à l'autre, comme les deux pièces d'un puzzle. C'est la même chose que lorsque vous construisez une automobile ou n'importe quoi d'autre. Nous adopterions la même logique pour construire ces plates-formes.

[*Text*]

Mr. Angus: On page 6 you talk about the issuance of licences. In discussions with the Parliamentary Secretary to the Minister of Transport earlier today, we raised the whole question of a limit on the length of time that exemptions shall be granted, that if there are recurring instances the government had a responsibility to say they can only have this for five years and to play a leadership role to find someone to have the appropriate vessel built to meet the demand. The Parliamentary Secretary responded that the marketplace would do that, that if there was a need then there would be an entrepreneur out there who would jump at the chance to build this vessel. How do you respond to that?

Mr. Challinor: We know that the loopholes are there. If the opportunity is available to go to Korea and get a ship for half the price and he can use the loopholes to not pay the duty or extend it out for 20 years, then there is no incentive for him to build his ship in Canada.

Mr. Angus: What I am referring to, though, are the temporary waivers. We were told that 72 waiver applications were approved in 1986. Some are probably one-shot; others are for much longer periods of time. They can do them for up to a year.

On page 6, item 4—maybe I am misreading it—on the issuance of licences. . . Is that different from the waivers?

Mr. Clarke: No, that is precisely the intent. But we know of licences that have been issued to the same owner and operator for the same foreign ship for up to a year, renewed after one year for a second year and a third year and a fourth year, and what we are trying to do is suggest that a limit to the renewal of these so-called temporary waivers should be implicit in the act.

Mr. Forrestall: Could you be specific?

Mr. Angus: Are you looking for a name?

Mr. Forrestall: No, to give us some examples. You have suggested that you are concerned about it—and well indeed you should be—but tell us who the offenders are.

Mr. Clarke: I do not know them specifically at the moment, but I know of them specifically. I probably could get the data if it were that essential. I would prefer not to.

• 1155

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, a very serious charge has been made, and something just does not ring true about it. If you have got a charge to make, make it. If you have not, do not.

Mr. Angus: Mr. Chairman, I do not think there was a charge being made. It was a response.

[*Translation*]

M. Angus: A la page 6, vous mentionnez la délivrance de permis. Au cours de la discussion que nous avons eue avec le secrétaire parlementaire du ministre des Transports aujourd'hui, nous avons soulevé la question de l'imposition d'une limite à la durée des dispenses; en cas de demandes réitérées, il appartient dans les faits au gouvernement de préciser que la dispense n'est accordée que pour cinq ans, et de prendre l'initiative de trouver quelqu'un pour faire construire le navire correspondant exactement à la demande. Le secrétaire parlementaire nous a répondu que le marché s'en chargerait; que si le besoin existait, il y aurait toujours un entrepreneur prêt à sauter sur l'occasion de construire ce navire. Qu'en pensez-vous?

M. Challinor: Nous savons que les échappatoires existent. Et s'il est possible de faire construire en Corée un navire pour la moitié du prix et d'utiliser les échappatoires existantes pour éviter de payer le droit de douane ou l'étaler sur vingt ans, il n'y a aucune raison de vouloir faire construire son navire au Canada.

M. Angus: Ce à quoi je faisais en fait allusion, c'était les dispenses temporaires. On nous a dit que soixante-douze demandes ont été approuvées en 1986. D'autres sont probablement ponctuelles; d'autres couvrent des périodes beaucoup plus longues. Elles peuvent être valables pour un an.

A la page 6.4—il se peut que j'interprète mal—vous mentionnez la délivrance de permis—n'est-ce pas la même chose que les dispenses?

M. Clarke: Non, c'est précisément là le but poursuivi. Mais nous connaissons des cas de permis qui ont été accordés aux mêmes propriétaires et exploitants du même navire étranger pour un an, et qui ont été renouvelés au bout d'un an pour une seconde année, et ainsi de suite, jusqu'à quatre ans. Ce que nous essayons de dire, c'est que la loi devrait prévoir implicitement une limite au renouvellement de ces dispenses dites temporaires.

M. Forrestall: Pourriez-vous être plus précis?

M. Angus: Vous voulez un nom?

M. Forrestall: Non, donnez-nous simplement quelques exemples. Vous avez laissé entendre que cela vous préoccupait—ce qui est fort compréhensible—mais dites-nous qui sont les coupables.

M. Clarke: Sans vraiment les connaître, je sais de qui il s'agit. Je pourrais probablement vous obtenir les renseigements nécessaires si c'était indispensable. Je préférerais ne pas avoir à le faire.

M. Forrestall: Monsieur le président, une très grave accusation vient d'être portée, et il y a quelque chose qui sonne faux là-dedans. Si vous avez une accusation à porter, faites-le; sinon, taisez-vous.

M. Angus: Monsieur le président, il ne s'agissait pas d'une accusation mais d'une simple réponse à une question.

[*Texte*]

Mr. Forrestall: It was a serious one. He said somebody is ripping the scheme off.

Mr. Angus: I would say that anything like that is within the context of the law. The law does not limit the length of time an exemption may be renewed for. I mean, there is a maximum of a year, but the number of waivers is unlimited.

I want to come back to Mr. Thacker's comment earlier though as to why there is not an entrepreneur out there who says there is a chance to make some money. What are the barriers? Is it because there is an ongoing exemption? Officials this morning said if there is a Canadian vessel, they have to take that one, therefore the exemptions could not continue.

Mr. Clarke: If there is a Canadian vessel available, that judgment is the judgment of the committee on the National Transportation Agency that handles the waiver application. Of course the judgment is open to a lot of interpretation.

If no Canadian ship is available today for the next ten days, then maybe a two-week waiver would make good sense. On the other hand, if a search of the available vessels of Canadian registry indicated that there was no such ship in the registry, then there is no Canadian ship available, period. That would presumably result in no problem in granting a waiver for one full year, but there is no incentive for this entrepreneur of which you speak to acquire a ship built in Canada, because he knows that this individual one year later can just go back and get a renewal of licence, unless of course the entrepreneur acquires a ship that he buys from Korea or the United States or whatever, and that is not the sort of interest we are trying to protect.

Mr. Angus: Why would he not have a Canadian ship built?

Mr. Challinor: Let me just explain that normally I think of a new ship being conceived, and then about 12 months later be cutting steel to begin building the ship. Then it might take anything from 18 months to two years, depending on the size of the vessel. It could take 12 months if it was a smaller one. From the time you conceive the idea to build a ship, it could be three years.

Mr. Angus: What is the problem with that in the context of this argument?

Mr. Challinor: Who is going to sit and wait for three years, unless you have a contract? To do it on speculation requires more fortitude than I certainly have.

Mr. Angus: You are suggesting that if we accept your recommendations, then it is more likely that a vessel would be built in Canada for that purpose.

Mr. Challinor: Absolutely.

[*Traduction*]

M. Forrestall: L'accusation était grave. Vous avez dit que quelqu'un exploitait le système.

M. Angus: A mon avis, cela ne constitue pas une infraction à la Loi. Celle-ci ne limite pas, en effet, la durée de renouvellement d'une dispense. En effet, chaque dispense est au maximum valable pour un an, mais le nombre des dispenses est illimité.

Je voudrais revenir à la remarque faite tout à l'heure par M. Thacker, qui voulait savoir pourquoi il n'existe pas d'entrepreneur qui dise que la possibilité de gagner de l'argent existe. Quels sont les obstacles? Est-ce à cause d'une dispense devenue permanente? Ce matin, les fonctionnaires du ministère ont déclaré que, s'il y a un bâtiment canadien, ils sont obligés de l'utiliser, et que donc, les dispenses ne pourraient pas être prolongées.

M. Clarke: S'il y a un bâtiment canadien disponible, la décision appartient au comité de l'Office national des transports qui s'occupe des demandes de dispenses. Cette décision s'offre, bien entendu, à toutes sortes d'interprétations.

Si aujourd'hui, et pendant les dix jours suivants, il n'y a pas de navires canadiens disponibles, une dispense de deux semaines se justifierait peut-être. Par contre, si un examen du registre canadien d'immatriculation des navires révélait qu'aucun navire n'est disponible, cela veut dire qu'il n'y en a aucun, un point c'est tout. A ce moment-là, l'octroi d'une dispense d'une année entière ne poserait probablement pas de problème; cependant, rien n'incite un tel entrepreneur à se rendre acquéreur d'un navire construit au Canada, car il sait que cet individu peut, un an plus tard, obtenir une prolongation de son permis, à moins, bien entendu, que notre entrepreneur ne fasse construire un navire en Corée, ou aux États-Unis ou ailleurs, ce qui est précisément ce que nous voulons éviter.

M. Angus: Pourquoi ne ferait-il pas construire un navire au Canada?

M. Challinor: Permettez-moi de vous expliquer quelque chose. Entre le moment de la conception d'un navire et celui où on commence à couper les pièces d'acier pour sa construction, il s'écoule environ 12 mois. Il faut ensuite de 18 mois à deux ans, selon la taille du navire. Si c'est un petit bâtiment, 12 mois peuvent suffire. Donc, entre le moment de la conception et celui de l'achèvement du navire, il peut s'écouler trois ans.

M. Angus: Quel est le problème dans ce contexte?

M. Challinor: A moins d'avoir un contrat, qui va donc attendre tranquillement trois ans? S'engager sur la foi d'une simple conjecture exige plus de force d'âme que je n'en ai.

M. Angus: Selon vous, si nous acceptons vos recommandations, il y a plus de chance pour qu'un navire soit construit au Canada à cette fin.

M. Challinor: Absolument.

[*Text*]

Mr. Johnson: Mr. Chairman, I think when we talk about coastal trade-waiver applications, it would be very interesting to note that practically every application made there was related to the petroleum industry, and the duration of the request, one trip.

I speak as somebody who was involved in the coastal trade for a great number of years, and certainly any question that I might ask is not because I am against the shipbuilding industry—far from it. I think that we have to face the reality that the coastal trade, as we refer to it, is practically a dead issue.

I will go back to 15 or 20 or 25 years ago, when we had 25 to 30 ships from 500 to 2,000 tonnes hauling dry bulk cargo from Nova Scotia to Newfoundland. Look at what we have today, and the population of Newfoundland has increased. There is more cargo going into Newfoundland, but we have a different mode of transportation. We have container services. So we do not have as many ships, nor do we have as many people employed in the operation of the ships, and therefore we do not have the need for those ships.

• 1200

Another thing, Mr. Chairman, if we talk about building tankers or barges for operation in the western Arctic or the eastern Arctic for one or two months out of the year, nobody is going to invest that kind of money to have a ship laying over the rest of the time. I think our small local shipyards should be placing more emphasis on taking advantage of the 200-mile limit, as was referred to by Mr. Clarke, I believe. I am not sure if it was Mr. Clarke or the other gentleman.

I would have this question to ask. What impact would it have over the next 15 years for replacement of our existing deep sea dragging fleet if there was a 25% duty on the importation of fishing vessels over 100 feet in length? What kind of an impact would that have on the shipbuilding industry? Would it give the small yards an opportunity to have a steady flow of two or three or four ships for several years, and then the larger companies such as yourself could concentrate their effort on the bigger ship demand?

Mr. Challinor: Mr. Clarke has been studying that quite closely, and I am sure he has the answer.

Mr. Clarke: There is no doubt that at the moment some of the larger fishing companies are building ships in Canadian yards. As I pointed out in my brief, we know that the need is quite significant for capital reinvestment within the larger fishing companies on the east coast. One study done in September-October of last year indicated that a minimum of 10 fishing vessels in excess of 100 feet in length would be required per year for a period of at least 10 years if the major fisheries were to keep cost-

[*Translation*]

M. Johnson: Monsieur le président, lorsque nous parlons de demandes de dispenses pour le cabotage, il serait très intéressant de noter que pratiquement toutes les demandes présentées étaient liées à l'industrie pétrolière, et que chaque demande ne concernait qu'un seul voyage.

J'exprime ici l'opinion de quelqu'un qui a travaillé dans le domaine du cabotage pendant de très nombreuses années, et les questions que je pourrais poser ne signifient absolument pas que je suis hostile à la construction navale—loin de là. Je crois qu'il faut accepter le fait que le cabotage national, comme nous l'appelons, est pratiquement lettre morte.

Il y a 15, 20 ou 25 ans, nous avions de 25 à 30 bâtiments de 500 à 2,000 tonnes qui transportaient du vrac solide de la Nouvelle-Écosse à Terre-Neuve. Voyez où nous en sommes aujourd'hui, en dépit du fait que la population de Terre-Neuve a augmenté: ce genre de fret n'est plus transporté à destination de Terre-Neuve, mais nous avons maintenant un mode de transport différent. Nous avons des services de conteneurs. Nous n'avons donc pas autant de navires ni autant de gens employés à faire fonctionner ces navires et, par conséquent, nous n'avons pas besoin de ces navires.

Il y a autre chose, monsieur le président, lorsque l'on parle de construire des pétroliers ou des barges destinées à l'exploitation dans l'ouest ou l'est de l'Arctique pendant un ou deux mois par an, c'est que personne ne va investir tout cet argent pour se retrouver avec des navires inutilisés pendant tout le reste de l'année. Je considère que nos petits chantiers navals locaux auraient intérêt à tirer parti de la limite des 200 milles, comme l'a indiqué, je crois, M. Clarke. Je ne sais plus si c'était M. Clarke ou d'autres personnes.

Je vous pose la question suivante: quel effet aurait sur les 15 prochaines années le remplacement de notre flotte actuelle de chalutiers de haute mer si l'on imposait des droits de 25 p. 100 à l'importation de bateaux de pêche de plus de 100 pieds de longueur? Quel serait l'effet sur l'industrie de la construction navale? Les petits chantiers obtiendraient-ils la commande régulière de deux, trois ou quatre bateaux pendant plusieurs années et les entreprises de plus grande envergure comme la vôtre pourraient-elles axer leurs efforts sur la demande de navires de plus gros tonnage?

M. Challinor: M. Clarke a étudié la question de près et je suis sûr qu'il pourra vous répondre.

M. Clarke: Il est indéniable qu'à l'heure actuelle, un certain nombre de grosses entreprises de pêche font construire leurs bateaux dans les chantiers canadiens. Comme je l'ai indiqué dans mon exposé, nous savons que les besoins de réinvestissement en capital sont non négligeables pour les grosses entreprises de pêche de la côte est. Une étude effectuée en septembre-octobre de l'année dernière nous révèle que nous aurons besoin au minimum de 10 bateaux de pêche de plus de 100 pieds de

[*Texte*]

effective and competitive. That is 100 large ships, and that does not count the smaller draggers and trawlers that the shipping companies would operate, or that individual fishermen would operate. In terms of person-years of work, we are talking of something between 40,000 and 50,000 person-years of work just for the large offshore fishing trawlers over a 10-year period.

On the question relating to the removal of the 25% exemption, with no other changes it would still probably be more economical for large fishing companies to order a number on a production-line basis from a foreign yard than order from a Canadian yard with the 25% tariff reimposed. The delta would be much, much reduced. And if one takes the overall cost—that is to say the costs to Canada of the number of employees who would have been engaged building ships had they been contracted in Canada; the number of employees on unemployment insurance or welfare or whatever—the advantage is substantially in favour of a Canadian build.

What I am saying is that if the 25% exemption from the tariff were removed, and that tariff applied to fishing vessels over 100 feet, as it does all other vessels, and if at the same time some form of concessionary financing to either operators or shipyards could be put in place as a result of policy, either federal or provincial, or a combination of the two, then we would have a situation whereby virtually all the work would be guaranteed for Canadian yards.

Mr. Johnson: Mr. Chairman, most of the countries that I know of that build ships also build the equipment to put on the ships, but unfortunately there is very little equipment that goes on a fishing vessel that is made solely in Canada. It almost seems that you have to tie one in with the other. I know that in Canada we are capable of building engines and we should be able to build winches and make anchors, but it seems that no matter what we do, practically the only thing we are doing is producing the steel and man-hours going into ships. Most of the equipment is still imported. We are lacking a lot of potential employment in that area.

• 1205

Mr. Challinor: The 1,100 icebreakers built recently in Canada were built with in excess of 85% Canadian content, including engines, electrical generators, motors, propellers, steering gear, winches and electronic equipment. It was a tremendous amount of Canadian content. I am very proud to say it has all been developed

[*Traduction*]

longueur par an sur une période d'au moins 10 ans si l'on veut que les grosses entreprises de pêche restent rentables et concurrentielles. Cela nous donne 100 gros bâtiments, sans compter les petits chalutiers que vont en outre exploiter les entreprises de pêche ainsi que les pêcheurs individuels. En terme de quantité de travail, il s'agit là de quelque chose comme 40,000 à 50,000 années-personnes juste pour les gros chalutiers de pêche au large des côtes sur une période de 10 ans.

Sur la question de la suppression de l'exonération de 25 p. 100, toutes choses étant égales par ailleurs, il serait probablement encore plus rentable pour les grosses entreprises de pêche de commander des séries de productions à des chantiers étrangers plutôt que de passer une commande auprès d'un chantier canadien avec le rétablissement du droit de douane de 25 p. 100. L'avantage comparatif de coûts en serait fortement réduit. De plus, si l'on tient compte du coût global—le coût pour le Canada du nombre d'employés qui auront été engagés par les chantiers navals si les commandes avaient été passées au Canada; du nombre d'employés touchant des prestations d'assurance-chômage ou du bien-être, etc—la balance penche largement en faveur de la construction au Canada.

Je veux dire par là que, si l'on supprimait l'exonération de 25 p. 100 qui s'applique au droit de douane et si l'on imposait ce droit de douane aux bateaux de pêche de plus de 100 pieds, comme cela se fait pour tous les autres bateaux, tout en mettant en même temps à la disposition des exploitants ou des chantiers navals un certain nombre de concessions financières prévues dans le cadre d'une politique relevant du fédéral ou des provinces, ou des deux à la fois, on serait en mesure de garantir pratiquement la totalité du travail aux chantiers canadiens.

M. Johnson: Monsieur le président, la plupart des pays que je connais qui font de la construction navale construisent par ailleurs l'armement qui va sur les navires mais, malheureusement, il y a très peu d'armement sur les bateaux de pêche qui soit fabriqué exclusivement au Canada. Il semble presque qu'il faille lier les deux choses entre elles. Je sais bien que le Canada est capable de construire des moteurs et que nous devrions pouvoir fabriquer des treuils et des ancres, mais il semble que, quoi qu'on fasse, on en revient toujours à la production de l'acier et du nombre d'heures-personnes entrant dans la fabrication des navires. La majeure partie de l'armement reste importé. Nous perdons beaucoup d'emplois potentiels dans ce secteur.

M. Challinor: Les 1,100 brise-glace construits récemment au Canada avaient plus de 85 p. 100 de contenu canadien, ce qui englobe les chaudières, les génératrices électriques, les moteurs, les hélices, les engrenages, les treuils et le matériel électronique. Il s'agit là d'un contenu canadien considérable. C'est avec une

[*Text*]

here in Canada and most of these people are members of our association.

Mr. Johnson: I realize that, and I am glad you mentioned it, but all too often, although we might build the hull in Canada, the preference of the owner might be to have a *Burmeister and Wains* engine brought in from Denmark or a *Nymo* engine from Bergen, Norway.

If we are talking about long-term employment, we have to talk about building those types of engines under patent here in Canada—I am sure we are capable of doing it—or put restrictions where Canadian material is available. I go back to the shipbuilding policy of the Diefenbaker days when the shipyards got a 42% federal subsidy and you had to have a certain Canadian content.

It is irritating that a small country like Norway can produce practically everything to go on a ship they build. We have three times the population and are richer in minerals, but we have not reached the competitive stage Norway has in the world market.

Mr. Challinor: As far as we are concerned, it is a matter of policy. If the policy is there and manufacturers and shipbuilders can look to a future in the industry, they would be prepared to invest and plan ahead. When you sit down to do your five-year plan these days, you are looking at a snowy crystal ball. You know the things you shake up, but you do not know what the hell to look forward to. What is policy going to be like next year or the year after that? In this business you need to think a long way ahead if you want to be efficient. It is why we need the policy.

Mr. Johnson: I agree with Mr. Clarke that the 200-mile limit has changed the competitiveness of Canadian deep-sea fishing companies. Before they were competing with all the nations of the world for the resource, but now they have the protection of licensing within the 200-mile management zone. In return for that I believe there should be a substantial amount for equipment to catch the fish and, if the price of the product stays up, they are guaranteed that they are going to be able to catch fish. Something should go back to the people of Canada in return.

It would be under a different department, but there should be some protection and a duty put on vessels over 100 feet in length. If anybody needs the reduction in duty, looking at an economic base from an harvesting sector, it would be the smaller vessel owners rather than the larger vessel owners.

[*Translation*]

grande fierté que je peux dire que tout a été conçu ici au Canada et dans la plupart des cas par des gens qui sont membres de notre association.

M. Johnson: Je m'en rends bien compte et je suis heureux que vous l'ayez mentionné, mais il n'en reste pas moins que, bien trop souvent, le propriétaire, tout en ayant fait construire la coque au Canada, préfère faire venir un moteur *Burmeister and Wains* du Danemark ou un moteur *Nymo* de Bergen, en Norvège.

Pour obtenir des emplois à long terme, il nous faut envisager de construire ce type de moteur avec un brevet, ici, au Canada—et je suis sûr que nous sommes capables de le faire—ou imposer des restrictions lorsque des produits canadiens existent. J'en reviens à la politique de la construction navale de l'époque du gouvernement Diefenbaker, qui octroyait aux chantiers navals des subventions fédérales de 42 p. 100 en imposant un certain pourcentage de contenu canadien.

Il est agaçant qu'un petit pays comme la Norvège puisse produire pratiquement tout ce dont il a besoin sur les navires qu'il construit. Nous avons trois fois sa population et nos richesses minérales sont plus grandes, mais nous n'avons pas atteint le niveau de compétitivité de la Norvège sur le marché international.

M. Challinor: En ce qui nous concerne, cette question relève des politiques des pouvoirs publics. A partir du moment où des politiques existent et où les fabricants et les chantiers navals constatent que leur industrie a de l'avenir, ils seront disposés à investir et à faire des plans. Lorsque vous vous trouvez aujourd'hui en face d'un plan quinquennal, vous êtes placés devant une boule de crystal couverte de buée. On sait bien ce qu'on est en train de remuer, mais on n'a aucune idée de ce qui nous attend. Quelles seront les politiques l'année prochaine ou dans deux ans? C'est ce genre de chose que vous devez connaître bien à l'avance pour être efficaces. C'est pourquoi nous avons besoin d'une politique.

M. Johnson: Je reconnais avec M. Clarke que la limite des 200 milles a modifié la compétitivité des entreprises canadiennes de pêche en haute mer. Avant, elles se trouvaient placées en concurrence avec les pays du monde entier dans l'exploitation de cette ressource naturelle mais, aujourd'hui elles sont protégées par l'octroi de licences dans une zone de gestion de la pêche dans une limite de 200 milles. Il devra en résulter, à mon avis, la construction de nombreux équipements de pêche et, si le prix du produit reste élevé, elles ont la garantie de pouvoir pêcher du poisson. Il faudrait que la population du Canada en retire quelque chose en contrepartie.

Ce serait dans un autre secteur, mais il faudrait qu'une certaine protection et des droits de douane soient imposés sur les navires de plus de 100 pieds de longueur. Si quelqu'un a besoin d'une diminution des droits de douane, la question étant envisagée du point de vue de la rentabilité du secteur de la pêche, ce serait plutôt les propriétaires de petits navires que les gros.

[*Texte*]

Mr. Reid: Both Mr. Clarke and Mr. Challinor indicated a potential for commercial uses and uses other than government-owner contracts in the shipbuilding and ship-repair industry. I do not know what quantity of new building or construction or new contracts have to be let to make this a viable industry, but we are dealing with Bill C-52, coastal waters. I recognize the advantages of a greater reciprocity in the free trade agreement would be helpful to us, but let us deal with coastal water trade. As I understand it, and you can correct me if I am wrong, Canadian carriers are competitive and have been on the lakes and in the coastal waters heretofore, is that not right?

• 1210

Mr. Challinor: Against their American counterparts?

Mr. Reid: Yes, that is right.

Mr. Challinor: Yes.

Mr. Reid: Do you see any real difference in that competitiveness of Canadian carriers in the future? I am talking about recognizing the areas of potential, commercial-building for gains in the future.

Mr. Challinor: I am not quite sure what you are driving at there. Certainly if the cost of the product came down, you know, they would have the opportunity to be building them in Canada. If there is some restriction to prevent foreigners coming into the Canadian coastal trade, then of course it is only the Canadian companies that are competing among each other for the building. Does that answer the question?

Mr. Reid: Well I am leading up to it. I recognize that you and I and many others have been hoping for and looking for a Canadian shipping policy for some time. Before I ask you what the status of your discussions as an industry with the department is, do you see Bill C-52 as a statement of policy with respect of the coastal trade?

Mr. Challinor: I think it is certainly a part of it.

Mr. Clarke: The bill, as revised according to our recommendations, would in our view establish a policy with respect to maritime operations in waters over which Canada exercises jurisdiction; that is not there now.

Mr. Reid: Let me put it to you this way, Mr. Clarke, if I might. I know you have made representations with respect to Canadian policy before. What discussions have you had recently with the department with respect to a

[*Traduction*]

M. Reid: M. Clarke comme M. Challinor ont mentionné le potentiel offert par les applications commerciales et les applications autres que celles des contrats passés entre les gouvernements et les propriétaires dans le secteur de la construction et de la réparation navales. Je ne sais pas quelle est la quantité de nouveaux bâtiments, de nouveaux équipements ou de nouveaux contrats il nous faut pour que ce secteur devienne viable, mais nous parlons du projet de loi C-52, sur les eaux côtières. Je reconnais qu'une meilleure réciprocité telle qu'elle est prévue dans l'accord de libre-échange présente des avantages et nous sera utile, mais traitons du cas du commerce dans les eaux côtières. Si je comprends bien, et vous pourrez me corriger si je me trompe, les transporteurs canadiens sont compétitifs et le sont restés sur les Grands lacs et dans les eaux côtières, ai-je raison?

M. Challinor: Par rapport à leurs concurrents des États-Unis?

M. Reid: C'est cela.

M. Challinor: La réponse est oui.

M. Reid: Pensez-vous que la compétitivité des transporteurs canadiens va être vraiment modifiée à l'avenir? Je me réfère à la reconnaissance des secteurs offrant un potentiel, dans la construction de type commercial offrant des perspectives de profit à l'avenir.

M. Challinor: Je ne vois pas exactement où vous voulez en venir. Bien évidemment, si le coût du produit baisse, vous imaginez que l'on aura la possibilité d'obtenir la construction au Canada. Si certaines restrictions sont imposées aux constructeurs étrangers pour les empêcher d'exercer leurs activités dans le secteur côtier canadien, bien entendu les entreprises canadiennes se retrouveront entre elles pour se partager le marché de la construction. Est-ce que j'ai répondu à votre question?

M. Reid: En fait, j'y arrive. Je sais bien que vous et moi, comme beaucoup d'autres, nous espérons et nous attendons avec impatience depuis un certain temps qu'une politique canadienne sur la construction navale voie le jour. Avant de vous demander où en sont les discussions que mènent les représentants de votre secteur avec le ministère, pensez-vous que le projet de loi C-52 soit un énoncé de politique au sujet du commerce côtier?

M. Challinor: Je considère certainement qu'il y contribue.

M. Clarke: S'il est révisé en tenant compte de nos recommandations, ce projet de loi permettra à notre avis d'élaborer un politique touchant les opérations maritimes dans les eaux sur lesquelles le Canada exerce sa compétence; mais ce n'est pas le cas pour l'instant.

M. Reid: Laissez-moi vous poser la question autrement, monsieur Clarke. Je sais que vous êtes déjà intervenu au sujet de l'élaboration d'une politique canadienne. Quelle a été la teneur des entretiens que vous avez eus

[*Text*]

Canadian shipping policy and what discussions or input did the industry have with respect to the preparation and formulation of Bill C-52?

Mr. Clarke: Well, on the first point, there has been in existence now for almost two years a working group, established by the former Minister of Regional Industrial Expansion for the purpose of I think assisting the shipbuilding industries to come to grips with the need to rationalize themselves on a national basis, but it was not a group that had as its single objective the development of a shipbuilding or ship-repairing policy for Canada. I think the expectation when the group was formed some two years ago was that if the industry and all its components, meeting together with senior officials of Regional Industrial Expansion and other departments involved, could come to grips with a recommended solution for the industry for the future then stemming from that there would come a policy.

Now those meetings are still being held and they are very useful in the sense that senior members of our association—and by that I mean to say chief executive officers of shipyards—meet about every two or three months with senior officials of government. What we are doing at the moment is dealing largely with irritants, irritants to the industry as perceived by the industry, and these are then investigated and the response from the government departments concerned is obtained and then fed back. In that context it is a very useful dialogue, but it is not leading to the development of policy, which is what we were hoping for from the outset.

• 1215

Mr. Reid: I agree with you. Mr. Clarke, you are telling us that the consultations that have been taking place between the industry and departmental officials are not getting down to the principles necessary to evolve a policy that would give some security or protection to the Canadian shipbuilding industry in the future.

Mr. Clarke: Basically, Mr. Reid, this is what I feel, with the singular exception that the document referred to a short while ago, *A Profile of Shipbuilding in Canada*, does have within it some sections that look as though they could become the component of a national policy. This document was produced by DRIE.

Mr. Reid: Mr. Clarke, by reason of your association with the department and negotiation with the department, you probably saw the document as early as we did and know its contents and potential. Do you see a policy coming down? I think a policy is necessary before we get into many of these other subjects we could talk about for our mutual good. Will there be a policy, from your point of view, in the near future?

[*Translation*]

récemment avec le ministère au sujet de l'élaboration d'une politique canadienne de la construction navale et quelle influence a exercée ou quel type d'interventions a pu faire votre secteur lors de l'élaboration et de la formulation du projet de loi C-52?

M. Clarke: Sur le premier point, tout d'abord, il faut dire qu'il existe aujourd'hui depuis environ deux ans un groupe de travail créé par l'ancien ministre de l'Expansion industrielle régionale dans le but, je crois, d'aider les entreprises de la construction navale à prendre conscience de la nécessité de rationaliser leurs activités au plan national, mais ce groupe n'a pas pour vocation unique d'élaborer une politique de la construction et de la réparation navale au Canada. Je pense que l'idée ayant présidé à la création de ce groupe il y a environ deux ans était que, si l'industrie et toutes ses composantes, après avoir rencontré les hauts fonctionnaires de l'Expansion industrielle régionale et d'autres ministères impliqués, réussissaient à recommander une solution viable pour l'avenir de l'industrie, une politique pourrait être élaborée en conséquence.

Des réunions ont lieu régulièrement à l'heure actuelle et elles sont très utiles car elles permettent à de hauts responsables de notre association—et j'entends par là des chefs d'entreprises de nos chantiers navals—de rencontrer tous les deux ou trois mois des hauts fonctionnaires du gouvernement. Nous nous contentons largement pour l'instant d'aborder les points délicats qui irritent notre secteur et qui font alors l'objet d'enquêtes afin d'obtenir la réponse des ministères concernés et un échange d'informations s'instaure ainsi. A ce titre, le dialogue est très utile, mais il ne mène pas à l'élaboration d'une politique, ce qui était notre objectif au départ.

M. Reid: Je suis d'accord avec vous. Monsieur Clarke, vous nous dites que les consultations qui ont eu lieu entre les responsables de l'industrie et les fonctionnaires du ministère ne permettent pas d'arrêter les principes nécessaires à l'élaboration d'une politique susceptible d'offrir à l'avenir une certaine sécurité et une certaine protection à l'industrie canadienne de la construction navale.

M. Clarke: Fondamentalement, monsieur Reid, c'est ce que je pense, à la seule exception notable que le document que j'ai mentionné il y a quelques minutes *A Profile of Shipbuilding in Canada* présente certains chapitres susceptibles de jeter les bases d'une politique nationale. Ce document nous vient du MEIR.

M. Reid: Monsieur Clarke, en raison de votre association avec le ministère et des négociations que vous avez menées avec celui-ci, vous avez probablement pris connaissance du document aussi tôt que nous et vous connaissez son contenu et les possibilités qu'il offre. Est-ce que vous voyez se profiler une politique? Je pense qu'une politique est nécessaire avant que nous puissions aborder nombre d'autres sujets d'intérêt commun. Y aura-t-il une politique, à votre avis, dans un avenir rapproché?

[*Texte*]

Mr. Clarke: We will certainly keep the pressure on to try to ensure that sooner or later one is developed. Mr. Reid, I would like to add that shipbuilding responds to the interests and objectives of quite a large number of different departments within government. It is therefore a very difficult thing, so I am told, for any one department within the federal government to take the lead and come to grips with the fact that if a policy relating to maritime operations or shipbuilding in Canada is to be evolved that meets all requirements, then quite a large interdepartmental group has to be put together to develop such a policy. To my knowledge, this has not been done. I think it should be done, National Defence not being the least of the departments concerned with shipbuilding.

Mr. Reid: The DRIE statement made some comparisons, and I think Mr. Angus referred to the recent bid package of comparisons already. Before I refer to those, may I ask you if you have made a cost comparison in shipbuilding between Canadian shipbuilders, Far Eastern shipbuilders and European shipbuilders with respect to actual costs without considering the subsidy arrangements? Then going one step further, could you talk in terms of building at home with the benefits of tax payments, etc., as Mr. Challinor referred to earlier, as opposed to buying offshore? You get a better bargain offshore, but you pay Unemployment Insurance and social benefit costs. Have you made any study of comparisons in this way, so that you can come down to what subsidy figure is necessary—if one is necessary at all—for Canadian shipbuilders to compete?

Mr. Clarke: Such a study was conducted by our association, relating to large fishing vessels in excess of 100 feet in length. The comparisons between a Canadian-built one, on the one hand, a purchase offshore without the 25% tariff imposed, and a purchase offshore with the 25% tariff imposed constituted the three scenarios that were studied for comparative purposes. That paper was submitted in a letter I wrote to the Minister of State for Finance some time ago. The association has recently received a very kind letter back, which informs us that this matter will be specifically looked at by his officials in the context of the development of the February 10 budget. This is about all I can say about it at the moment, Mr. Reid.

Mr. Reid: Coming back then to the DRIE comparisons or competitive position on comparative costs, they only refer to Canada, Japan, and Korea, leaving out the European shipbuilders.

Mr. Forrestall: No, that is not true.

Mr. Reid: I am looking at table one, labour costs only.

[*Traduction*]

M. Clarke: Nous ferons certainement le maximum pour qu'une politique soit tôt ou tard élaborée. Monsieur Reid, j'ajouterais à ce propos que la construction navale répond aux intérêts et aux objectifs d'un assez grand nombre de ministères différents du gouvernement. Il est donc assez difficile, me dit-on, pour un ministère en particulier de prendre l'initiative au sein du gouvernement et il nous faut convenir du fait que, si l'on veut qu'une politique répondant à toutes les exigences de l'exploitation maritime de la construction navale soit élaborée, il est nécessaire qu'un groupe interministériel assez élargi soit mis sur pied pour la mettre en place. A ma connaissance, cela n'a pas encore été fait. Je pense qu'il faut y venir et la défense nationale, par exemple, n'est pas le dernier ministère à être concerné par la construction navale.

M. Reid: Le MEIR a fait dans son exposé un certain nombre de comparaisons et il me semble que M. Angus a déjà mentionné la question des comparaisons portant sur un ensemble de soumissions récentes. Avant que vous nous en parliez, puis-je vous demander si vous avez établi une comparaison de coûts de la construction navale suivant que les chantiers sont canadiens, asiatiques ou européens; je parle des coûts réels avant l'intervention des subventions? En allant un peu plus loin dans cette même voie, pouvez-vous comparer le coût de la construction nationale en tenant compte des avantages des paiements fiscaux, etc, comme l'a mentionné précédemment M. Challinor, au coût de l'achat à l'étranger? On peut obtenir un meilleur prix à l'étranger, mais il faut verser l'assurance-chômage et les prestations sociales. Avez-vous procédé à ce genre d'étude afin d'en déduire le montant des subventions qui sera approprié—si tant est qu'il y en ait un—de façon à rendre compétitifs les chantiers navals canadiens?

M. Clarke: Cette étude a été faite par notre association en ce qui a trait aux gros bateaux de pêche de plus de 100 pieds de longueur. A des fins de comparaison, nous avons établi trois scénarios: la construction de bateaux au Canada, l'achat d'un bateau à l'étranger avec l'imposition d'un droit de douane de 25 p. 100 et l'achat à l'étranger sans le droit de douane de 25 p. 100. Cette étude a été présentée il y a quelques temps au ministre d'État aux Finances, accompagnée d'une lettre de ma part. Notre association a reçu récemment une très gentille lettre en retour, qui nous informe que la question sera étudiée de près par les fonctionnaires du ministère lors de l'élaboration du budget du 10 février. C'est à peu près tout ce que je peux vous dire pour le moment, monsieur Reid.

M. Reid: Pour en revenir aux comparaisons du MEIR concernant la situation concurrentielle et les coûts comparatifs, les comparaisons ne portent que sur le Canada, le Japon et la Corée en laissant de côté les constructeurs européens.

M. Forrestall: Ce n'est pas vrai.

M. Reid: Je me réfère au tableau un, celui qui porte uniquement sur le coût de la main-d'oeuvre.

[*Text*]

Mr. Forrestall: Oh, I see.

Mr. Reid: Is there any reason why there is such a disparity between Canada and the Far Eastern shipbuilders in the offshore rig or platform construction operations, which is the biggest disparity of all? What is the explanation for that? Mr. Challinor comes from the west coast. We had a trip up to the Beafort Sea one time and they said that they had never bought a caisson in Canada; it has always been trailed over from Japan to the Beaufort Sea. What is the explanation for this?

• 1220

Mr. Clarke: A study conducted at Dalhousie University, and more specifically, the International Institute for Transportation and Oceans Policy, which is a component of Dalhousie, in September and October of 1987 compared the wages of workers and seafarers with respect to several Asian countries, North American countries, and European countries. Part of the answer to your question, Mr. Reid, is that the average wage of a shipyard worker in South Korea in October 1987 was $211 U.S. per month. The average wage of a Canadian shipyard worker at the same time, including overtime, is perhaps 10 times that amount. I think that is a huge factor in the price differential of your caisson towed from Japan or Korea.

Mr. Reid: Do you see disparity in wages diminishing in the next few years, as has happened in Japan? Japan is a high wage area equal to ours. Will that not also take place in Korea or Third World countires, where the private sector buys these pieces of equipment? Can the gap be diminished?

Mr. Challinor: We know that the next country to get into the business is China, and the Chinese will have cheap labour forever. I think they are down to something like a dollar a day in their shipbuilding industry. But certainly we believe one of these days we will be able to compete with Japan, if their costs keep rising and our productivity keeps improving.

I was in Japan recently and they showed me a productivity curve that they were working on over a period of five years, from 1983 to 1988. Productivity has improved by 48% in their shipyard, and they were right on track last year. This was to combat the Korean influence. We have to keep improving our productivity.

Mr. Baker: I enjoyed reading your brief and listening to your comments. My question relates to federal

[*Translation*]

M. Forrestall: Ah, je vois.

M. Reid: Comment peut-on expliquer qu'il y ait une telle différence de coûts entre les chantiers navals du Canada et ceux de l'Extrême-Orient dans le domaine de la construction des plates-formes et des tours de forage au large des côtes, puisque c'est là que l'on trouve les plus grandes disparités. Quelle en est l'explication? M. Challinor est originaire de la côte ouest. Nous nous sommes rendus en une occasion à la mer de Beaufort et on nous a dit que jamais un seul caisson n'avait été acheté au Canada; les caissons sont toujours remorqués depuis le Japon jusqu'à la mer de Beaufort. Comment cela s'explique-t-il?

M. Clarke: Une étude effectuée à l'université Dalhousie, plus précisément par l'Institut international de la politique des transports et des océans, qui relève de l'administration de l'université Dalhousie, a comparé en septembre et en octobre 1987 les salaires des travailleurs et des marins d'un certain nombre de pays asiatiques, de pays de l'Amérique du nord et de pays européens. La réponse partielle à votre question, monsieur Reid, c'est que le salaire moyen d'un travailleur des chantiers navals de la Corée du Sud était en octobre 1987 de 211 dollars des États-Unis par mois. Le salaire moyen d'un travailleur des chantiers navals canadiens était quant à lui, pendant la même période, lorsqu'on tient compte des heures supplémentaires, à peu près 10 fois plus élevé. Je pense que c'est là le grand facteur qui explique pourquoi votre caisson, en raison de la différence de prix est remorqué à partir du Japon ou de la Corée.

M. Reid: Pensez-vous que la différence de salaire va diminuer au cours des prochaines années, comme cela a été le cas pour le Japon? Le Japon paie des salaires aussi élevés que les nôtres. Va-t-il en être ainsi pour la Corée ou d'autres pays du Tiers monde où vont s'approvisionner nos entreprises du secteur privé pour acheter ce genre d'équipement? L'écart peut-il diminuer?

M. Challinor: Nous savons que la Chine est le prochain pays qui va entrer dans ce secteur et les Chinois ont une main-d'oeuvre bon marché inépuisable. Je pense qu'ils payent quelque chose comme un dollar par jour dans leur industrie de la construction navale. Toutefois, nous pensons être en mesure un de ces jours de concurrencer le Japon si ses coûts continuent d'augmenter et si notre productivité continue à s'améliorer.

J'était au Japon récemment et on m'a montré une courbe de productivité sur laquelle les responsables ont travaillé pendant cinq ans, soit de 1983 à 1988. La productivité s'est améliorée de 48 p. 100 dans le chantier naval en question et les prévisions ont été tout à fait respectées l'année dernière. Il s'agissait de lutter contre la concurrence coréenne. Nous devons améliorer notre productivité.

M. Baker: J'ai bien apprécié la lecture de votre mémoire et l'audition de vos commentaires. Ma question

[*Texte*]

government ships owned by Crown corporations of the federal government. I have noticed over the years that they all appear to be registered in Panama. Did you notice that?

Mr. Challinor: Canadian ships?

Mr. Baker: Across the Gulf of St. Lawrence, freighters that are used—*Marine Atlantic* or *Marine Nautica*, all those ships.

Mr. Challinor: Oh, I think they would be leased ships.

Mr. Baker: Leased, then that is why they are registered in Panama. Where would the newer vessels that were built. . . the most recent one built in Canada—

Mr. Challinor: That would be registered in Canada.

Mr. Baker: Do you know where it is registered? Because it is operating now.

Mr. Challinor: Ottawa.

Mr. Baker: It says Ottawa.

Mr. Challinor: Do you mean *The Caribou*?

Mr. Baker: That was the trick with all the others. They are leased, so they are registered in Panama. Is that what you think?

Mr. Challinor: I really do not know that much about it, but Panamanian registry obviates the need to pay taxes in Canada, I understand.

An hon. member: Crown corporations would not do that.

Mr. Challinor: You can also use foreign nationals to sail on the ships.

Mr. Baker: Oh, no, they do not use the foreign nationals to sail on the ships. They use Canadian national crews from Nova Scotia, New Brunswick, and Newfoundland. I was just wondering why Panama seems to be a very prevalent name with Canadian national, federal government-owned or operated boats.

Mr. Challinor: I think you would find it is a matter of taxes and government regulations pertaining to the standards of the ships themselves, the components, the inspections. There is a lower standard than the Canadian. . .

• 1225

Mr. Baker: Would the safety inspections on these vessels take place in Panama?

Mr. Challinor: They could take place anywhere. Probably they would use Lloyd's register. I do not think they would not require Canadian Coast Guard certificates.

[*Traduction*]

a trait aux navires du gouvernement fédéral possédés par des sociétés d'État appartenant à ce gouvernement. J'ai constaté au cours des années qu'ils avaient tous tendance à être immatriculés au Panama. L'avez-vous aussi remarqué?

M. Challinor: Des navires canadiens?

M. Baker: Dans le golfe du Saint-Laurent, des navires de marchandises utilisés par *Marine Atlantic* ou par *Marine Nautica*, ce genre de navires.

M. Challinor: Ah, je pensais qu'il s'agissait de navires loués.

M. Baker: Ils sont loués, voilà pourquoi ils sont immatriculés au Panama. Pourquoi les bâtiments neufs qui viennent d'être construits seraient alors. . . prenons le cas du dernier navire construit au Canada. . .

M. Challinor: Il doit nécessairement être immatriculé au Canada.

M. Baker: Savez-vous où il est immatriculé? Car il est en service maintenant.

M. Challinor: À Ottawa.

M. Baker: C'est indiqué Ottawa.

M. Challinor: Parlez-vous du *Caribou*?

M. Baker: C'est le même tour de passe-passe qu'avec tous les autres. Ils sont loués et sont donc immatriculés au Canada. C'est ce que vous pensez?

M. Challinor: Je ne connais pas tous les détails, mais l'immatriculation au Panama évite, si je comprends bien, d'avoir à payer des impôts au Canada.

Une voix: Les sociétés d'État ne feraient pas cela.

M. Challinor: Vous embauchez alors des ressortissants étrangers sur ces navires.

M. Baker: Ah non, elles n'embauchent pas des ressortissants étrangers pour naviguer sur les navires. Elles embauchent des équipages canadiens, des marins originaires de Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick et de Terre-Neuve. Je me demandais tout simplement pour quelle raison le Panama semble être à la mode quand il s'agit de navires canadiens exploités ou possédés par le gouvernement fédéral.

M. Challinor: Je pense que c'est une question de taxes et de règlements du gouvernement concernant les normes régissant les navires eux-mêmes, leurs composantes, les inspections. Il y a des normes moins strictes que les normes canadiennes. . .

M. Baker: Les contrôles de sécurité concernant ces navires ont-ils lieu au Panama?

M. Challinor: Ils peuvent voir lieu partout. Il est probable qu'ils se servent du registre de la Lloyd. Je ne pense pas qu'ils puissent se passer des certificats de la Guarde côtière canadienne.

[*Text*]

Mr. Baker: Have you ever wondered about that? You are in the shipbuilding business. Surely to goodness you have wondered about these big boats on the east coast that sail around your port and are registered in Panama. Do you dream about it, Mr. Clarke? These ships would go for their safety inspections and so on, and be acceptable in Canada?

Mr. Clarke: The safety inspections are all probably resulting from a classification authority, Lloyds or the American Bureau of Shipping or whatever. The owners, lessors in this case, would rely on the classification society's inspections. As long as they were consistent with the requirements of the registering country, Panama in the case you are citing, there would be no problem.

Mr. Baker: I imagine this is a big issue with a lot of the shipbuilders.

Mr. Clarke: This association of course registered its complaints time and time again back in the years when these ships were initially being leased. At that time, going back to the 1970s, our position was that what was then CN Marine should acquire all its ships by Canadian construction, and as a Crown corporation of the government should be required to.

Mr. Forrestall: I might add that is a government policy.

Mr. Baker: Mr. Chairman, what is the government policy? I am getting confused here. There are several people talking. Is the member saying you cannot find a boat today used by the federal government Crown corporation not registered in Panama?

Mr. Johnson: I think Mr. Baker is mistaken about the Panamian registry. I think he is first talking about the Stena boats of Swedish registry. When they went under contract to CN and another Canadian company, they were registered in Bermuda. But you still have a Ro-Ro vessel, which is the Swedish registry, operating from North Sydney to Port aux Basques. I do not believe they were Panamanian registry. I think they were Swedish and Bermudian.

Mr. Baker: It just seems strange to get on these big freight-carrying vessels, which carry very few passengers, and the registry is never Canada. All the instructions are translated into English. You see very little French on the instructions on the board.

Mr. Johnson: Mr. Chairman, it might be interesting to note it is not only the shipbuilding industry that was opposed to that policy, but also the shipowners, because they felt it was wrong.

[*Translation*]

M. Baker: Ne vous êtes-vous jamais posé des questions? Vous appartenez au secteur de la construction navale. Vous vous êtes sûrement demandé comment faisaient ces énormes navires qui entrent dans les ports de la côte est et qui sont immatriculés au Panama. Est-ce que cela ne vous fait pas rêver, monsieur Clarke? Ces navires passeraient un contôle de sécurité, etc., et pourraient être acceptés au Canada?

M. Clarke: Les contrôles de sécurité dépendent probablement d'un organisme de classification, la Lloyd, l'American Bureau of Shipping ou quelque chose de ce genre. Les propriétaires, les bailleurs dans le cas qui nous occupe, vont s'en tenir au contrôle exigé par l'organisme de classification. Dans la mesure où ces contrôles sont conformes aux critères exigés par le pays d'immatriculation, soit le Panama dans l'exemple que vous citez, il n'y aura aucun problème.

M. Baker: J'imagine que la question tient à coeur à un grand nombre de chantiers navals.

M. Clarke: Notre association a bien entendu fait connaître ses doléances à de nombreuses reprises depuis la location à l'origine des navires en question. A l'époque, c'était dans les années 70, nous soutenions qu'une société comme celle qui portait alors le nom de CN Marine devait faire construire tous ses navires au Canada comme elle y était obligée en sa qualité de société d'État.

M. Forrestall: Il me faut ajouter que c'est là en plus une politique du gouvernement.

M. Baker: Monsieur le président, qu'est-ce que la politique du gouvernement? Je suis un peu perdu. Plusieurs personnes parlent en même temps. Est-on en train de nous dire qu'il n'y a pas aujourd'hui un seul navire utilisé par une société d'État du gouvernement fédéral qui ne soit pas immatriculé au Panama?

M. Johnson: Je pense que M. Baker fait une erreur au sujet de l'immatriculation panaméenne. J'imagine qu'il se réfère avant tout aux navires Stena immatriculés en Suède. Lorsque ces navires étaient loués sous contrat au CN ou à une autre société canadienne, ils étaient immatriculés aux Bermudes. Mais il y a encore un navire à transbordement par véhicule qui est immatriculé en Suède et qui fait le trajet entre North Sydney et Port aux Basques. Je ne pense pas que l'on puisse parler d'immatriculation panaméenne. Il s'agit à mon avis d'immatriculations en Suède et aux Bermudes.

M. Baker: Ca m'apparaît toujours étrange de voir ces immenses navires de marchandises, qui ne transportent que très peu de passagers et qui ne sont jamais immatriculés au Canada. Toutes les instructions sont traduites en anglais. On voit très peu d'instructions en français à bord.

M. Johnson: Monsieur le président, il serait intéressant de préciser que ce n'est pas seulement l'industrie de la construction navale qui était opposée à cette politique, mais aussi les propriétaires de navires qui considéraient qu'elle était mauvaise.

[*Texte*]

Mr. Baker: It is still happening today.

Mr. Johnson: It is still happening today because when the application is made, and they want the ship for tomorrow, you have a job to build a ship of that design and those characteristics to fill the need at that particular time. If you look at the Ro-Ro vessel now operating—I think the permit was issued for five months—I would say the contract for the ship was probably for five years. Although you said they were manned by CN personnel, the captain and chief engineer of the ship was of the country the ship was registered in.

Mr. Baker: Even today?

Mr. Johnson: Even today, because it is illegal. Today, as always, they were silent masters and chief engineers, because the Canadian master operated the ship but the Swedish master could always take over because he was captain of the ship.

• 1230

Mr. Baker: He is on the boat today.

Mr. Johnson: He is on the boat today. It is illegal for him to sail the ship without having a national of the country of registry on board.

Mr. Tobin: But is the bottom line not cost?

Mr. Johnson: Absolutely.

Mr. Tobin: So they go with the lease, rather than building. At least that is Rupert Tingley's line every year when he takes us all to dinner at the Chateau Laurier.

Mr. Forrestall: The business of the good health of the shipyards is of concern to all of us. You will know that since the intervention by Russia in Afganistan we have had an embargo on their presence, in other than emergency situations, in our Canadian shipyards. Moscow is now talking very loudly about withdrawal of its troops from Afganistan.

The second general ingredient we know of is that the Soviets and Poles and one or two others do some 2,000 to 3,000 significant refits, most of them in Tenerife, because they do not have access, except in emergency situations, to Canadian shipyards. What representations have you made to government, specifically to the Secretary of State for External Affairs, in this regard? Have you made any? Is it a significant factor? Do you feel or see that we might in the short term attract to our Canadian yards a significant amount of work were we to lift this embargo? Do you see any value to you as shipbuilding industry in the lifting of this sanction?

[*Traduction*]

M. Baker: Cette situation existe toujours aujourd'hui.

M. Johnson: Elle existe toujours car, lorsque la commande est faite, et que l'on a besoin d'un navire pour l'avenir, il vous faut construire un navire répondant aux spécifications et aux caractéristiques correspondant aux besoins d'une époque donnée. Prenons le cas du navire à transbordement par véhicule qui est actuellement en service—il me semble que le permis a été délivré pour une période de cinq mois—je dirais que le contrat concernant ce navire était probablement de cinq ans. Vous nous avez dit que l'équipage était du personnel du CN, mais le capitaine et le mécanicien en chef sont des ressortissants du pays d'immatriculation.

M. Baker: Encore aujourd'hui?

M. Johnson: Encore aujourd'hui, parce que c'est illégal. Aujourd'hui comme avant, il y a un capitaine et un mécanicien en chef en coulisse; c'est le capitaine canadien qui dirige le navire, mais le capitaine suédois a toujours la possibilité de prendre sa place, car c'est lui qui est le véritable maître à bord du navire.

M. Baker: Il est aujourd'hui à bord du navire.

M. Johnson: Il est aujourd'hui à bord. Mais il n'est pas autorisé à lever l'ancre sans prendre à bord un ressortissant de l'État du pavillon.

M. Tobin: Mais ça, n'est-ce pas simplement pour des raisons de coût d'exploitation?

M. Johnson: Tout à fait, oui.

M. Tobin: Donc la question relève du bail plutôt que de l'immeuble. C'est du moins ce que nous dit Rupert Tingley chaque année lorsqu'il nous emmène dîner au Château Laurier.

M. Forrestall: Nous souhaitons tous que les chantiers navals soient rentables. Comme vous le savez, depuis l'intervention soviétique en Afghanistan nous leur avons interdit l'entrée de nos chantiers navals sauf dans les cas d'urgence. Or aujourd'hui Moscou a annoncé à grand renfort de publicité le retrait des troupes qui se trouvent à l'heure actuelle en Afghanistan.

La seconde chose que nous savons, c'est que les Soviétiques et les Polonais, ainsi qu'un ou deux autres pays, ont fait effectuer quelque 2,000 à 3,000 réparations importantes, la plupart d'entre elles à Ténérife, puisqu'on leur a refusé l'entrée des chantiers navals canadiens sauf, ainsi que nous l'avons dit, dans les cas d'urgence. Quels arguments avez-vous fait valoir au gouvernement et notamment au secrétaire d'État aux Affaires extérieures sur ce point? L'avez-vous approché sur ce point? La question est-elle importante? Pensez-vous qu'à court terme nous puissions, en supprimant l'embargo, procurer à nos chantiers navals davantage de travail? En tant que représentant de l'industrie de la construction navale, estimez-vous qu'il serait utile de lever les sanctions imposées jusqu'ici?

[*Text*]

Mr. Challinor: Russian cargo and fishing vessels?

Mr. Forrestall: All of them.

Mr. Challinor: I have been involved with this on the west coast. I have spoken to the president of the Newfoundland dockyard in St. John's. They had one Russian trawler in there at the time, and they just told me they had been getting less and less work from them. They just kept shrinking the amount of work. They were flying in Russian crews, ostensibly to switch the crews, but among this group that would come in they would have a tremendous number who would be pulling the ships apart and refitting them, so there was very little work to be done for the Canadian shipyards, and this seems to be their policy. I do not see too much benefit from Russian ships.

Mr. Forrestall: You do not see any work there at all?

Mr. Challinor: I do not see very much.

Mr. Forrestall: But you have not really looked at it, though.

Mr. Challinor: Well, my experience in repairing Russian ships is that they are so scared of being abused in terms of their refit costs that it is almost not worth it, because you spend all the time arguing about prices, and they keep wanting to do things themselves.

Mr. Forrestall: You do not want to do work for the Russians.

Mr. Challinor: It is a mess.

Mr. Forrestall: I am just trying to find work for Canadian shipyard employers, and you do not want to.

Mr. Challinor: It is hard work, believe me.

Mr. Forrestall: You surprise me.

Mr. Challinor: It needs goodwill before it can be worthwhile.

Le président: Nous allons terminer ce premier témoignage par les commentaires et les questions du secrétaire parlementaire, M. Thacker.

• 1235

Mr. Thacker: I have one general question for Mr. Clarke. In his third conclusion he is effectively calling for a Canadian Jones Act, solving the problem by virtue of Bill C-52. This pushes the costs onto the shippers, who will of course come in. We have many of their briefs and letters already, saying that this is not the proper mechanism. They will lay people off, and we will end up with more unemployment. The other policy arm, which is to do it by way of subsidy, pushes the cost onto the

[*Translation*]

M. Challinor: Les cargos et les chalutiers soviétiques?

M. Forrestall: Oui, l'ensemble de ces navires.

M. Challinor: Je me suis penché sur cette question dans le contexte de la côte du Pacifique et je me suis entretenu à Saint-Jean avec le président du chantier naval terre-neuvien. A l'époque ils avaient pris en charge un chalutier soviétique mais m'ont appris que les Soviétiques avaient de moins en moins recours aux Canadiens. Ils réduisaient de plus en plus l'ampleur des travaux confiés aux chantiers canadiens. Les Soviétiques font venir par avion leurs propres équipes de travail sous prétexte d'assurer la relève des équipages mais on note au sein de ces nouvelles équipes un très grand nombre de travailleurs chargés de démonter les bateaux et de les remettre en état. Cela semble être leur politique, ce qui laisse peu de chose à faire aux chantiers navals canadiens. Je ne vois vraiment pas à quoi on pourrait s'attendre de ce côté-là.

M. Forrestall: Vous ne voyez donc aucune possibilité d'augmenter les commandes soviétiques?

M. Challinor: Non, je n'en vois guère.

M. Forrestall: Mais, enfin, vous n'avez pas vraiment envisagé la possibilité.

M. Challinor: D'après ce que j'ai pu constater lors de la réparation de navires soviétiques, les Soviétiques ont tellement peur de se faire gruger sur le coût des réparations que ça ne vaut presque pas la peine de faire affaire avec eux puisqu'on passe la moitié de son temps à se disputer sur les prix, les Soviétiques cherchant toujours à prendre en charge telle ou telle partie du travail.

M. Forrestall: Vous ne voulez donc pas travailler avec les Soviétiques?

M. Challinor: C'est décourageant.

M. Forrestall: Je cherche simplement à augmenter la charge de travail des chantiers navals canadiens mais vous vous ne semblez pas beaucoup vous y intéresser.

M. Challinor: Croyez-moi, la tâche n'est pas facile.

M. Forrestall: Vous me surprenez.

M. Challinor: Il faut de la bonne volonté avant que puisse s'installer une collaboration fructueuse.

The Chairman: We will follow up this first statements by comments and questions from Mr. Thacker, the parliamentary secretary.

M. Thacker: J'aimerais poser à M. Clarke une question d'ordre général. Dans sa troisième conclusion, il réclame, en fait, l'adoption par les Canadiens d'une sorte de loi Jones, qui permettrait de résoudre le problème par l'adoption du projet de loi C-52. Ceci répercute le coût sur les affréteurs qui vont, bien sûr, eux aussi nous présenter leurs arguments. Nous avons déjà reçu de nombreux mémoires et de nombreuses communications de leur part et eux sont d'avis que l'approche envisagée

[*Texte*]

taxpayer in general. I am surprised that your association would choose to push it onto the shippers alone, knowing the adverse effects this will have on them and how they will oppose it. Would not a better strategy have been to say this requires a broad government policy similar to that in effect prior to 1983, when the previous administration knocked off the subsidy? Or is it perhaps true that the association's strategy must be to push everywhere it can?

Mr. Clarke: It was not stated in our brief that the revisions we suggested to Bill C-52 would necessarily affect the taxpayer across the board. We realize there are significant additional costs, and there are many ways that those could be made up. We would not want them all going onto the shoulders of the shippers. That would virtually destroy the competitive edge that the Canadian Great Lakes fleet enjoys at the moment. Nor would we want them going entirely to the taxpayer. Most of us in this room are taxpayers and we do not like to see taxes go up.

Canada is a maritime nation, and there is a price to be paid for that. It is really a leadership role for the government to play to determine how that price is to be paid and who is going to pay it. We are saying that we need the industry. It should continue in existence. And that is going to be costly. It is going to cost somebody something: the operator, the taxpayer, the provinces, the cities, the owners, perhaps all of the above. But somehow or other, if shipbuilding is to survive in Canada, there has to be an injection of sufficient funds to permit cashflows to allow yards to modernize and get up to the state of the art. The industry is doomed otherwise.

Mr. Thacker: Our problem, of course, is being restricted to Bill C-52, which has nothing to do with duty. Subsidies and generals do not come under this bill at all.

Mr. Clarke: My answer to that is that we grab at whatever straw we can catch.

Mr. Thacker: I thought that was the case. I would have advised the same strategy.

The Chairman: Thanks for your presentation. I personally appreciate the fact that you tabled your statement in both official languages. I think each member

[*Traduction*]

n'est pas la bonne. Ceci va les obliger à licencier une partie de leur personnel ce qui va faire augmenter le chômage. L'autre mesure envisageable, c'est-à-dire l'octroi de subventions, répercute sur l'ensemble des contribuables le coût de la solution qui serait adoptée. Je m'étonne que votre association songe à répercuter sur les seuls affréteurs les frais des nouvelles dispositions puisque cela va entraîner pour eux des difficultés supplémentaires et soulever leur courroux. N'aurait-il pas été plus habile de déclarer simplement que la situation exigeait que le gouvernement prenne de larges mesures de redressement comme cela avait été le cas avant 1983, lorsque le gouvernement précédent avait mis fin à la subvention? Ou est-ce simplement que l'association a pour politique d'attaquer sur tous les fronts?

M. Clarke: Nous ne disions pas dans notre mémoire que les amendements que nous proposons à l'égard du projet de loi C-52 affecteraient l'ensemble des contribuables. Nous savons que les mesures envisagées entraîneront des frais supplémentaires importants mais il y a plusieurs manières de combler l'écart. Nous ne voudrions pas que seuls les affréteurs fassent les frais d'une solution éventuelle. Ceci entraînerait en effet une érosion dangereuse de la position concurrentielle dont jouit à l'heure actuelle la flotte canadienne des Grands lacs. Nous ne voudrions pas non plus que le fardeau soit intégralement assumé par le contribuable. La plupart d'entre nous sommes des contribuables et nous n'aimons pas les augmentations d'impôt.

Le Canada est une nation maritime et cela coûte cher en soi. Le gouvernement doit donner l'exemple et décider du prix que le pays est prêt à payer et de trancher la question de la répartition des coûts supplémentaires. Ce que nous disons, nous, c'est qu'il faut maintenir notre industrie, que celle-ci doit être aidée à survivre mais que cela va coûter cher. Quelqu'un va devoir en assumer les frais: les armateurs, le contribuable, les provinces, les villes, les propriétaires ou peut-être toutes ces catégories en même temps. Mais d'une manière ou d'une autre si l'on veut maintenir en vie, au Canada, une industrie de la construction maritime, il faudra dégager des sommes permettant d'assurer l'autofinancement des chantiers afin que ceux-ci puissent se moderniser et se doter d'équipements avancés. Autrement, ce sera la fin de cette industrie.

M. Thacker: Mais nous devons nous en tenir au projet de loi C-52, bien que le problème que vous avez soulevé n'ait rien à voir avec les douanes. Les subventions et mesures d'ordre général n'entrent pas du tout dans le cadre de ce projet de loi.

M. Clarke: Pour vous répondre, j'aimerais dire qu'il faut saisir tous les moments qui s'offrent.

M. Thacker: C'est bien ce que je pensais. Je vous aurais conseillé une stratégie analogue.

Le président: Je vous remercie de votre exposé. Je tiens à vous remercier aussi d'avoir présenté votre mémoire dans les deux langues officielles. Je pense que tous les

[*Text*]

has gotten a lot of additional information that will help in looking at Bill C-52. Thanks for coming.

The next meeting will be in this building, at 3.30 p.m. in Room 308. We are now adjourned.

[*Translation*]

membres de notre Comité y ont trouvé des renseignements qui faciliteront leur examen du projet de loi C-52. Je vous remercie donc d'être venu nous exposer vos arguments.

La prochaine séance aura lieu à 15h30 dans la salle 308 de ce même édifice. La séance est levée.

AFTERNOON SITTING

• 1535

Le président: À l'ordre!

Nous reprenons l'étude du projet de loi C-52, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale. Nous reprenons l'étude de l'article 2.

We have the pleasure to have Mr. Andrew Boyle, the secretary-treasurer of the Seafarers' International Union of Canada, with us this afternoon. Mr. Boyle, I understand you have a brief presentation to make. We had better leave enough time for questions.

Mr. Andrew Boyle (Secretary-Treasurer, Seafarers' International Union of Canada): Thank you very much, Mr. Chairman. I decided on submitting a very short and to-the-point brief, which is probably customary from the seafarers. Within our brief, we detail on the last two pages the changes we would like to see made to the bill as it now is. Realistically, the position of the union is that without defining the owner and the nationality of the crew it leaves too wide a gap. We believe the vessels should be Canadian-manned with Canadian citizens or landed immigrants and they should be owned by Canadians.

Further, with respect to the three classes of vessels that you have—and I am not going to read from my brief at all, I made it short, so that in spare time someone could read it—we believe there should be two classes of vessels: Canadian vessels and foreign vessels, and none other. I think the basic reasoning behind it is that once you allow foreign vessels to come in to trade, it discourages Canadians from building ships here in Canada. There is a loss of people to invest and it costs thousands of jobs.

The other parts of the proposed changes that really hurt are all the exceptions. In our proposal, we have requested that this whole portion be deleted, with one exception. Right now our union members man the rig out in the middle of the Atlantic, now the Sedco 710. Canadians have experience in working these jobs. These rigs have been built in Canada and there are thousands upon thousands of Newfoundlanders today and people on the eastern coast of Canada who are depending on these jobs for their future livelihood. By including these, we are offering the future of these people back to the oil companies. This is just a straight sell-out, as far as we are concerned, to the oil companies, especially the American

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

The Chairman: Order, please!

The committee is resuming consideration of Bill C-52, an Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coastal trade and in other marine activities of a commercial nature. We will commence consideration of section 2.

Nous avons le plaisir de souhaiter la bienvenue à M. Andrew Boyle, secrétaire-trésorier du Syndicat international des marins canadiens. Vous nous avez annoncé, monsieur Boyle, que votre exposé serait bref et que nous aurions donc amplement le temps de vous poser des questions.

M. Andrew Boyle (secrétaire-trésorier, Syndicat international des marins canadiens): Je vous remercie, monsieur le président. Comme il sied à un marin, j'ai décidé de parler clair et net. Vous trouverez aux deux dernières pages de notre exposé les modifications que nous voudrions voir apporter au projet de loi actuel. Le syndicat, par réalisme, considère en effet que c'est laisser trop de latitude que de ne pas préciser la nationalité du propriétaire et de l'équipage, et notre avis, l'équipage du navire devrait être constitué de citoyens canadiens ou d'immigrants reçus, et les navires devraient être la propriété de Canadiens.

Quant à la question des trois catégories de bâtiments—je ne donnerai pas du tout lecture de mon exposé, qui est bref afin qu'on trouve le temps de le lire—nous considérons que les catégories devraient se limiter à deux: les Canadiens et les étrangers, sans plus, car lorsque vous autorisez les vaisseaux étrangers à faire du commerce vous enlevez aux Canadiens l'envie de construire des bateaux au Canada. Cela décourage l'investissement et coûte des milliers d'emplois.

L'autre partie de la loi à laquelle nous trouvons à redire, ce sont les exceptions. Nous proposons de supprimer toute cette partie, sauf une exception. A l'heure actuelle ce sont des membres de notre syndicat qui travaillent sur la plate-forme pétrolière Sedco 710, en plein milieu de l'Océan atlantique. Les Canadiens ont accumulé une longue expérience de ce genre d'emploi; ce sont des plate-formes construites au Canada et des millieurs de Terreneuviens et d'autres habitants de la côte est dépendent de ces emplois pour gagner leur vie. En incluant ces plates-formes, nous remettons l'avenir de ces gens entre les mains des compagnies pétrolières. Cela revient, à nos yeux, à trahir l'intérêt des nôtres en faveur

[*Texte*]

oil companies, because they are the ones with the rigs presently.

Mr. Tobin: What do you mean by the excluding the rigs?

Mr. Boyle: By excluding the rigs, within the document, what you are saying is, instead of... One of the points that really bothers us as well in the proposed amendments is paragraph 4.(d), which does not require foreign ships to meet the safety standards and requirements that Canadian ships meet. Just prior to going into this, in our submission we have already asked to have deleted the "non-duty paid ship". That is just a rip-off coming in to take the spoils of certain trades and to leave again.

With respect to the foreign ships, we believe every ship that trades in Canadian waters should meet Canadian safety standards. Anything required by a Canadian owner on board his ship should be there on a foreign ship as well. There have been cases in the high Arctic where unsafe ships have been allowed to sail, meeting international standards, but not Canadian standards. It is our position that foreign ships trading under this bill should meet all Canadian safety standards, with no exceptions.

• 1540

In terms of enforcement, we are looking for one major change and two parts of it. I think the WTC or NTA has done a fairly good job over the years, Mr. Forrestall. The major problem has always been that the people bringing in the ships phone you at 11.55 p.m. and say they need a ship for 12.05 a.m. tomorrow. Obviously nobody has one and for this reason we are saying there should be a 60-day period prior to the ship being required in Canada. This commission could be notified of it and mandatory notices could be sent out not only to ship owners and operators, but also to the affected trade unions. It would give us ample time to respond to the request.

Speaking on behalf of ship owners in this country, this will sound funny, but they cannot meet the requests from the WTC if they do not have time to allocate the ships. We feel the 60-day notice period is justified.

I believe the essence of our total submission is very clear. We would like to see an uncompromised piece of legislation passed to benefit Canadians, not a compromised piece of legislation to enhance the position of oil companies by exempting the rigs and foreign ships not meeting Canadian safety standards, all of which will cost Canadians thousands of jobs.

[*Traduction*]

des sociétés pétrolières, en particulier les sociétés Américaines, car ce sont elles qui sont actuellement propriétaires de ces plates-formes.

M. Tobin: Qu'est-ce que vous entendez par l'exclusion des plates-formes?

M. Boyle: En excluant les plates-formes du document, cela revient à dire, au lieu de... L'un des projets d'amendements qui nous tracasse le plus est le paragraphe 4.d) d'après lequel il n'est pas exigé des navires étrangers de satisfaire à toutes les dispositions en matière de sécurité prévues par notre législation pour les navires canadiens. Mais avant de poursuivre cette question, je voudrais vous faire remarquer que dans notre mémoire, nous avons demandé à supprimer la mention «navire non-dédouané». C'est un vrai coup d'arnaque: on ramasse les bénéfices et on tire sa révérence.

Nous considérons que tous les bâtiments qui naviguent dans les eaux canadiennes devraient satisfaire à nos normes de sécurité. Les mesures de sécurité que doit observer le propriétaire canadien d'un navire devraient également être imposées aux navires étrangers. Il y a eu des cas de navires qui ne répondaient pas à ces normes et qui ont été autorisés à naviguer en plein dans l'Océan arctique sans que les normes de sécurité canadiennes soient respectées. Cette loi devrait rendre obligatoires pour les navires étrangers toutes les normes de sécurité, sans exception, imposées aux navires canadiens.

En ce qui concerne l'application de la loi, nous demandons une modification capitale, qui comporte deux volets. De bons résultats ont été obtenus, au cours des années, grâce au CTE ou à la LLN, monsieur Forrestall, le plus gros obstacle étant toujours dû au fait que les gens qui font entrer les bateaux téléphonent à la onzième heure et réclament un navire pour le lendemain. Bien entendu, personne n'en a, et c'est pour cette raison que nous réclamons un délai de soixante jours avant qu'on ait besoin du bateau du Canada. La Commission devrait en être avisée, et il devrait être obligatoire d'envoyer des avis non seulement aux armateurs et exploitants, mais également aux syndicats concernés. Nous aurions de la sorte largement le temps de satisfaire la demande.

Je me fais ici le porte-parole des armateurs, ce qui est plutôt paradoxal, mais si on ne leur donne pas le temps de répartir leurs navires, ils ne peuvent répondre aux demandes du CTE. Un préavis de 60 jours nous paraît justifié.

Nous avons été guidés, dans notre mémoire, par des intentions un peu plus claires: nous voudrions voir adopter une loi qui soit à l'avantage des Canadiens, qui ne consente aucun compromis de nature à renforcer la position des compagnies pétrolières en n'exigeant pas des plates-formes et navires étrangers de répondre aux normes de sécurité canadiennes, ce qui coûterait aux Canadiens des milliers d'emplois.

[*Text*]

As succinctly as I can put it, that is the brief from the Seafarers' International Union of Canada. Should anyone have any questions, please feel free to ask.

Le président: Monsieur Tobin, s'il vous plaît.

Mr. Tobin: I thank the witness for a succinct and to-the-point brief. In general, if not in every specific, the brief mirrors the presentation we had this morning from Mr. Clarke and his associate from the Canadian Maritime Industries Association. Were you listening to the conversation this morning?

Mr. Boyle: No, I was not.

Mr. Tobin: During the course of the morning a document to reference was made by one of the departmental officials was one prepared by DRIE on the Canadian shipbuilding and repair industry. It had not been translated into both languages, but we had it informally circulated in the language it was prepared in, English. It is to be formally tabled to the committee later.

I think the document is important and you should be aware of its existence and what it says, assuming this document has any influence and perhaps a great deal of influence with ministerial thinking about this industry. My colleague has just given you a copy of the document. Some statistics in the document are rather important when you bear in mind that, in its attitude toward this industry and the kind of decisions it is prepared to take or not take, the government is influenced by what is said here.

On page 20, the third page of the document you have, it says that today in the international market, both U.S. and Canadian yards are considered roughly equally uncompetitive. If you turn to page 22, below the table, it says that these trends, however, should not be allowed to overshadow the critical observation that while in 1975 seven countries had higher labour costs than Canada, by 1985 only the United States had substantially higher labour costs. Two others, France and West Germany, had marginally higher rates.

• 1545

I bring that to your attention because when you present a brief looking for specific amendments designed not to save but to create, because we really do not have one, if we want to be perfectly honest, a merchant marine in Canada and to enhance, say, the shipbuilding industry, behind your requests for those kinds of amendments, in the thinking of the committee, is this kind of documentation floating around in the hands of the government which paints a very dismal competitive picture for the Canadian shipbuilding and repair industry. It would lead me to believe that if these numbers are taken at face value and are seen as being the Bible insofar as our ability to compete finally, whether you are helped

[*Translation*]

Je crois avoir résumé aussi brièvement que possible le mémoire du Syndicat international des marins canadiens. Je suis maintenant à votre disposition pour répondre à vos questions.

The Chairman: Mr. Tobin, you have the floor.

M. Tobin: Je remercie le témoin pour son mémoire précis et bien condensé, qui fait pendant, dans l'ensemble sinon dans le détail, à celui que nous a présenté ce matin M. Clarke et son collaborateur de la Canadian Maritime Industries Association. Est-ce que vous avez assisté à la séance de ce matin?

M. Boyle: Non, je n'étais pas là.

M. Tobin: Au cours de la matinée, l'un des haut fonctionnaires du ministère nous a renvoyés à un document préparé par le MEIR sur le secteur de la construction et de la réparation navales du Canada. Le document n'avait pas été traduit, mais nous avons pu en prendre officieusement connaissance dans la langue d'origine, à savoir l'anglais. Si tôt qu'il aura été traduit, il sera officiellement déposé devant le Comité.

C'est un document important, dont vous devriez avoir connaissance, car il est fort probable que le ministère s'en inspirera. Mon collègue vient de vous en remettre un exemplaire. Certaines statistiques qu'il contient me paraissent particulièrement importante si l'on tient compte de l'influence qu'il risque d'exercer sur le ministère et sur les décisions que celui-ci prendra ou ne prendra pas.

À la page 20, soit la troisième page du document que vous avez en main, il est dit que sur le marché international, les chantiers navals américains et canadiens sont considérés aussi peu concurrentiels l'un que l'autre. À la page 22, sous le tableau, il est dit que ces tendances ne devraient toutefois pas nous faire oublier qu'en 1975, dans sept pays, le coût de la main-d'oeuvre était plus élevé qu'au Canada et qu'en 1985 seuls les États-Unis avaient des coûts de main-d'oeuvre considérablement plus élevés, deux autres pays, la France et l'Allemagne de l'Ouest, ayant des coûts de main-d'oeuvre marginalement plus élevés.

Si j'attire votre attention sur ce document, c'est qu'il importe que vous sachiez qu'il donne au gouvernement une image très défavorable, au plan de la compétitivité, de la construction et de la réparation navales de notre pays, alors que vous visez, par vos amendements, non à protéger, mais à mettre sur pied une marine marchande que, reconnaissons-le, le Canada ne possède pas et à renforcer justement la construction navale. J'en viens à penser que si le gouvernement table sans plus sur ces chiffres, s'il pense qu'ils expriment de façon indubitable notre capacité de nous maintenir à flot, avec ou sans aide, vos amendements ont peu de chance d'être accueillis favorablement.

[*Texte*]

or not, there is not going to be much likelihood of a receptiveness to your amendments.

I want to ask you, how do you respond to that DRIE document? We have seen it for the first time this morning. But obviously it was not distributed by accident.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, if I might, on a point of order, the distribution of the document in front of you was done as a courtesy. We are not discussing here today the Canadian maritime policy, we are discussing some coasting provisions. I would like to get on with that. My point of order is we perhaps should be relevant. This is one of probably 10 or 12 papers that taken together may very well spell out a good, clear direction for Canada to go in its marine industry in the future. I do not think we want to sit here this afternoon and discuss this paper.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, that kind of observation is the prerogative of the chairman. I appreciate the comments of my good friend and colleague, Mr. Forrestall, with whom I have served on committees for many hours. But the reality is, Mr. Chairman, that when we are being asked by both the Dominion Marine Association and by SIU to please take some measures to help this industry survive, which is basically what is being said, and at the same time there is even the possibility—and I fully acknowledge the courtesy of distributing the document this morning—that meanwhile in the back room we are looking at this industry and saying that it has not got a prayer in hell, then you have to ask what the likelihood is of the plea that is being made by both union and management falling on deaf ears. So it is fair to give the SIU a chance to respond, in essence, to the economic picture that has been painted, which is a terribly bleak one.

I regret I did not put the question as well to the Dominion Marine Association earlier today. I would ask the question again, Mr. Chairman.

Mr. Boyle: Let me respond to the question from several different points of view, all of which are held by the SIU. First of all, you have to examine the oil crisis that was created years ago. I think that is probably the best example to be offered. Right now to expect anyone to go into the marine field looking at a career, or into the shipbuilding industry looking at a career, when shipyards are closing, is ridiculous. Slowly, but surely, the yards are closing, and the end result will be that we will not have any yards. Of course, once a foreign market captures our market of building ships, well then they can charge whatever they damn well please. That is exactly what we saw happen with the price of oil. So a very realistic, almost Machiavellian approach. . . That is reality.

The second part of the answer has to deal with Canada and Canadians. It is no different in terms of possibly organized labour, but at least the position of the SIU.

[*Traduction*]

J'aimerais connaître votre réaction au document du MEIR. C'est la première fois, ce matin, qu'il nous est tombé sous les yeux, mais ce n'était sûrement pas par hasard.

M. Forrestall: Monsieur le président, j'invoque le Règlement: le document que nous avons sous les yeux a été diffusé pour nous rendre service. Nous ne discutons pas aujourd'hui de la prise de position canadienne sur les questions maritimes, nous examinons certaines dispositions concernant le cabotage. Il est temps de retourner à nos moutons, et si j'invoque le Règlement, c'est pour demander qu'on s'en tienne à cela. Il s'agit là d'un document parmi bien d'autres, une douzaine peut-être, qui tous ensemble serviront peut-être à élaborer une nouvelle politique pour le secteur maritime canadien, mais nous n'allons pas passer l'après-midi à discuter de ce document.

M. Tobin: Monsieur le président, c'est au président de faire ce genre d'observations. Je suis bien obligé à M. Forrestall, avec qui j'ai passé de nombreuses heures en comité, de ses commentaires, mais la réalité, c'est que la Dominion Marine Association et le Syndicat international des marins canadiens nous prient instamment de prendre certaines mesures pour renflouer ce secteur, nous devons prendre en compte la possibilité que pendant ce temps un document circule—et je veux bien reconnaître qu'il a été diffusé ce matin pour nous rendre service—un document qui traite ce secteur de cas désespéré, et l'on peut donc se demander si les requêtes qui nous ont été présentées tant par les cadres que par le syndicat ne risquent pas de tomber dans l'oreille d'un sourd. Il n'est donc que juste de donner au Syndicat international des marins canadiens la possibilité de réfuter les arguments présentés dans ce document, qui peignent ce secteur sous un jour sinistre.

Je regrette de n'avoir pas posé tout à l'heure la question aussi nettement au Dominion Marine Association et j'aimerais la reformuler pour ses membres, monsieur le président.

M. Boyle: Permettez-moi d'examiner la question sous différents angles, tous vus du point de vue du Syndicat. Il faut tout d'abord tenir compte du choc pétrolier, dont les effets remontent à plusieurs années. C'est probablement le meilleur exemple que je puisse vous donner. Il est ridicule, à l'heure actuelle, où les chantiers navals ferment leur porte, de s'attendre à ce que les gens cherchent à faire carrière dans la marine ou dans la construction navale. Petit à petit, mais inexorablement, nos chantiers disparaissent, et nous finirons par ne plus en avoir. Lorsque les étrangers se seront introduits dans la place, libre à eux de nous tenir la dragée haute. C'est exactement ce qui s'est passé pour le prix du pétrole. Leur stratégie tient donc de la machination, mais c'est la vie.

La deuxième partie de ma réponse touche au Canada et aux Canadiens. C'est la position de notre Syndicat, mais la question se poserait de la même façon avec toute main-

[*Text*]

Within the framework of wages come our social programmes: workers' compensation, unemployment insurance, Canada Pension Plan. If somebody in Korea or the Philippines does not happen to have social welfare in his country, maybe he can charge a little less for his labour; and maybe if he does not have a pension plan to look forward to at age 60 or 65, maybe his cost can be lower. But this is Canada; hopefully we are above the Third World in trying to set a pattern. I think that has to be given consideration.

Again, as the brief we submitted says—and I decided to leave the second paragraph in—whoever commands the sea commands the trade. It is as appropriate today as it was then. This would give us the leverage we need possibly in negotiating with the Russians, with the Japanese, when the government is establishing bilateral trade patterns with governments in South America. We have the ships; we will sell you our raw products, our coal from B.C., our iron ore from down-river. But you will buy them on our ships, and at least that way we will become something better than hewers of wood and carriers of water. But if this is the destiny the committee ends up determining Canadians are going to face, so be it, for the time being anyway.

• 1550

The third approach and the third perspective that I think needs to be looked at would be—again, it follows our brief—two classes of ship. We do not believe in that middle category. You are either going to be a Canadian ship with Canadian men, with Canadian safety standards, or you are not. If you are then going to be a foreign ship, at least we have eliminated that middle class that comes in and haunts everybody over here. But at least have them come up to our standards.

Some people say we cannot impose our standards; people in Europe do it right now at ports they control. When a Canadian ship goes into a European port right now, they come aboard our ships and review every document of every seaman, unlicensed and licensed. They check the safety specifications of the ship, and if we do not meet their standards, our ship is held up.

Mr. Tobin: That is one of the specific questions I want to put to the witness, Mr. Chairman. You have said foreign ships do not meet Canadian safety standards. This morning when we had the official in charge of exemptions at the NTA, one of the questions I asked is, what about safety? The gentleman said more or less that there are some countries whose safety standards we recognize and some others whose safety standards we do not recognize. Now, you are saying quite clearly here—

[*Translation*]

d'oeuvre organisée: le coût de la main-d'oeuvre recouvre non seulement les salaires, mais également les programmes sociaux: assurance contre les accidents du travail, assurance-chômage, régime de Retraite du Canada. En Corée ou aux Philippines, ces programmes d'assurance sociale n'existent peut-être pas, ce qui allège le coût de la main-d'oeuvre; quand on n'a pas à verser de cotisation à un régime de retraite pour tous à l'âge de 60 ou de 65 ans, cela vous permet de faire payer moins cher votre produit. Mais nous sommes au Canada, et loin de suivre l'exemple du Tiers monde, c'est nous qui devrions le donner. C'est un facteur dont on devrait tenir compte.

Comme nous le disions dans notre mémoire—j'ai finalement décidé d'y laisser le second paragraphe—celui qui est maître des océans est maître du commerce. C'est un adage qui ne vieillira jamais. Voilà qui nous donnerait un moyen de pression que nous pourrions utiliser dans nos négociations avec les Russes, les Japonais, au moment où le gouvernement établirait des liens commerciaux bilatéraux avec les gouvernements de l'Amérique du Sud. Nous avons des navires; nous sommes prêts à vendre des matières premières, notre charbon de la Colombie-Britannique, notre minerai de fer en aval. Cependant, vous devez nous les acheter à bord de nos navires. À ce moment-là, nous pourrions être autre chose que des coupeurs de bois et des porteurs d'eau. Je ne sais pas si c'est le sort que veut réserver le Comité aux Canadiens.

Mon troisième point, et il ressort de notre mémoire, a trait à l'établissement de seulement deux catégories de navires. Nous n'avons pas besoin de la catégorie intermédiaire. Il y a des navires canadiens avec des équipages canadiens, qui respectent les normes de sécurité canadiennes ou non. Autrement, il y a des navires étrangers. Personne ne veut de la catégorie intermédiaire. En ce qui concerne les navires étrangers, au moins qu'ils respectent nos normes.

D'aucuns prétendent que nous ne pouvons pas imposer nos normes; les Européens imposent les leurs dans les ports qu'ils contrôlent. Lorsqu'un navire canadien accoste à un port européen actuellement, les Européens montent à bord et examinent les papiers de tous les marins, brevetés ou non. Ils vérifient également les caractéristiques de sécurité des navires, et si ces caractéristiques ne répondent pas à leurs normes, ils retiennent les navires.

M. Tobin: Justement, monsieur le président, vous avez affirmé que les navires étrangers ne respectent pas les normes de sécurité canadiennes. Ce matin, lorsque nous avons reçu un fonctionnaire chargé d'administrer les exemptions en vertu de la Loi nationale sur les transports, j'ai posé une question à ce sujet. Ledit haut fonctionnaire a répondu que grosso modo, il y a des pays dont nous reconnaissons les normes et d'autres dont nous ne reconnaissons pas les normes. En ce qui me concerne, il

[*Texte*]

you are not ambigious at all—that foreign ships do not meet Canadian safety standards. Can you amplify on that?

Mr. Boyle: What Bill C-52 addresses is the—

Mr. Tobin: I have seen the particular clause to which you refer, paragraph 4(d), is it?

Mr. Boyle: That is correct. All that is applicable to the foreign ship—

Mr. Tobin: What do you mean? Give me an example of what you are talking about.

Mr. Boyle: The ILO has safety standards. The International Labour Organization, through the United Nations, has established certain requirements to be on board ship, certain qualifications for people on board ship. Then these would apply to a foreign ship. But in Canada we have to carry dual sets of radar for emergencies, which is not a requirement on a foreign ship trading in Canada, especially on the east coast when it is a tanker. We all know what happened with the *Argo Merchant* in Nova Scotia.

The whole thing is that there have been problems before. We have had ships with no radar up in Hudson Bay off Churchill.

Mr. Tobin: You also mentioned unsafe ships operating in the north. Can you document at a later date some of those examples for this committee and send it to us?

Mr. Boyle: That is not a problem at all. The Coast Guard handled the case out of Winnipeg.

Mr. Tobin: Can you send us copies of that from your own records?

Mr. Boyle: I can get copies from the Coast Guard.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, the SIU has talked about a 60-day period, and again this morning this was something we had raised with the gentleman who reviews the requests for exemption. We asked what kind of lead time they get, and he said sometimes it is a request on Tuesday for a ship on Friday. Some of us asked—in fairness, on all sides of the table—how in the hell can you possibly go out and find out what is available out there by way of Canadian tonnage when you have that kind of constricted timeframe to deal with?

So we have had testimony that in fact there are very short request periods. I consider that to be very short, a request on Tuesday for an exemption for a ship on Friday. In my own mind, I think we have to have some kind of mimimum timeframe, having heard the testimony this morning. But 60 days, is that realistic? Is that too long? Does it take that long to find out whether or not there is a vessel available? Are we going to cause undue injury? Assuming for a moment that you have some sympathy and support around this committee, and that we want to

[*Traduction*]

n'y a absolument aucune ambiguïté. Vous dites que les navires étrangers ne respectent pas les normes de sécurité canadiennes. Pouvez-vous étayer votre raisonnement?

M. Boyle: Ce que fait le projet de loi C-52. . .

M. Tobin: J'ai examiné l'article auquel vous faites allusion. C'est bien l'article 4d)?

M. Boyle: En effet. Tout ce qui vise les navires étrangers. . .

M. Tobin: Que voulez-vous dire au juste? Donnez-moi un exemple précis.

M. Boyle: L'OIT a des normes de sécurité. L'Organisation internationale du travail, sous l'égide des Nations unies, a établi certaines normes à l'égard des navires, certaines qualifications à l'égard des équipages. Ces normes et qualifications s'appliquent aux navires et aux équipages étrangers. Sauf qu'au Canada, nous devons avoir deux dispositifs de radars pour les urgences, ce qui n'est pas requis pour les navires étrangers faisant le commerce au Canada, en particulier pour les navires citernes sur la côte est. Nous savons ce qui est arrivé au *Argo Merchant* en Nouvelle-Écosse.

Il n'y a rien de nouveau. Nous avons eu des problèmes auparavant. Nous avons vu des navires sans radars dans la Baie d'Hudson au large de Churchill.

M. Tobin: Oui, vous avez également mentionné qu'il y a des navires non sécuritaires qui naviguent dans le Nord. Avez-vous des exemples et des détails à donner au Comité et pouvez-vous les lui envoyer?

M. Boyle: Sans difficulté. C'est la Garde côtière qui s'est occupée de l'affaire à partir de Winnipeg.

M. Tobin: Pouvez-vous nous envoyer des copies de votre documentation?

M. Boyle: Je puis vous envoyer des copies de la documentation de la Garde côtière.

M. Tobin: Monsieur le président, le SIMC a parlé d'une période de 60 jours. Il en a également été question ce matin avec le haut fonctionnaire qui administre les demandes d'exemption. Nous l'avons interrogé sur les délais. Il a indiqué que parfois il reçoit des demandes le mardi pour un navire le vendredi. Nous lui avons demandé—d'un côté de la table comme de l'autre, il convient de le souligner—comment il pouvait vérifier s'il y avait des navires canadiens dans un si court délai.

Nous avons donc entendu un témoignage selon lequel les délais pour les demandes sont très courts. Une demande le mardi pour un navire le vendredi laisse en effet peu de temps. En ce qui me concerne, à la lumière de ce que j'ai entendu ce matin, il me semble qu'il doit y avoir un délai minimum. Cependant, un délai de 60 jours est-il bien réaliste? N'est-il pas trop long? Faut-il tout ce temps pour voir si un navire est disponible ou non? Risquons-nous de causer inutilement du tort à quelqu'un? Supposons que vous ayez quelques appuis pour votre idée

[*Text*]

put in some minimum time requirement, how do you justify 60 days? That seems like a pretty long stretch.

• 1555

Mr. Boyle: First of all, you have to determine whether you are trying to enhance the Canadian or foreign interests by this piece of legislation.

Mr. Tobin: I am saying we have to determine whether we are trying to put a measure in to block foreign ships, or whether we are trying to to give Canadian ships a chance to compete. There is a difference between putting in a clause that will put the screws to them and putting in a clause that will give us a better chance to compete. Is 60 days realistic in terms of giving us a chance to compete, versus simply trying to frustrate foreign owners?

Mr. Boyle: I can give you a recent example, which was the foreign vessel *Kisla* that was trading on the Great Lakes. When she put in her request last year and the year before, the request was put in for carriage of cargo for three separate companies, a parcel of the cargo at a time, so that by the time one of the Canadian owners finally caught on to it, it was 5,000 barrels here, 10,000 there, and another 10,000 over here. Lo and behold, not a Canadian owner said that was enough for him to carry. Anyhow, in sitting down with our Canadian companies, and after some informative picket lines were put up, that run this winter is done on a Canadian ship, with a Canadian crew. But that is after two economic seasons have passed where we fell short.

Mr. Tobin: Are there any penalty provisions when someone is caught cheating the system like that?

Mr. Boyle: Not that I know of.

Mr. Angus: Is it cheating?

Mr. Tobin: Sure it is.

Mr. Boyle: I will put it this way: you want to play hardball, let us play hardball. But that is why I said to let us play with 60 days. If hardball is going to be the name of the game, and we are going to make the rules, we might as well make them to our advantage as opposed to theirs. That is my position in representing the SIU.

If there is anybody here from WTC, do not hold this against me. On January 28 I received the applications for temporary entry permits, processed by the WTC, for October, November, and December. I received these in January, and it is not Canada Post's fault. Within the applications and that, we have gone back to all our ship owners at this point to discuss it. How the hell did they not knock out some of these waivers of ships that have been granted? It is no different from Michel Gauthier of Sofati or Enerchem with their tankers or with K. C. Irving. You have steady clients, you have so many ships, and that is what you do.

[*Translation*]

autour de cette table et que le Comité soit prêt à fixer un délai minimum quelconque, comment pouvez-vous justifier vos 60 jours? Il me semble que c'est un délai assez long.

M. Boyle: Vous devez d'abord décider si vous voulez servir les intérêts canadiens ou étrangers avec cette mesure législative.

M. Tobin: Nous devons décider si nous voulons interdire complètement les navires étrangers ou simplement leur faire une concurrence loyale par un navire canadien. Il y a une différence entre une mesure qui prévoit une interdiction totale et une mesure qui nous permet de mieux faire concurrence. Un délai de 60 jours est-il réaliste et nous permet-il de concurrencer ou a-t-il simplement pour objet de mettre des bâtons dans les roues aux propriétaires étrangers?

M. Boyle: Je vais vous citer un exemple récent, celui du *Kisla*, un navire étranger qui a fait le commerce sur les Grands Lacs. La demande que ce navire avait déposée l'année dernière et l'année précédente visait le transport d'une cargaison pour trois sociétés distinctes, une partie de la cargaison à la fois; lorsqu'un propriétaire canadien s'est aperçu de ce qui se passait, c'était devenu 5,000 barrils ici, 10,000 barrils là et 10,000 barrils ailleurs. Aucun propriétaire canadien n'avait estimé que c'était suffisant. Après des rencontres avec les sociétés canadiennes et la mise en place de piquets d'information, cette route, cet hiver, est maintenant assurée par un navire canadien doté d'un équipage canadien. Mais, nous avons perdu deux saisons.

M. Tobin: Y a-t-il des peines de prévues pour les navires qui trichent de cette façon?

M. Boyle: Pas à ma connaissance.

M. Angus: Est-ce bien tricher?

M. Tobin: Certainement.

M. Boyle: Si nous devons jouer pour gagner, jouons pour gagner. Dans ce cas-là, nous suggérons 60 jours. Si nous jouons pour gagner et que c'est nous qui établissons les règles, établissons-les à notre avantage. En tout cas, c'est ma position en tant que représentant du SIMC.

S'il y a ici quelqu'un du CTE, j'espère qu'il ne m'en voudra pas. Le 28 janvier, j'ai reçu des demandes de permis d'entrée temporaire, traitées par le CTE, pour les mois d'octobre, novembre et décembre. Je les ai reçues en janvier, ce n'est pas la faute de Postes Canada. Nous en avons discuté avec les propriétaires de navires. Nous leur avons demandé pourquoi il ne leur était pas venu à l'idée de contester un certain nombre de ces exemptions. Il n'y a pas de différence entre Michel Gauthier de Sofati, Enerchem avec ces navires citernes ou K.C. Irving. Vous avez des clients réguliers, vous avez un certain nombre de navires, et voilà comment vous agissez.

[*Texte*]

On these temporary permits, letting ships in, or possibly allowing 1/125 of the duty paid, or some mickey-mouse scheme, you are going to be either Canadian or foreign. This way an owner can say he will build the ship—buy it and pay the full duty, whatever the case may be. He is going to contribute to the country, and not just slip another vessel in to carry another cargo year-round.

There are bulkers here. We have hundreds of bulk ships that have been requested. We have tankers here. But at specific times of the year, if you only get two days notice, you cannot supply a ship. You cannot reorganize the scheduling of your vessels. Remember, I am just a sailor. I am not somebody from the shipping side of it, but I know how many times we have had changes of orders when I sailed on the ships. You can do things within a short time, but to professionally handle a situation, you need some time to prepare for it. This 20-minute notice that has been going on in the past, we do not figure it is fair.

Mr. Tobin: Mr. Boyle, my time is up, but I must say you are a pretty articulate sailor. Thank you.

Mr. Angus: Mr. Boyle, I appreciate your taking the time to represent the interests of those who ply our lakes in all sorts of weather.

Mr. Boyle: And oceans.

• 1600

Mr. Angus: I want to deal with a couple of items within your brief. The recommendation that we add a component about manning—I would use the term crew—of Canadian citizens or landed immigrants on the boats as part of the definition of a Canadian ship... We learned this morning from the Canadian Maritime Industries Association that 42% of our existing coastal trading fleet is foreign-built. Are there non-Canadians working on boats under the jurisdiction of the Coastal Trading Act, and if so, to what extent?

Mr. Boyle: Specifically, under the act as it now stands, to the best of my knowledge there are not, because the ships have many loopholes within the act to get around it. But operating on a steady basis and what we see coming up for the future, which people of my years are looking at still, we see the hydrocarbon platforms being a problem in the future. We want to guarantee that these jobs will belong to Canadians, and not allow an oil company to move their production rigs from one country to another country at a cheaper cost.

Although this might not be the appropriate forum for including the manning of a Canadian ship in the definition of it... I entered the game in the world of maritime affairs with this brief, and do not see why it

[*Traduction*]

Ces permis temporaires permettent l'entrée de navires qui paient 1/125 des droits de douane ou quelque chose d'aussi farfelu. Les navires doivent être canadiens ou étrangers. De cette façon, il y aura des propriétaires qui feront construire des navires, qui en achèteront, qui paieront les droits de douane entiers. Ils apporteront quelque chose au pays. Ils n'essaieront pas de faire passer en douce un navire qui s'accaparera une autre cargaison à l'année longue.

Nous avons des vracquiers. Nous avons eu des centaines de demandes pour des vracquiers. Nous avons des navires citernes, sauf qu'à certaines époques de l'année, il est impossible de les fournir à seulement deux jours d'avis. Il est impossible de tout refaire les horaires. Je ne suis qu'un marin moi-même. Je ne représente pas les sociétés de navigation, mais je me souviens que lorsque je naviguais, les ordres changeaient souvent. Il est possible d'effectuer des transports rapidement, mais pour faire un bon travail il faut avoir le temps de se préparer. Les avis de 20 minutes que nous avons vus dans le passé sont tout à fait inacceptables en ce qui nous concerne.

M. Tobin: Mon temps de parole est écoulé, monsieur Boyle, mais je peux vous dire que vous êtes un marin très éloquent. Merci.

M. Angus: Monsieur Boyle, je vous remercie d'avoir pris la peine de représenter les intérêts de ceux qui naviguent sur nos lacs par n'importe quel temps.

M. Boyle: Et nos océans.

M. Angus: J'aimerais revoir avec vous quelques idées mentionnées dans votre mémoire. La recommandation voulant que nous ajoutions à la définition de navire canadien un élément ayant trait à l'armement, je préfère parler d'équipage, qui devait être composé de citoyens canadiens ou d'immigrants reçus... nous avons appris ce matin de l'Association canadienne des industries maritimes que 42 p. 100 des navires qui font actuellement le cabotage ont été construits à l'étranger. Y a-t-il des non-Canadiens qui travaillent à bord des navires tombant sous le coût de la Loi sur le cabotage et, le cas échéant, sont-ils nombreux?

M. Boyle: En vertu de la loi actuelle, à ma connaissance, il n'y en a pas. Sauf qu'il y a beaucoup d'échappatoires à la loi. À partir de notre expérience et de notre perspective des choses, je parle de ceux d'entre nous qui sont de mon âge, nous entrevoyons des problèmes à l'avenir pour ce qui est des plates-formes de production d'hydrocarbure. Nous voulons nous assurer que les emplois iront à des Canadiens; nous ne voulons pas que des sociétés pétrolières puissent déplacer leurs plates-formes de production d'un pays à l'autre selon les coûts les plus bas.

Je ne sais pas s'il convient d'introduire un élément parlant d'équipage canadien dans la définition... je fais mon entrée dans les affaires maritimes avec ce mémoire, et je ne vois pas pourquoi il ne serait pas possible de

[*Text*]

should not be as applicable in this scenario as it should be in our inland trade, and as it should be in our foreign-going commerce. I figure this definition should be applicable throughout the whole Canada Shipping Act—never mind just this piece alone.

Mr. Angus: We recognized this morning that if we were to go to a Canadian-built requirement we would have to be realistic and grandfather the existing ships. We could not just force the industry to scrap them and buy something new; it would kill the industry. So what you are saying then is that we do not need a grandfather provision in terms of the crewing for the 99% that are already doing the coastal trading, which are Canadian-owned vessels.

Mr. Boyle: On Canadian flagships right now, I would say 99.9% and better are Canadian seafarers. The reasoning behind our inclusion of this in the definition would be for future documents, but right now the *Bernier*, which is owned, I think, by Petro-Canada, built and paid for by the taxpayers of the country, is sailing off the coast of Africa with Filipinos on it. With the unemployment situation in this country, I cannot see why the government allows Canadian tax dollars to fund employment opportunities for foreigners. So I figure at this point in time I would like to get it in here. . .

Mr. Forrestall: [*Inaudible—Editor*].

Mr. Boyle: Petro-Canada will have its day.

Mr. Angus: You say, under interpretation in clause 2 at "affected parties", shipping companies, Unemployment Insurance Commission and maritime unions. . . I take it that means you want that added into the definition. But you do not show anyplace else what you would do with that. What was the intention of that addition?

Mr. Boyle: "Affected parties" was included, I believe, on the bottom of the same page—all parties that would be affected.

Mr. Angus: Okay, I see.

Mr. Boyle: Then that would define "affected parties".

Mr. Angus: Okay. You talk about the deletion of the non-duty-paid ship in its entirety, and there are consequential amendments that you also suggest to clean up the total act. And you use the term "rip-off". Can you just elaborate for the committee on what you see as the problem with the non-duty-paid ships?

• 1605

Mr. Boyle: It is my understanding that several vessels in the past have come in and paid 1/125 of the duty owed, and they are continuing to do so. It is like a Chargex scheme with Customs and Excise, or something.

[*Translation*]

procéder ici de la même façon que pour le commerce extérieur ou pour le commerce international. La définition devrait s'appliquer à l'ensemble de la loi sur la marine marchande du Canada, pas seulement à cette mesure-ci.

M. Angus: Nous avons vu ce matin que si nous décidons d'exiger que les navires soient construits au Canada, nous devons de façon réaliste reconnaître les droits acquis des navires existants. Nous ne pouvons tout simplement pas forcer l'industrie à retirer ses navires existants du service et en acheter de nouveaux; ce serait lui porter un coup fatal. Ce que vous dites, c'est qu'il n'est pas nécessaire de reconnaître les droits acquis en ce qui concerne les équipages des 99 p. 100 de navires de propriété canadienne qui font actuellement le cabotage.

M. Boyle: Pour ce qui est des navires battant pavillon canadien, je dirais qu'actuellement 99.9 p. 100 ou plus sont dotés d'équipages canadiens. Si nous voulons inclure la question des équipages canadiens dans la définition, c'est pour prévenir les coups. Actuellement, le *Bernier*, qui appartient, sauf erreur, à Petro-Canada, qui a été construit et qui a été payé par les contribuables canadiens, navigue au large de la côte africaine avec un équipage philippin. Compte tenu du chômage qui sévit ici, je ne comprends pas pourquoi le gouvernement permet que les deniers des contribuables canadiens servent à créer de l'emploi pour les étrangers. Donc, c'est une excellente occasion d'inclure cette condition dans la définition. . .

M. Forrestall: [*Inaudible—Éditeur*].

M. Boyle: Petro-Canada aura à rendre des comptes.

M. Angus: A l'article des définitions, article 2, vous proposez qu'il soit question «des parties concernées», les sociétés de navigation, la Commission d'assurance-chômage, les syndicats maritimes. . . je suppose que vous voulez qu'elles soient incluses dans la définition. Cependant, vous n'expliquez pas votre intention ailleurs. Quelle est telle au juste?

M. Boyle: Il est effectivement indiqué au bas de la page «parties concernées».

M. Angus: Je vois.

M. Boyle: Ensuite, les «parties concernées» sont définies.

M. Angus: Très bien. Vous proposez la suppression totale de la catégorie des navires non dédouanés ainsi qu'un certain nombre d'amendements relatifs destinés à uniformiser la loi. Et vous utilisez le terme de «fraude». Pouvez-vous dire au Comité exactement ce qui ne va pas avec les navires non dédouanés?

M. Boyle: On m'a dit qu'il est arrivé que plusieurs navires entrent au port, règlent 1/125 des droits dont ils étaient relevables, et que cette situation se poursuit. C'est un peu comme un compte Chargex auprès de Douanes et accises.

[*Texte*]

When an owner faces a growing market, he wonders how he is going to handle it. Does he build his new ship or does he wait? Possibly he waits, to make sure that it is there. It is a pretty straight bid. But once it is there, then he has the option of building a Canadian ship or continuing to pay 1/125 of it. He employs foreigners and contributes nothing to the country, but still maintains his market share.

It also allows Canadians, and it is to their disadvantage, with respect to the east coast. . . In the offshore industry Canadians have gone out and built vessels. Then, all of a sudden, you allow this guy to come in with vessels, with 1/125 paid over so much time, to compete against him once you get outside a certain limit. You have one Canadian who has done the right thing in building Canadian, manning Canadian, and you have this other guy—

Mr. Tobin: A mortgage Canadian.

Mr. Boyle: Yes, a mortgage Canadian, playing the game to his ends and to the detriment of Canada. Right or wrong, black and white, you are either a Canadian or you are not. Therefore, in terms of ownership, a Canadian vessel should be owned by a Canadian.

I think in the United States, 75% of it has to be. . . So it will stop a lot of those dummy companies being set up in Nova Scotia and Newfoundland—

Mr. Tobin: Bermuda.

Mr. Boyle: —where they go into those places and to conform with COGLA regulations and other government regulations. . . They say that he is a respected guy, that on paper he has 51% of a company. Last week he did not have two nickels to rub together. All of a sudden he can come in and compete against families that have been established in the marine business for years.

Now, I am not crying for the shipowners, but the people I represent. . . This is where we get our employment and when these people are being taken advantage of and losing out, we ultimately lose out. When we lose out, the government loses out because then, instead of our contributing tax dollars to the economy and making this country prosperous, we are looking for unemployment insurance. We do not want to be in that position.

Mr. Angus: If we imposed a Canadian version of the Jones Act on the shipping industry, there may be some benefits to the ship construction side. However, we do not have that quantified. We are hoping to get some information back from the maritime association.

[*Traduction*]

Lorsque le propriétaire envisage un élargissement du marché, il se demande comment il doit réagir. Doit-il construire un nouveau navire ou doit-il attendre? Peut-être va-t-il attendre afin de s'assurer que le marché s'agrandit effectivement. Ce sera des choses qui se calculent. Une fois qu'il a constaté que le marché s'est effectivement agrandit il peut choisir soit de faire construire un navire au Canada soit de verser les 1/125ième. Il emploie des étrangers et ne contribue rien au pays, mais il conserve sa part du marché.

Cela permet également aux Canadiens, et cela n'est pas à leur avantage, en ce qui concerne la côte est. . . En ce qui concerne le secteur, si l'on peut dire, extra-côtier, on constate que certains Canadiens sont allés faire construire des navires à l'étranger. Alors si vous ne prenez un tel exemple, vous permettez à ces navires de simplement régler le 1/125ième des droits dont il est redevable et de venir concurrencer l'armement national au-delà d'une certaine limite. Un autre exemple il y a donc un Canadien qui, si vous voulez, agit par devoir et fait construire au Canada avec un équipage canadien et puis, de l'autre côté, vous avez ce type qui. . .

M. Tobin: C'est-à-dire un Canadien flottant.

M. Boyle: Oui, un Canadien flottant, qui joue un jeu qui l'avantage, mais qui désavantage le Canada. C'est entre le devoir et l'égoïsme, entre le blanc et le noir, soit on est Canadien soit on ne l'est pas. Donc, en ce qui concerne la propriété, un navire canadien devrait être un navire qui appartient à un Canadien.

Je pense qu'aux États-Unis la règle veut que 75 p. 100 du navire appartiennent à. . . Donc cela éviterait la création en Nouvelle-Écosse ou à Terre-Neuve de ces compagnies bidon. . .

M. Tobin: Ou aux Bermudes.

M. Boyle: . . . où les compagnies peuvent s'installer et rester en règle avec la réglementation de la PGTC ou d'autres règlements gouvernementaux. . . C'est un type que tout le monde estime puisque, sur le papier, il possède 51 p. 100 d'une société. La semaine dernière il n'avait pas un sou. Aujourd'hui il arrive sur la place et fait concurrence à des familles qui oeuvrent depuis des années dans le domain maritime.

Je ne m'attendris pas sur le sort des armateurs, mais les personnes dont je suis le porte-parole. . . lorsque ces personnes sont exploitées et qu'elles en subissent les conséquences, eh bien, en fin de compte, c'est nous qui sommes perdants. Lorsque nous perdons, le gouvernement perd, lui aussi, car nous payons moins d'impôts et nous contribuons donc moins à la prospérité du pays puisque nous allons devoir toucher l'assurance-chômage. Or nous ne voulons pas nous retrouver dans cette situation.

M. Angus: Si nous imposions une version canadienne de la *Jones Act*, peut-être que la construction maritime y trouvait avantage. Nous ne possédons pas de chiffres sur ce point et nous espérons pouvoir obtenir des renseignements auprès de l'Association des armateurs.

[*Text*]

The flipside is an indication that it will increase the cost per tonne of the goods that are carried. Now, as you know, the industry on the lakes in particular—this is the area I am most familiar with—has been squeezing its workers and had been trying to cut costs wherever it can. Unless some other action is taken to offset the capital costs, a Jones Act component in the proposed coastal trading act will increase that pressure. Would you agree with that statement, or would you disagree with it?

Mr. Boyle: Boy, am I happy that you raised that one. I do not know—

Mr. Angus: I thought you might be interested in it.

Mr. Boyle: I was actually hoping that somebody would raise the question about companies squeezing the sailors on the lakes, or marine companies squeezing their employees—no matter where in this country, but lakes specifically.

First of all, it is not the companies that have been squeezing the sailor. The companies and the sailors have been getting squeezed by the government. For the last number of years the seaway tolls have gone up astronomically, to the complete detriment of the whole industry. Other people have created all kinds of new taxes. You have the grain transfer tax. All of a sudden, it makes shipping a little more uncompetitive. It is as though somebody in the railway industry wrote the legislation.

Mr. Angus: They did have the original seaway act.

• 1610

Mr. Boyle: Now that they have realized their mistakes. . .

Mr. Tobin: We want you to note that Bill C-75 did not pass.

Mr. Angus: As originally written, but it is still around.

Mr. Boyle: The grain transfer tax is continuing the squeeze. You have the government trying to make the white elephant in Prince Rupert look like it is feasible, and all kinds of subsidy money going west. Again it hurts the amount of volume we are doing. The steel industry is suffering.

You are again talking about what squeezes the employee and the costs. Up until this point all I have talked about is the cost of being squeezed. It is not the shipping company that is doing it.

[*Translation*]

L'envers de la médaille, c'est que l'adoption d'une telle mesure risque d'entraîner une augmentation des coûts de transport. Comme vous le savez fort bien, surtout en ce qui concerne le transport sur les Grands lacs—et c'est le secteur qui m'est le plus familier—ces pressions sur les employés afin de réduire autant que possible les coûts. À moins d'adopter d'autres mesures permettant de réduire les coûts en capital, l'insertion, dans le projet de loi sur le cabotage aurait pour effet d'augmenter ces pressions. Êtes-vous d'accord ou non avec ce que je viens de dire?

M. Boyle: Eh bien, je suis très heureux que vous ayez évoqué cet aspect de la question. Je ne sais pas. . .

M. Angus: Je pensais que cela vous intéresserait sans doute.

M. Boyle: J'espérais en fait que quelqu'un évoquerait la question justement des sociétés qui font pression sur le personnel naviguant sur les Grands lacs, ou les sociétés maritimes faisant pression sur leurs employés—d'une manière générale au Canada mais surtout sur les Grands lacs.

En premier lieu, ce ne sont pas les compagnies qui cherchent à saigner les marins. C'est le gouvernement qui fait pression à la fois sur les compagnies et sur les équipages. Au cours des dernières années les péages exigés pour la traversée de la voie maritime ont augmenté de façon astronomique, et cela au détriment de l'ensemble de l'industrie des transports maritimes. Cette industrie a en outre été soumise à toute une nouvelle catégorie de taxes. Il y a la taxe sur le transfert des céréales. Tout d'un coup, l'industrie du transport maritime devient beaucoup moins concurrentielle. On dirait presque que c'est l'industrie du transport ferroviaire qui a rédigé les nouvelles dispositions.

M. Angus: Cela vaut également pour la Loi sur la voie maritime initialement adoptée.

M. Boyle: Maintenant qu'ils se sont aperçus des erreurs qu'ils ont commises. . .

M. Tobin: J'aimerais souligner que le projet de loi C-75 n'a pas été adopté.

M. Angus: Tel que rédigé à l'origine, mais ses dispositions n'ont pas été abandonnées.

M. Boyle: La taxe sur le transfert des céréales continue de faire mal. On constate que le gouvernement continue à essayer de donner à ce gaspillage de Prince Rupert l'apparence de rentabilité et envoie à l'ouest diverses subventions. Cela nuit au volume de notre activité et l'industrie sidérurgique elle-même en souffre.

Vous évoquez, encore une fois, les facteurs qui pèsent à la fois sur les employés et sur les coûts. Jusqu'ici je n'ai parlé que des coûts qu'entraîne la pression de ces divers facteurs. Or ce ne sont pas les compagnies de transport maritime qui en sont responsables.

[*Texte*]

In terms of technology, Canadian shipboard technology is second to none in the world. We are the leaders in self-unloading technology, and if someone comes in to speak on it... We have captured the markets in Europe. Hopefully, with this government's help on a... From the speech of the Honourable Minister of Transport, Mr. Crosbie, at the Marine Club dinner we heard that he was looking favourably on the tax exemption for sailors on foreign-going trades. We could capture the whole European, South American, African, and Mediterranean markets with one move from several departments. We have the technology. It is Canadian technology.

We are starting now because we have not had the moves by government to export the technology. Jebsens over in Europe are starting to buy it. It is like having the draft plans for a car, and then finding out that you have not the money to put it together, and selling it off.

I do not believe in putting a Jones Act in, in terms of costs. Canadians are bright, our seamen onboard ship have learned computers, and we have a massive upgrading school going now. Where it takes two and three other individuals from some other places to do the job, with the proper ship with the proper technology we can compete.

On the cost of building, that will be up to the shipyards and the people to remain competitive. Let me say again, it is their job to become competitive in the shipyards. It is a Canadian shipyard operator's responsibility to at least pay 100% of whatever the duty rate is bringing in a ship, and man it with Canadians.

I think our shipyards can compete. Collingwood was competing, once they went into a different style of operation. At least this would give somebody who wants to invest $45 million or $48 million in a plant—and that is the average cost of a ship today—some kind of certainty that he is going to see some return for his money. It is a pretty high-risk business in a capital-intensive industry. We have to show this person who has the money he has a good chance of making a buck.

[*Traduction*]

Du point de vue technologique, les équipements à installer à bord des navires canadiens n'ont rien à envier au reste du monde. Nos équipements de déchargement automatique sont les plus perfectionnés et si quelqu'un devait comparaître ici pour vous exposer la question... Nous avons effectué des percées sur le marché européen. Nous espérons qu'avec l'aide du présent gouvernement nous... Dans un discours prononcé lors d'un dîner organisé par le Marine Club, le ministre des Transports, M. Crosbie, a indiqué qu'il envisageait d'un bon oeil une exonération fiscale pour les marins embarqués à bord d'un navire faisant la liaison avec l'étranger. Nous pourrions ainsi, au prix d'une seule démarche effectuée par plusieurs ministères prendre l'ensemble des marchés européens, sud-américains, africains et méditerranéens. Nous possédons la technologie, et c'est une technologie canadienne.

Nous ne faisons que commencer puisque le gouvernement n'a pas jusqu'ici pris les dispositions favorisant l'exploitation de cette technologie. En Europe, Jebsens commence à nous passer les commandes. C'est un peu comme si l'on disposait de tous les plans pour la construction d'une automobile, mais qu'on a été forcé de vendre les plans, car on ne disposait pas des capitaux nécessaires pour assurer nous-mêmes la fabrication.

Je ne pense pas que l'adoption de dispositions analogues à celles contenues dans la *Jones Act* permettrait une évolution favorable des coûts. Les Canadiens sont intelligents, nos marins se sont initiés à l'informatique, et nous avons un très important programme de formation. Avec les navires qui conviennent et la technologie qui convient, nous sommes en mesure d'affronter la concurrence puisque nous pouvons faire effectuer par une seule personne les travaux qui emploient, dans d'autres pays, deux ou trois personnes.

Pour ce qui est des coûts de construction, la situation va dépendre des chantiers navals et de la main d'oeuvre qui devront consentir les efforts nécessaires pour demeurer dans la course. Permettez-moi, une fois encore, de dire que c'est aux chantiers navals qu'il appartient de prendre les dispositions qui s'imposent pour affronter la concurrence. Les propriétaires des chantiers navals canadiens devront au moins régler l'intégralité du droit de douane exigible sur l'entrée d'un navire et embarquer un équipage canadien.

Je pense que nos chantiers navals peuvent affronter la concurrence. Le chantier de Collingwood a pu le faire, à partir du moment où il a adopté une gestion différente. Ceci aurait au moins le mérite d'offrir à celui qui veut bien investir 45 ou 48 millions de dollars dans un projet de construction—car c'est le coût moyen d'un navire aujourd'hui—une certitude qu'il va pouvoir s'y retrouver financièrement. Il s'agit d'une activité qui impose des risques dans une industrie qui exige beaucoup de capitaux. Il nous faut donc démontrer à l'intéressé disposant de moyens financiers nécessaires, qu'il a de bonnes chances de s'y retrouver.

[*Text*]

With the legislation as it now exists there is not that kind of certainty for people to invest. This is why we are trying to shore it up right now. If we can see a future in it, you will get Canadians looking at careers in a maritime industry.

If you do not and you leave all of the loop-holes here and you sell this compromised piece of legislation, if this goes through and the thousands of Newfoundlanders down east and Nova Scotians that were looking for work building the hydrocarbon platforms, manning them, working them are all unemployed, I do not think we have done anything for this country in maintaining and protecting our oil reserves and our production in the future, and we have sold out another one of our industries to somebody else, aside from the fact that we are selling out our own technology in building them and developing something for the future and getting in on that technological marketplace.

We have some of the most advanced marine architects in the world in this country. We should have the actual physical entities so that they design working here in this country.

Mr. Forrestall: I listened very quietly to what he has had to say, in the last five minutes very particularly. As some realize, I have a son in the union, and being a member of that union myself, I am very proud to refer to Mr. Boyle as brother. I know of the frustrations he speaks of. Dan has all but eight months for his masters paper, and in the last two years he has been sailing as a seaman, as a watch-keeper, bosun once in a while. Dan sailed with some of the old tankers who, registered in other provinces of Canada, would prefer crews of different stripes. The pressures on government and on us as legislators to create an atmosphere out there in which our young men and women can actively seek out and develop a career is very real.

• 1615

As a matter of fact, put it the other way. My son looks at me and says: Dad, I do not think I made the right choice; I suspect I made the wrong choice. It is difficult for me to disagree with him. I do, but I still have a great faith in the future of the maritime activity in this nation—we are just too large a nation with too much water and too dependent upon trade for it not to work out. What we are trying to do now, and what we have been trying to do for some time, is to sort out the best way of doing that.

Let me ask you for the record, because I am interested, the witness might know very directly. . . But first of all a

[*Translation*]

Dans l'état actuel des dispositions législatives, cette certitude n'existe pas pour cela personnes ayant des capitaux à investir. C'est pour cela que nous tentons à l'heure actuelle d'aménager le régime en vigueur. Si nous pouvons offrir des perspectives d'avenir, nous encourageons les Canadiens à entreprendre des carrières dans le secteur du transport maritime.

Si vous n'agissez pas dans ce sens, que vous maintenez l'ensemble des échappatoires qui s'y trouvent à l'heure actuelle et que vous parvenez à faire adopter ces dispositions bancales, eh bien des milliers de gens de Terre-Neuve et de la Nouvelle-Écosse qui cherchaient un emploi dans la construction de plates-formes de forage pétrolier, ou à bord de ces plates-formes, seront au chômage, et je ne pense pas que cela aidera notre pays à protéger nos réserves pétrolières ou à accroître notre production à l'avenir et, encore une fois, nous aurons bradé une de nos industries. De plus nous aurons également bradé notre technologie de construction et manqué l'occasion de créer quelque chose pour l'avenir et de nous placer sur le marché de l'innovation.

Nos ingénieurs du génie maritime sont parmi les meilleurs au monde, et nous devrions leur offrir les moyens d'utiliser leur compétence ici au Canada.

M. Forrestall: J'ai écouté avec beaucoup d'attention ce qu'il avait à dire, surtout au cours des cinq dernières minutes. Certains savent qu'un de mes fils fait partie du syndicat, et puisque je suis moi-même membre de ce syndicat, je suis très fier de saluer en M. Boyle un confrère. Je n'ignore pas les causes de frustrations dont il a fait état. Il ne manque à Dan que huit mois avant d'obtenir ce brevet de capitaine, et au cours des deux dernières années il s'est embarqué comme marin, comme officier de quart, et de temps en temps, de maître d'équipage. Dan a travaillé à bord de certains vieux bateaux citernes immatriculés dans d'autres provinces canadiennes et qui préfèrent embarquer des équipages d'un tout autre acabit. Les pressions très fortes s'exercent à la fois sur le gouvernement et sur nous en tant que législateurs pour que nous trouvions le moyen de créer une situation qui encouragera les jeunes Canadiens et Canadiennes à s'engager dans ce secteur.

Je m'explique. Mon fils me regarde et me dit: Papa, je ne pense pas avoir bien choisi; je pense même m'être trompé. J'ai du mal à lui dire qu'il se trompe. Je lui dis quand même, car j'ai encore confiance en l'avenir de l'industrie du transport maritime au Canada—nous sommes trop grands, nous avons trop d'eau et nous dépendons de manière trop étroite du commerce extérieur pour ne pas trouver les moyens d'assainir la situation. À l'heure actuelle nous essayons, comme déjà depuis longtemps, de trouver la meilleure manière d'y parvenir.

Permettez-moi de vous demander, pour mémoire, car cela m'intéresse, et le témoin peut avoir de la question

[*Texte*]

supplementary question to what Mr. Angus was pursuing a bit earlier having to do with the national wages and the role they play, for example, in a protracted exemption for a ship operating in Canadian waters. Should they have an extraordinarily lower, an exceptionally low crew component, wage component? Where does the ITF come in? At what point do we then exercise a Canadian right, by international protocol, to effectively make sure the people are not working in Canadian jurisdiction for slave wages, which in turn addresses or reflects my concern about competition as it flows from the wage structure?

Mr. Boyle: That is labour's own for state control. We work in conjunction with a variety of unions, longshoremen, missions to seamen, and check on all the ships coming into the country to make sure.

Mr. Forrestall: But could you explain to the committee where ITF comes in?

Mr. Boyle: ITF is the International Federation of Unions made up of about 110 democratic countries around the world. We monitor shipping and wages and conditions onboard ship and track them down. We also set the international standards for rates on the FOC ships, flag of convenience ships. But still loopholes have now been developed through countries like India that pay somebody $100 a month, which in India might be a good wage, but we cannot compete against that.

Mr. Forrestall: What I am getting at, Mr. Chairman, is whether or not there might not be a way if the coasting provisions, if the matter in front of us, is deficient with respect to that kind of a protection? Is there something we perhaps should be looking at to strengthen that and to remove that as an incentive for somebody to bring about undue competition with respect to Canadian vessels. . .?

Mr. Boyle: I am not sure if I completely understand it, but I think one of the aspects has to be, in terms of competing and tidying this up to allow Canadians to compete against the foreigners in the coasting trade, the safety and the cost of putting the Canadians' safety equipment on board the ships—having dual radar, as an example. But whatever is required of a Canadian shipowner, we feel a ship coming into trade through an exemption should match those standards, and I really do not give a damn what the cost is.

[*Traduction*]

une connaissance très directe. . . Permettez-moi, d'abord, de poser une question supplémentaire concernant ce que M. Angus a dit tout à l'heure au sujet des salaires à l'échelle nationale et de l'influence que ces salaires peuvent avoir, par exemple, sur une exemption à long terme dont pourrait bénéficier un navire naviguant en eaux canadiennes. Devrait-on leur permettre d'embarquer un équipage beaucoup plus réduit, de pratiquer des salaires plus bas? Quel est le rôle de la FIT? Dans quelle mesure exerçons-nous le droits que nous avons, en vertu d'un accord international, d'assurer que personne ne travaille à l'intérieur des frontières du Canada pour un salaire de misère. Cela devrait également nous permettre d'aborder la question de la concurrence et de l'influence des taux de salaires sur celle-ci.

M. Boyle: Cela touche également la question de l'autonomie des syndicats. Nous travaillons de concert avec plusieurs syndicats, avec les débardeurs, avec les organismes s'occupant du bien-être des marins et nous cherchons à nous en assurer en opérant des vérifications auprès de tous les navires qui entrent au Canada.

M. Forrestall: Mais pourriez-vous expliquer au Comité le rôle que joue la FIT?

M. Boyle: La FIT est la Fédération internationale des ouvriers des transports; c'est donc une fédération qui regroupe les syndicats d'à peu près 110 pays démocratiques. Nous surveillons l'industrie des transports, les salaires et les conditions des équipages. Nous fixons les normes internationales applicables aux salaires payés aux équipages de bateaux battant un pavillon de complaisance. Pourtant les propriétaires ou affréteurs sont parvenus à trouver des moyens d'échapper à la réglementation en passant par des pays tels que l'Inde, qui permettent de verser des salaires mensuels de 100$, représentant en Inde effectivement un bon salaire. Évidemment, nous ne pouvons pas concurrencer de tels salaires.

M. Forrestall: Monsieur le président, ce que je cherche à savoir, c'est s'il n'y aurait pas, par le biais des dispositions touchant le cabotage, c'est-à-dire la question que nous examinons à l'heure actuelle, le moyen justement de lutter contre cela? N'y aurait-il pas des dispositions que nous pourrions envisager pour renforcer cela et pour décourager les personnes actuellement en mesure de faire une sorte de concurrence déloyale aux navires canadiens. . .?

M. Boyle: Je ne suis pas certain de bien comprendre, mais je pense qu'un des aspects de la question, puisqu'il s'agit d'affronter la concurrence et de permettre aux Canadiens de concurrencer les étrangers participant au cabotage, eh bien oui, un des aspects touche sans doute la sécurité et le coût qu'entraîne l'installation à bord de navires d'un équipement de sécurité d'origine canadienne. Il peut s'agir, par exemple, de l'obligation d'embarquer un double radar. Mais quelles que soient les obligations imposées aux armateurs canadiens, nous pensons qu'un navire bénéficiant d'une exemption et venant participer à notre commerce côtier devrait répondre aux mêmes

[*Text*]

It is our shorelines in terms of tankers. It was our seaway system when the foreigner hit the bridge and it cost millions of dollars to Canadian shipping companies at a time when they could not afford it. It was a foreign ship that totalled the Welland Canal. It ends up being paid for either by taxpayers or Canadian shipping companies, or by increased rates, and it is foreigners doing it all the time. I mean, this is the net effect.

• 1620

When the Welland Canal closed and the seaway closed it was the whole hinterland of Canadian industry that was affected, including the Ontario Hydro sites that required the coal that was being shuffled back and forth through the Welland Canal. So again, although I am speaking specifically today on the coast-wide trade issue, this is one of the reasons why I feel Canadian safety standards should be met quid pro quo, or whatever the Latin is. Whatever we have, they should have before they come here; and on the coast-wide trade, especially on the tankers. Definitely, everything a Canadian tanker has, the foreigner should be obliged to put on and maintain.

Mr. Forrestall: We rely on some international classification standards, Lloyds for example, in some respects. Others rely on those when they come in here. It is not all of the vessels that come in, it is just some very bad offenders: would that be a fair statement?

Mr. Boyle: It is some very bad offenders that get caught because they are so blatant. You go aboard the ship, and we get reports back from longshoremen. You have to remember a majority of these ships never go back to their native country.

Mr. Forrestall: Never see it.

Mr. Boyle: Never see it. The ships with Panamanian flags and Liberian flags never go back. They are not being checked out by Lloyds. So they get away with a variety of infringements of international codes.

I must comment at this time that the Canadian Coast Guard has done a hell of a job. Once we make reports to them as to the seaworthiness of ships or as to technology on board that is broken, or whatever, they are usually right down there and bringing them back up to standard.

[*Translation*]

critères, et je me fiche carrément de ce que cela peut coûter.

Le pétrolier peut être immatriculé à l'étranger, mais c'est de nos côtes qu'il s'agit. Il s'agissait bien de notre voie maritime lorsqu'un navire étranger a percuté un pont et que cela a coûté des millions de dollars à des compagnies de transport maritime canadiennes, à une époque où elles ne pouvaient guère se permettre une telle hémorragie financière. C'est un navire étranger qui a démoli le canal Welland. Eh bien, l'addition est toujours réglée soit par les contribuables, soit par les compagnies de transport maritime canadiennes, soit par une augmentation des péages, alors que la faute en revient presque toujours à des étrangers. Voilà, d'après moi, la conclusion qui s'impose.

Pendant la fermeture du Canal Welland et de la voie maritime, c'est tout notre paysage industriel qui a été affecté, y compris les installations d'hydro-Ontario alimentées par le charbon passant par le canal Welland. Encore une fois, et bien que je parle plus précisément aujourd'hui de l'ensemble du commerce côtier, c'est une des raisons qui me portent à penser que les normes de sécurité canadiennes devraient être appliquées intégralement, soit à la lettre, soit par l'adoption de mesures analogues. Ainsi, les navires étrangers devraient embarquer les mêmes équipements de sécurité que ceux qui se trouvent à bord des navires canadiens. Cela est particulièrement vrai du commerce côtier et encore plus des pétroliers. Les navires étrangers devraient être tenus d'embarquer et d'entretenir tous les équipements de sécurité qui sont obligatoires à bord des pétroliers canadiens.

M. Forrestall: Dans une certaine mesure, nous nous fondons sur les normes internationales telles que celles établies par la Lloyds. D'autres se fondent également sur ces normes lorsqu'ils entrent dans les eaux canadiennes. Ce ne sont pas tous les bateaux qui contreviennent à notre réglementation. Simplement certains y contreviennent très gravement. Ai-je raison de m'exprimer comme cela?

M. Boyle: Ceux qui se font prendre sont, il est vrai, en contravention flagrante. On inspecte le navire, et les débardeurs nous fournissent des indications. Il ne faut pas perdre de vue que la plupart de ces navires ne rentrent jamais à leur port d'attache.

M. Forrestall: Ils n'y rentrent jamais?

M. Boyle: Non. Les navires qui battent pavillon panamanéen ou libérien n'y retournent jamais. Ils ne sont donc pas soumis aux vérifications de la Lloyds. C'est cela qui leur permet de contrevenir aux dispositions édictées dans les codes internationaux.

Je voudrais signaler que la Garde côtière canadienne a fait un travail magnifique. Dès qu'à l'égard de tel ou tel navire, on transmet un avis défavorable quant à son aptitude à tenir la mer, quant à l'entretien des équipements de bord ou quant à tel ou tel autre aspect de

[*Texte*]

But if it is a tanker and she has an accident off Cape Breton or something because her one and only radar gave out, say good-bye to your tourist industry there or on Prince Edward Island. That is why Canadian ships carry two radars.

Mr. Forrestall: I am really coming back to where I started. By and large with the proposed legislation, which has been before some of us for I think 12 years now—a long time, anyway—are you satisfied with the provisions on fishing vessels, the exemption for salvage operations? The waiver system you have had something to say about. How about exemptions with respect to dues, military activity? These three or four are very specific. A couple of them I think have some merit. The landed immigrant status. . . I think were we to deny anybody, under existing laws it would be found to be unconstitutional. So that is probably a very good one and one we should almost move with as axiomatic. But with the rest of the provisions of the bill generally, is the union satisfied?

Mr. Boyle: With everything possibly after page 7 we are in complete agreement. It looks pretty good.

Just to get back on the exemption part of it, I cannot understand, for example, in clause 3, when we talk about the Department of Fisheries being exempted. . . If the Department Fisheries is going to engage in a research activity and commission it, well, God help us if they do not commission a Canadian to do it. Especially if you are from Nova Scotia, you have the institute right there. I cannot understand why the Canadian Department of Fisheries and Oceans would engage in ocean research activity and use a foreign ship so it can be exempted. That does not make any sense to me.

It speaks of being engaged in cruising with a ship with overnight accommodation for 100 passengers. All we are saying is very simple: if you come here to operate, you play by our rules. Our rules say you do not get exempted. If you come to make a buck in Canada, then follow Canadian standards, hire Canadians, and use Canadian ships. That is what we are here for. This is Canada.

Mr. Forrestall: What that is addressing itself to, at least as I understood it, is where joint research efforts were going on and another foreign country might be participating in one aspect of that research. I think of the search for products that. . . under-utilized species, for

[*Traduction*]

son fonctionnement, la Garde côtière prend tout de suite la situation en charge et fait effectuer des réparations qui s'imposent. Mais s'il s'agit d'un pétrolier accidenté au large du Cap-Breton à cause d'une panne de son radar unique, eh bien, vous pouvez dire adieu au tourisme à l'Île-du-Prince-Édouard ou aux environs. C'est pour cela que les navires canadiens sont équipés de deux radars.

M. Forrestall: J'en reviens en fait à mon point de départ. En ce qui concerne les dispositions législatives envisagées, et sur lesquelles certains d'entre nous se penchent depuis bientôt 12 ans maintenant—vous voyez la question est à l'étude depuis un certain temps—êtes-vous favorable aux dispositions touchant les bateaux de pêche et l'exemption touchant les navires participant à des opérations de sauvetage? Vous avez eu l'occasion de vous prononcer sur le système d'exonérations. Qu'en est-il des exemptions à l'égard des redevances ou des manoeuvres militaires? Ces trois ou quatre cas sont particulièrement précis. Je pense que quelques-uns sont fondés. Le statut d'immigrant reçu, par exemple. . . Je pense que si l'on s'avisait de le refuser à quelqu'un, la disposition serait jugée inconstitutionnelle au regard des lois en vigueur. Cette disposition est donc souhaitable, et elle ne prête pour ainsi dire pas à discussion. Mais, en ce qui concerne les autres dispositions du projet de loi, votre syndicat y est-il favorable?

M. Boyle: Nous sommes tout à fait favorables à l'ensemble des dispositions qui viennent à partir de la page 7. Tout cela nous semble assez bon.

Mais pour en revenir aux dispositions visant les exemptions, je ne comprends pas, par exemple, qu'à l'article 3 on envisage une exemption applicable au ministère des Pêcheries. . . Si le ministère des Pêcheries participe à des activités de recherche ou commandite de telles activités, eh bien, vous n'allez quand même pas me dire que ce ministère va confier ces travaux de recherche à des étrangers. Cela est particulièrement frappant pour quelqu'un qui vient de Nouvelle-Écosse étant donné que l'institut est installé dans cette province. Je ne comprends pas pourquoi le ministère canadien des Pêcheries et Océans voudrait se livrer à des recherches océanographiques en recourant aux services d'un navire étranger. Sinon, pourquoi prévoir une exemption, je ne comprends pas.

Il est question de croisière nocturne à bord de navires pouvant loger 100 passagers. Notre position est très simple: si vous venez vous livrer à de telles activités au Canada, eh bien, il faut respecter nos règles; d'après nos règles, vous ne pouvez pas bénéficier d'une exemption. Si vous venez gagner de l'argent au Canada, eh bien, il faut vous plier aux normes canadiennes, engager des Canadiens et utiliser des navires canadiens. C'est pour cela que nous sommes là, c'est cela le Canada.

M. Forrestall: La disposition, dans la mesure où je l'ai bien comprise, vise la collaboration scientifique, par laquelle un pays étranger peut être appelé à participer à tel ou tel aspect des recherches entreprises. Je pense aux recherches en matière de produits qui. . . C'est-à-dire

[*Text*]

example silver hake, that might be used in the surimi process, and where there is a joint multinational effort to do that kind of research.

• 1625

In any event, as usual we are very pleased to have the SIU in front of us again. We look forward to other associations with respect to shipping and marine-related legislation in Canada and I wish you very well.

Mr. Boyle: I do not think Danny can find a career.

Mr. Forrestall: I want a job for him.

Mr. Johnson: Mr. Boyle, I think that paragraph 3.(3)(d) is the opposite to the impression you gave. I thought that a non-duty-paid ship, a fishing vessel or any other type of vessel, would not be allowed to engage in any ocean research activity commissioned by the Department of Fisheries and Oceans. You see it on page 4 of this thing.

I took that to be a plus for Canada. Maybe I am misinterpreting it, but perhaps you might be misinterpreting it. I do not know. I thought that a non-duty vessel would not be able to engage in activities that were for the Department of Fisheries and Oceans. So I guess we differ in our interpretation.

Mr. Boyle: Maybe I will just defer to the—

Mr. Johnson: On page 4 of this little bill.

Mr. Boyle: I will defer to the Chair and seek clearance or something—

Mr. Johnson: But in the meantime, though, somebody has given probably an interpretation—

Mr. Thacker: Mr. Chairman, I regret to advise Mr. Johnson that he is wrong on that interpretation. It is the opposite.

Mr. Tobin: The cases listed are exceptions to the act.

Mr. Thacker: Yes. The act does not apply to them at all. That is why they are able to come in and do their research—

Mr. Tobin: Those listed are the exceptions.

Mr. Thacker: Yes.

Mr. Tobin: But I just point out for the benefit of my colleague, the briefing book the department gave us has explanatory notes on all the clauses.

[*Translation*]

favorisant la consommation d'espèces peu recherchées jusqu'ici, par exemple, la merluche argentée, qui peut être utilisée dans le procédé de transformation appelé «surimi», c'est-à-dire dans les cas où il y a une collaboration internationale en matière scientifique ou commerciale.

En tout état de cause, nous sommes, comme d'habitude, très heureux d'accueillir le SIM. Nous serons également heureux de recueillir l'avis d'autres organismes intéressés au transport maritime et aux dispositions législatives visant le domaine maritime. Je vous souhaite bonne chance et bonne continuation.

M. Boyle: Je ne pense pas que Danny va pouvoir faire carrière.

M. Forrestall: Je lui souhaite de trouver un travail.

M. Johnson: Monsieur Boyle, je pense que les dispositions contenues à l'alinéa 3.(3)d) ne veulent pas dire ce que vous y trouvez. Je pensais qu'un bateau non dédouané, un bateau de pêche ou tout autre type de bateau, ne serait pas autorisé à participer à des travaux de recherche océanographique commandés par le ministère des Pêches et Océans. Vous pouvez le constater à la page 4 de ce document.

Je croyais que cela représentait un avantage pour le Canada. Peut-être ai-je mal interprété la disposition, à moins que ce soit vous. Je n'en sais rien. Je pensais qu'un navire non dédouané ne pourrait pas participer à des activités relevant du ministère des Pêches et Océans. Je pense que nous ne sommes donc pas d'accord sur notre interprétation de cette disposition.

M. Boyle: Peut-être vais-je donc m'en remettre à. . .

M. Johnson: A la page 4 de ce petit projet de loi.

M. Boyle: Je vais donc m'en remettre à la présidence et demander un éclaircissement sur ce point. . .

M. Johnson: Mais, en attendant, sans doute quelqu'un a-t-il interprété. . .

M. Thacker: Monsieur le président, je regrette d'avoir à dire à M. Johnson qu'à mon avis il se trompe quant à l'interprétation qu'il convient de donner de cette disposition. C'est justement le contraire.

M. Tobin: Les cas énoncés constituent les exceptions à la Loi.

M. Thacker: Oui, c'est cela. La Loi ne s'appliquera donc pas à l'ensemble de ces cas. C'est pourquoi de tels navires peuvent donc entrer dans les eaux canadiennes et effectuer des recherches. . .

M. Tobin: Les cas énoncés sont donc les exceptions.

M. Thacker: C'est cela.

M. Tobin: Mais, j'aimerais ajouter, à l'intention de mon collègue, que le document d'information que nous a transmis le ministère contenait des notes explicatives pour chacun des articles du projet de loi.

[*Texte*]

Mr. Johnson: I am sorry about that. I agree with you then that it—

Mr. Boyle: Should be Canadian.

Mr. Johnson: Should be, but as far as definition of a foreign ship, I know your intention and I agree with your intentions, but I disagree with what you are saying. Maybe I should explain to you and then ask you to comment on it.

Supposing you had the definition of a foreign ship and it says "a ship other than a Canadian ship or a non-duty paid ship;" That, I think, gives protection to Canadian seamen inasmuch as fishing vessels over 100 feet under the present regulations are exempt from duty coming in. You bring it into Canada no duty paid, register it in Canada, and certainly nobody can argue the point that a fishing vessel which is made for towing would not be ideal to act as a tug. And as long as it is registered as a Canadian ship, if there is nothing there defining it as a foreign ship you could have half a dozen deep sea fishing vessels operating as coastal tugs. Or you could have conversion of say a factory freezer fishing vessel—a large stern trawler—converted into a passenger ship, and there was no duty paid on it because it was brought into Canada duty-free.

Once it is registered as a Canadian ship, if there is nothing in the act defining a foreign ship as a non-duty-paid ship, what is there to stop somebody from converting that vessel into a passenger ship? Certainly if they can do it to the *Linbled Explorer*—I have the *Linbled Explorer* and all those vessels that have gone through the Northwest Passage converted fishing ships. So I disagree with you, although I know your intentions are good. I would certainly like to see that left in there, that a foreign ship be referred to as a ship that has no duty paid on it, because it could be registered in Canada and still have no duty paid on it.

• 1630

Mr. Boyle: We are not about to see any vessel get exempted. In our submission we have asked, when a foreign vessel comes in, then becomes a Canadian vessel—and that is in section 4(b) of our proposal—that all foreign vessels coming in pay 50%. It is further defined that it is for a maximum period of only 12 months. But when the foreign vessel comes in, he pays 50% of the excise, as do all foreign vessels.

[*Traduction*]

M. Johnson: Vous m'en voyez désolé. Je conviens donc avec vous que. . .

M. Boyle: Devraient être des navires canadiens.

M. Johnson: Devraient être, mais, en ce qui concerne la définition de ce qui constitue un navire étranger, je connais votre intention et je suis d'accord avec vos intentions, mais je ne suis pas d'accord avec ce que vous dites. Peut-être devrais-je m'expliquer, puis recueillir vos commentaires.

Supposons qu'on ait donné d'un navire étranger la définition suivante—un navire autre qu'un navire canadien ou autre qu'un navire non dédouané. . . Cela, je pense, offre aux marins canadiens une certaine protection dans la mesure où, d'après les règlements en vigueur à l'heure actuelle, les bateaux de pêche de plus de 100 pieds n'ont pas à payer de redevance à l'entrée dans les eaux canadiennes. Vous pouvez donc faire entrer un tel bateau dans les eaux canadiennes sans payer de douanes, le faire immatriculer au Canada, et il est bien évident qu'un bateau de pêche construit pour traîner un chalut se prête difficilement aux tâches d'un remorqueur. Tant que le bateau est immatriculé au Canada, et tant qu'aucune disposition ne le range dans la catégorie des navires étrangers, rien n'empêche d'utiliser comme remorqueurs côtiers une demi-douzaine de navires initialement destinés à la pêche en haute mer. Vous pourriez ainsi transformer un bateau usine, c'est-à-dire un chalutier à l'arrière très évasé, en navire destiné au transport de passagers, et aucun droit de douanes n'aurait été payé lors de son entrée au Canada puisqu'il bénéficiait d'une exemption.

Qu'est-ce qui empêche quelqu'un de transformer ce bateau-là en bateau destiné au transport des passagers une fois qu'il est immatriculé au Canada si la Loi ne contient aucune disposition permettant de ranger dans la catégorie des navires étrangers tout navire non dédouané? Il est clair que si l'on a pu le faire avec le *Linbled Explorer*—je prends ce cas en exemple, on pourrait en faire autant et transformer des bateaux de pêche en bateaux effectuant des croisières dans le passage du nord-ouest. Je ne suis donc pas d'accord avec vous, bien que j'estime que vos intentions soient bonnes. C'est pourquoi je voudrais voir maintenue cette disposition, qui définit comme navires étrangers les navires non dédouanés, car un navire peut être immatriculé au Canada sans avoir été dédouané.

M. Boyle: Nous ne voulons aucune exemption. Dans notre mémoire nous avons demandé que lorsqu'un bâtiment étranger vient au Canada, il devienne un navire canadien. . . cela apparaît au paragraphe 4b) de notre proposition. . . et que tous les navires étrangers qui se présentent ainsi paient 50 p. 100. Nous précisons également que c'est valable pour une période maximum de 12 mois seulement. Mais lorsque le navire étranger se présente, il doit payer 50 p. 100 de la taxe d'accise, comme le font tous les navires étrangers.

[*Text*]

Mr. Johnson: What I am talking about is vessels presently existing in Canada, unless you have something to go back to those vessels. This regulation says that a foreign ship means a ship other than a Canadian ship or a non-duty paying ship. That takes in any ship that may have come into Canada five or years ago. No duty was paid on it, but it will still be considered a foreign ship when somebody—

Mr. Boyle: In cases like that I am sure the committee would take a look at grandfathering, which is a principle or concept we have gone along with and proposed in many situations in the marine industry, whether it be for ships, as I am sure the shipbuilding industry would consider, as well as on medical regulations. There is a grandfathering position as well in the new regs coming out for sailors.

Mr. Johnson: Mr. Boyle, when you spoke about ships operating in the Arctic with no radar, was that ship granted permission by NOREG to enter Canadian waters with no radar, or did the radar break down after it entered Canada's pollution zone?

Mr. Boyle: That ship was in Churchill. It was reported to us by the longshoremen in Churchill. We got in touch with coast guard offices in Winnipeg, who then contacted and flew up two inspectors out of Winnipeg, because Churchill is their responsibility. They flew from Winnipeg to Churchill, and then forced the ship to come up with the appropriate international regulations and standards, all of the extra equipment they needed to have on the vessel prior to leaving.

Mr. Johnson: It came into Canada. Obviously they had to give notification when they were coming into Canadian waters. Was the equipment on board the ship not working or not on board at all?

Mr. Boyle: You would have to ask the Coast Guard about that. When we were notified of it, it was not working, and they were getting ready to sail out of Churchill.

Mr. Johnson: The ship you referred to, which ran into the canal and closed the seaway, was it on an international voyage or was it on a coasting voyage? It was a foreign ship. Was it operating under exemption?

Mr. Boyle: I am not sure.

Mr. Johnson: I agree that any ships entering into Canadian waters have to meet the regulations for operating in Canadian waters, but we are entering into international voyages as opposed to coastal voyages. When we are talking about a ship coming with a load of crude oil into Chedabucto Bay to discharge, coming from Venezuela, we are talking about an international voyage. We are not talking about the coastal regulations as such.

[*Translation*]

M. Johnson: Ce dont je parle, c'est des navires qui existent actuellement au Canada, à moins que vous ayez quelque chose qui vous permette d'y revenir. Ce règlement dispose qu'un navire étranger est un navire autre qu'un navire canadien ou un navire ne payant pas de droits de douane. Cela couvre tout navire qui peut-être venu au Canada il y a cinq ans. Aucun droit n'a été payé, mais ce bâtiment est toujours considéré comme un navire étranger lorsque quelqu'un. . .

M. Boyle: Dans de tels cas, je suis certain que le Comité tiendrait compte des droits acquis, qui est un principe accepté et que nous avons proposé dans bien des situations qui se sont produites dans l'industrie maritime, qu'il s'agisse de navires, comme le ferait certainement l'industrie de la construction navale, ou de règlements dans le domaine médical. Il existe également une clause des droits acquis dans les nouveaux règlements qui seront adoptés en ce qui concerne les marins.

M. Johnson: Monsieur Boyle, vous lorsque vous parliez de navires navigant dans l'Arctique sans radar, s'agissait-il d'un navire qui avait été autorisé par le NOREG à pénétrer dans les eaux canadiennes sans radar, ou d'un bâtiment dont le radar était tombé en panne après qu'il ait pénétré dans la zone de pollution du Canada.

M. Boyle: Ce navire se trouvait à Churchill. Le cas nous a été signalé par les dockers de Churchill. Nous avons pris contact avec les bureaux de la garde côtière à Winnipeg, qui ont ensuite envoyé deux inspecteurs à Churchill, placé dans leur juridiction. Ils se sont rendus par avion de Winnipeg à Churchill et ont contraint le navire à respecter les règlements et normes internationaux appropriés, et à se munir de tout l'équipement supplémentaire dont il avait besoin à bord avant de le laisser partir.

M. Johnson: Ce navire était venu au Canada. Manifestement, il avait fallu qu'il avertisse les autorités lorsqu'il avait pénétré dans les eaux canadiennes. L'équipement à bord du navire ne fonctionnait-il pas ou celui-ci en était-il totalement dépourvu?

M. Boyle: Il faudrait que vous interrogiez la garde côtière à ce sujet. Lorsque nous avons été prévenus, le radar ne fonctionnait pas, et le navire était près à appareiller de Churchill.

M. Johnson: Le navire dont vous parliez, qui s'était échoué dans le canal et avait bloqué la voie maritime, effectuait-il un voyage international ou s'agissait-il de cabotage? C'était un navire étranger. Bénéficiait-il d'une dispense?

M. Boyle: Je ne sais pas exactement.

M. Johnson: Je reconnais que tous les navires qui pénètrent dans les eaux canadiennes devraient respecter les règlements d'exploitation en vigueur dans ces eaux, mais nous abandonnons maintenant le domaine du cabotage pour nous aventurer dans celui des voyages internationaux. Lorsque nous parlons d'un navire en provenance du Vénézuela, qui pénètre dans la baie de Chedabucto pour décharger une cargaison de pétrole

[*Texte*]

• 1635

Mr. Boyle: In this brief—and again I use it in that context—those were examples I gave you of what foreign ships have done while they have been in our territorial waters or whatever. All we are saying is that when you allow a foreign ship to come in through a licence, when you do have a controlling mechanism they should meet every standard that is in existence for Canadian ships to meet, and not be allowed, as the proposed act says—and this is where I have the problem. . . "applicable to foreign ships". I have already deleted the concept of non-duty-paid ship-out, but Canadian standards should be applicable to all ships we licence to trade in Canada.

Mr. Tobin: We fairly dramatically increased the fines in the Canada Shipping Act by amendment of all three parties. Do those provisions not apply to those vessels, be they foreign owned or Canadian, in the case of vessels carrying bunker C or whatever? Am I right or wrong in saying that?

Mr. Johnson: I think it is covered under the pollution laws—

Mr. Tobin: Contained within Bill C-75.

Mr. Johnson: But the point I am trying to get at is that a number of ships come into Canadian waters. We talk about live-saving equipment. A life-raft that is not necessarily accepted in Canada to go on Canadian ships is accepted in Norway or Denmark. The only reason why it is not accepted in Canada is that none of the distributors in this country have sought and made application to have that particular life-raft certified for sale and as part of standard coast guard equipment in Canada. The same thing applies to life-jackets. A life-jacket on a Norwegian ship is not the same type of life-jacket as is on a Canadian, and if the vessel is coming in for a month on a exemption then certainly we are not going to tell that ship owner: once you come in you have to take your life-rafts ashore—with which he can sail all over the world—and put Canadian life-jackets on for one trip or one month.

I go back to one of my own experiences. In 1979 I bought a ship in England and changed it to Canadian registry in England. I had to bring life-jackets over with me to put on the ship to come back, because there are no life-jackets approved by DOT in that country to purchase. The life-jackets that were on it were good enough for seamen in England, and the same thing for Norway. So how stringent can you get in that exercise? That is the part I am getting at.

[*Traduction*]

brut, nous parlons d'un voyage international. Nous ne parlons pas de règlement du cabotage en tant que tel.

M. Boyle: Dans ce mémoire—et encore une fois, j'utilise cela dans ce contexte—il s'agissait d'exemples de ce que des bâtiments étrangers ont fait pendant qu'ils se trouvaient dans nos eaux territoriales. Tout ce que nous disons, c'est que lorsque vous autorisez un navire étranger à y pénétrer en vertu d'un permis, vous disposez d'un mécanisme de contrôle, et ces navires devraient se conformer à toutes les normes imposées aux bâtiments canadiens, et ne pas être autorisés, comme le dit le projet de loi. . . «à ne pas observer les normes applicables aux navires étrangers». J'ai déjà éliminé le concept des navires non dédouanés, mais les normes canadiennes devraient être applicables à tous les navires auxquels nous accordons un permis d'exploitation au Canada.

M. Tobin: Nous avons très sensiblement accru les demandes en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada en modifiant les trois parties. Ces dispositions ne s'appliquent-elles pas à ces navires, qu'ils appartiennent à des intérêts étrangers ou à des Canadiens? Est-ce exact ou non?

M. Johnson: Je crois que ce point est couvert par les lois sur la pollution.

M. Tobin: Par le projet de loi C-75.

M. Johnson: Mais ce que j'essaye de dire, c'est qu'un certain nombre de navires pénètrent dans les eaux canadiennes. Nous parlons là d'équipement de protection des vies humaines. Un radeau de sauvetage, qui n'est pas nécessairement jugé acceptable à bord d'un navire canadien, l'est en Norvège ou au Danemark. La seule raison pour laquelle il n'est pas accepté au Canada, c'est qu'aucun des concessionnaires de notre pays n'ont fait une demande d'homologation de ce radeau en vue de le vendre au Canada et de l'incorporer au matériel normalisé de la garde côtière. Il en va de même des gilets de sauvetage. Un gilet de sauvetage utilisé à bord d'un bâtiment norvégien n'est pas du même type que celui que l'on trouve sur un navire canadien; si le navire étranger bénéficie d'une dispense d'un mois, nous ne pouvons certainement pas nous permettre de dire au propriétaire: une fois que vous êtes chez nous, vous serez obligés de débarquer vos radeaux de sauvetage—qu'il utilise partout ailleurs dans le monde—et d'embarquer des gilets de sauvetage canadiens, qui ne seront utilisés que pour un seul voyage ou un mois.

Permettez-moi de revenir à une expérience que j'ai moi-même vécue. En 1979 j'ai acheté un navire en Angleterre et, de là-bas, l'ai fait immatriculer au Canada. J'ai été obligé d'emmener des gilets de sauvetage avec moi pour le voyage de retour, car il n'existe dans ce pays aucun gilet de sauvetage dont l'achat est autorisé par le MOT. Pourtant, les gilets de sauvetage qui se trouvaient auparavant à bord étaient jugés acceptables pour les marins anglais, et il en était de même pour les

[*Text*]

With all due respect for the classification societies, like Lloyds or any of the others, regardless of where the ship travels the specifications set down in their classification applies, if they never go back to the country of origin. In order for that vessel to maintain a certification certificate and maintain a load line, wherever that ship goes Lloyds are well aware of the expiry date on that equipment. But Lloyds are not interested in saying that there are so many life-jackets on board the ship. That is not what their classification is for; it is for the ships control of that country to ascertain if it has life-rafts. They are interested in the structure of the ship and the cargo gear and so on.

In Canada, where we have something under the Canadian regulation, even though the vessel may be classified with a classification society, Coast Guard ensures that your life-saving equipment. . . In other words, we have dual inspection here. But in a lot of cases the Department of Transport will accept the classification societies' certificates for equipment on the ship other than life-saving equipment.

• 1640

Mr. Boyle: Well, in response to what you are saying, I find it very difficult to understand this position being taken by the government. When a Canadian ship goes into Europe we either meet their standards or our ship is tied up. They do not bother saying they ours might be good back home. If you are in Europe, you have to live up to their standards.

Canada requires a ship to operate with two sets of radar and back-up and auxiliary systems. I am sure that if I were living in Prince Edward Island up by Cavendish or Cape Breton or on the coastline in Newfoundland, and a foreign ship came in with one radar that broke down and a tanker smashed up on the shore and laid down the oil, I would be pretty upset.

Now, if we are going to ask Canadian operators to pay the very significant cost of running their ships properly according to the standards we set for ourselves, I do not feel any hesitation at all in requiring some foreigner who has no vested interest in our nation to come up and meet our standards.

Mr. Johnson: I agree, Mr. Boyle. We are again talking about a ship coming in on an international voyage. Is there not an onus on them to carry liability insurance to cover waste spills of petroleum products and so on?

Mr. Boyle: That will not save the livelihood of the fisherman who loses his job because the fishing is no good, either in years to come or right away. Again, it is our perspective from the Seafarers' Union—I am talking

[*Translation*]

Norvégiens. Jusqu'à quel point faut-il se montrer rigoureux dans un tel domaine? C'est ce que je voudrais savoir.

Avez tout le respect que je dois aux sociétés de classification comme Lloyds et beaucoup d'autres, quel que soit l'endroit où se rend le navire, leurs contraintes de classification jouent, même si ce navire ne retourne jamais dans son pays d'origine. Pour que ce bâtiment puisse conserver un certificat d'homologation et maintenir une ligne de charge, où qu'il se rende, Lloyds sait très bien quelle est la date d'expiration du permis concernant le matériel. Mais ce qui intéresse Lloyds, ce n'est pas de dire combien de gilets de sauvetage il y a à bord. Leur classification n'est pas faite pour cela; elle est établie pour que le pays intéressé puisse s'assurer qu'il y a des radeaux de sauvetage à bord. Ce qui intéresse Lloyds, c'est la structure du navire et ses appareils de levage, etc.

Au Canada, la réglementation canadienne prévoit que même lorsque le navire est classifié par une société de classification, la garde côtière doit s'assurer que votre matériel de sauvetage. . . En d'autres termes, nous avons un double système d'inspection chez nous. Mais dans bien des cas le ministère des Transport accepte les certificats délivrés par les sociétés de classification pour le matériel qui se trouve à bord du navire, en dehors du matériel de sauvetage.

M. Boyle: Je vous répondrai qu'il m'est très difficile de comprendre la position du gouvernement. Lorsqu'un navire canadien se rend en Europe, nous respectons les normes européennes, ou notre navire est immobilisé. On ne se préoccupe pas de savoir si nos normes sont meilleures ou non. Si nous sommes en Europe, nous devons respecter les normes européennes.

Le Canada exige qu'un navire circule avec deux systèmes de radar, un système de secours et un système auxiliaire. Si je vais dans l'Île-du-Prince-Édouard près de Cavendish, au Cap Breton ou encore le long des côtes de Terre-Neuve, je serais bouleversé si un navire étranger nous arrivait avec un seul radar en panne et qu'un navire citerne endommagé déversait du pétrole sur la rive.

Si nous devons demander aux exploitants canadiens de payer le prix fort pour que leurs navires respectent nos propres normes, je n'hésiterais pas du tout à exiger d'un étranger, qui n'a pas vraiment d'intérêt dans notre pays, qu'il respecte aussi nos normes.

M. Johnson: Je suis d'accord, Monsieur Boyle. Nous parlons toujours de navires qui nous arrivent lors d'un voyage international. Est-ce que les responsables ne doivent pas avoir une assurance responsabilité couvrant les déversements, les hydrocarbures ou autres?

M. Boyle: Cela ne va pas rendre au pêcheur son gagne-pain, s'il perd son emploi parce que la pêche n'est pas bonne, soit immédiatement soit dans les années qui suivront. Je vous parle à nouveau du Syndicat des gens de

[*Texte*]

about the rights of the fishermen and everybody else, but all I am saying to you is that prevention is the key. If we are going to require Canadians to have it onboard, surely to God we should be able to tell a foreigner coming in here that they should have it onboard. That is all I am asking for.

Mr. Johnson: I agree wholeheartedly if it is a ship that is coming in to operate in Canadian waters on a coastal voyage, but how can you tell a ship of another nation. . .? Well, suppose you are out off Sable Island and two of your radars break down and you have to call into Halifax and tell them that your radar is broken down. Are you going to be allowed to have your radar repaired in port, or are you going to have to take a technician onboard the ship out 200 miles and have it repaired out at sea? That is the same thing, I suppose. We are almost getting to that point in Canada now.

I suggest, Mr. Boyle, that this is the reason why we have so few ships operating under a Canadian flag today, the reason why we have so few of our people sailing on Canadians ships. In some ways we have gone overboard in putting regulations so that nobody can compete with countries of the rest of the world. Compared to other nations you can put the number of ships and seamen that we have now in an egg cup. We are a maritime nation in a sense, but we are certainly not exhibiting it by the number of ships we have sailing.

There is the possibility of going overboard on regulations. You cannot hardly buy a bit of material in Canada any more to put on the walls of a cabin on a passenger ship built in Canada; you almost have to import it. I do not know if you can buy it in Canada. You have to import it from another country because it does not meet the fire hazard regulations that we are putting on them. That is the reason why it is so difficult for our shipyards and our shipbuilders. They are just as proficient as they are in any other country, but we have gone so far with standards that nobody can compete any more. We are killing the purpose of what we are trying to do—

The Chairman: Okay, after the answer of Mr. Boyle, we will have to move to Mr. Tobin.

Mr. Boyle: With respect to fire retardant walls, we are involved in that. We just lost a member to asbestosis; he died last week. I am sorry, but I feel Canadian standards are standards set for the betterment of Canadians.

Some hon. members: Hear, hear!

• 1645

Mr. Boyle: He would not have died if we had had proper safety walls installed aboard the vessel where he worked for approximately 22 years.

Secondly, our regulations are high, but we are Canadians. They should be high, and they should set the

[*Traduction*]

la mer—je vous parle des droits des pêcheurs et de tous les autres, mais ce que je vous dis surtout, c'est que la prévention est la clé. Si nous devons exiger des Canadiens tel équipement à bord, bonté divine il faudrait pouvoir également l'exiger d'un étranger. C'est tout ce que je demande.

M. Johnson: Je suis tout à fait d'accord, s'il s'agit d'un navire qui vient faire du cabotage dans les eaux canadiennes, mais comment peut-on exiger d'un navire d'un autre pays. . .? Supposons que vous êtes au large de l'Île-des-Sables que deux de vos radars tombent en panne, et qu'il vous faut appeler Halifax pour les en informer. Est-ce qu'on va vous permettre de faire réparer votre radar au port, ou faudra-t-il qu'un technicien se rende à 200 milles en mer pour réparer le radar? Je suppose que c'est la même chose. On en est presque à cette situation au Canada actuellement.

Je prétends, M. Boyle, que c'est la raison pour laquelle nous avons si peu de navires qui battent pavillon canadien actuellement, la raison aussi pour laquelle si peu de nos gens sont à bord de navires canadiens. D'une certaine façon, nous avons imposé trop de règlements et nous ne pouvons plus concurrencer les autres pays. Comparativement aux autres pays, le nombre de nos navires et de nos marins tiennent dans le creux de la main.

C'est possible d'exagérer du point de vue réglementation. On peut à peine maintenant trouver des pièces d'équipement au Canada, par exemple, pour monter les murs d'une cabine de passager sur un navire construit au Canada, il nous faut l'importer. Je ne sais pas si on le trouverait ici. Il faut donc importer d'un autre pays parce que l'équipement ne répond pas aux règles de prévention des incendies que nous avons établies. C'est la raison pour laquelle la situation est très difficile pour nos chantiers maritimes de construction navale. Nous avons des gens aussi compétents que dans d'autres pays, mais nous sommes allés trop loin, et personne ne peut plus satisfaire à nos normes. Nous sommes allés à l'encontre de ce que nous voulions faire. . .

Le président: Très bien, après la réponse de M. Boyle, nous entendrons M. Tobin.

M. Boyle: Nous nous intéressons à la question des murs qui prennent plus de temps à s'enflammer. Nous venons de perdre un de nos membres; il est mort la semaine dernière d'amiantose. Excusez-moi d'être obligé de souligner que les normes canadiennes ont été adoptées pour le mieux-être des Canadiens.

Des voix: Bravo, bravo..

M. Boyle: Il ne serait pas mort si nous avions pu installer des murs offrant plus de sécurité à bord du navire où il a travaillé pendant près de 22 ans.

Deuxièmement, nos règlements sont stricts, mais nous sommes Canadiens. Il faut qu'ils le soient, et il faut aussi

[*Text*]

pattern for the rest of the world to follow if that need be. I do not believe we should diminish our standards to come up to those of some Third World country. I think we should set the pace.

With respect to the disappearance of Canadian flagshipping in coastal trade or deep sea markets and the rest of it, I will lay blame where it probably deserves to be. We have not had a marine policy in this country for I do not know how many years. The last time a federal Minister came up with one, which I think was back in the 1960s, because he was pro the deep sea policy, it was scrapped.

Finally on the subject of the Canadian experience in the international marketplace in coastal trade, it has only been through the unions and the companies that we have a presence in those trades right now. From our union perspective and with the assistance of two other unions, we form what we consider a strike-free agreement, under which all our deep sea ships run, to guarantee labour stability ad infinitum.

With this in our contract, we have had people investing hundreds of millions of dollars in establishing a Canadian presence on the sea. The lack of direction has come from government. Without establishing a positive marine policy to meet the needs of the shipowners and this country's trade policies with foreign nations, we have flip-flopped in the water. We are out there in a dinghy just floating around.

What we are looking for is some direction for investment purposes and, from our side in the union, training purposes. If we could get some of that direction where we could see the end of the foreign ships coming in and taking our jobs or at least meeting Canadian safety standards, we would be part-way there. With the help of Brother Forrestall and the Hon. Mr. Crosbie, maybe we will get that special exemption for foreign-going sailors and establish a Canadian fleet before the year 1990. Thank you.

Mr. Johnson: I merely wish to say that I certainly did not want to give the impression I am against safety. I spent 35 years sailing, going to sea, over a few coastal waters and a few deep sea waters. I certainly spent a lot of nights out when I knew there was not much to protect me, only fate. All I am saying is that, in some instances, we have made it so difficult for Canadian shipowners and operators to be able to be competitive with other countries. I can speak from both sides of the fence, both as a seaman and as a former shipowner. I certainly am in agreement with having Canadian ships and Canadian shipbuilding and ship repair. If we are talking about international and coastal, it is two different things all together.

[*Translation*]

qu'ils soient un modèle à suivre pour tous les autres pays. Je ne crois pas qu'il faille affaiblir nos normes pour adopter celles des pays du Tiers monde. Je crois qu'il nous faut montrer la voie.

Pour ce qui est de la disparition de navires battant pavillon canadien, notamment dans le cabotage ou la pêche en haute mer, je dois attribuer le blâme à qui de droit. Nous n'avons pas de politique maritime au Canada depuis bien des années. La dernière fois qu'un ministre du gouvernement fédéral a élaboré une politique, c'était, je crois, au cours des années 1960, parce qu'il favorisait la pêche en haute mer, et sa politique a été rejetée.

Pour terminer avec cette question de l'expérience canadienne sur les marchés internationaux pour le transport de cabotage, je signale que si nous sommes engagés actuellement, le mérite en revient aux syndicats et aux compagnies. A cause de notre syndicat et de deux autres, nous avons conclu une entente libre de toute grève, qui permet à nos navires d'avoir des activités en haute mer et de garantir une stabilité de la main-d'oeuvre indéfiniment.

Étant donné que cela fait partie de notre contrat, des gens ont investi des centaines de millions de dollars dans la présence canadienne en haute mer. Si nous n'avons pas vraiment d'orientation, c'est la faute du gouvernement. Il n'a pas adopté de politique maritime positive pour répondre aux besoins des armateurs et aux politiques commerciales du Canada avec les nations étrangères, aussi nous sommes-nous retrouvés à l'eau. Nous nous retrouvons flottant à la dérive dans notre petit canot.

Ce que nous cherchons, c'est une orientation afin que nous puissions investir et—c'est notre avis autant que syndicat—donner une formation. Si nous pouvions obtenir cette orientation et mettre fin à la venue des navires étrangers qui prennent notre travail, ou encore si ces navires répondaient à tout le moins aux normes canadiennes, nous aurions fait des progrès. Avec l'aide du frère Forrestall et de l'honorable M. Crosbie, nous pourrions obtenir cette exemption spéciale pour les marins qui vont à l'étranger et constituer d'ici l'an 1990 une flotte canadienne. Je vous remercie.

M. Johnson: Je voulais simplement signaler que je ne veux certainement pas donner l'impression que je suis contre la sécurité. J'ai passé 35 ans sur des navires, sur les mers, en haute mer, et à faire aussi du cabotage. J'ai certainement connu bien des nuits où je savais qu'il n'y avait pas grand-chose pour me protéger, si ce n'est le sort. Je vous dirais simplement que dans certains cas, nous avons agi de façon à rendre très difficile pour le propriétaire et les exploitants d'un navire canadien la conccurence avec d'autres pays. Je peux parler à la fois comme marin et comme ancien propriétaire de navire. Je conviens tout à fait qu'il nous faut des navires canadiens et des chantiers maritimes canadiens pour construire et réparer des navires. Pour ce qui est du commerce international et côtier, je signale qu'il s'agit-là d'une chose très différente.

[*Texte*]

Mr. Thacker: Mr. Chairman, just as a point of order, I would ask permission to table with you for distribution to the members the non-Canadian ships safety order under the Canada Shipping Act, which relates to this. For example, it states that this order applies to every ship registered elsewhere than in Canada that is engaged in the coasting trade of Canada. It refers also to the International Convention on the Safety of Life at Sea. I think members will find it worthwhile.

Mr. Boyle: Just to finish up with the previous speaker, again in becoming uncompetitive, foreign nations offer building subsidies to shipbuilders, they offer low-interest loans, they offer accelerated depreciation for operators of the vessels, and they guarantee their vessels trade with bilateral trade agreements with other nations. I do not think the percentage involved or the impact safety costs have are going to stop a Canadian going into business. I think the low cost of foreign money, the guarantees and foreign yards are where the real cost in getting back on the sea is. We have already established what it takes for the wages part to bring the people back, so I do not think safety is going to make it or break it.

• 1650

As for the mention of the SOLAS convention, just for the information of the board and the committee here, who might not be aware, these set out minimum standards that must be adhered to. So what they are saying is that these standards must be respected by the Philippines or Panama. Having been a representative for my union and Canadian labour and the seafarers at the ILO for the last 10 years, I can actually speak to these types of conventions. They take the lowest mean and they determine from there up, as opposed as to what is really required. . . and then pass it down.

Mr. Tobin: What percentage of coastal tonnage being moved in this country is being moved on Canadian ships operated by Canadian crews, in very rough terms?

Mr. Boyle: In very rough terms, probably less than 10%, maybe even less than that.

Mr. Tobin: Okay. How many members do you have now versus 10 years ago, 20 years ago?

Mr. Boyle: Oh, we are probably down from about 22,000 *x* number of years ago to about 5,500.

Mr. Tobin: How many of those are working more than six or seven months a year?

Mr. Boyle: You have to consider that the Great Lakes is the majority of employment. At 7 months a year, we probably have employment for 4,800 full-time—given that full-time is 7 or 8 months a year.

[*Traduction*]

M. Thacker: Monsieur le président, j'invoque le Règlement, je voudrais votre autorisation pour déposer à l'intention des députés l'ordonnance de sécurité pour les navires non canadiens en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada, qui s'y rattache. On y mentionne, par exemple, que cette ordonnance s'applique à tout navire enregisté ailleurs qu'au Canada, qui fait du cabotage au Canada. Il est question également de la convention internationale sur la sécurité de la vie en mer. Je crois que ces documents seront utiles aux députés.

M. Boyle: Je voudrais terminer sur ce qu'a dit l'intervenant précédent, le fait que nous soyons devenus non concurrentiels, les pays étrangers offrent des subventions pour la construction de navires, des prêts à faible intérêt, une dépréciation accélérée pour les responsables des navires, et ils garantissent le commerce d'un navire grâce à des ententes commerciales bilatérales conclues avec d'autres pays. Je ne crois pas que le pourcentage en question ou les coûts pour la sécurité aient des répercussions telles qu'ils empêcheraient un Canadien à s'y intéresser. Le coût trop élevé de l'argent étranger, les garanties et les chantiers maritimes étrangers sont des facteurs réels qui favoriseraient notre retour en mer. Nous avons déjà prévu ce qu'il faut comme salaire pour attirer de nouveau des gens, par conséquent, je ne crois pas que la sécurité soit la question décisive.

On a mentionné la convention SOLAS, pour la gouverne du conseil et des membres du Comité, qui ne sont peut-être pas au courant, on doit prévoir des normes minimales qu'il faudra respecter. Par conséquent, on s'attend à ce que ces normes soient respectées par les Philippines ou Panama. J'ai représenté mon syndicat, des travailleurs canadiens et les gens de la mer OBIT au cours des dix dernières années, et je peux vraiment vous parler de ces conventions. Elles partent de la moyenne la plus basse pour prévoir un nombre plus élevé, au lieu de faire ce qu'il faudrait vraiment faire. . .

M. Tobin: Quel pourcentage du tonnage transporté par cabotage au pays se fait sur des navires canadiens avec des équipages canadiens approximativement?

M. Boyle: Je vous donne le pourcentage très approximatif; probablement moins de 10 p. 100, et peut-être même moins.

M. Tobin: Très bien. Combien de membres avez-vous maintenant comparativement à il y a 10 et 20 ans?

M. Boyle: Nous sommes passés en quelques années de près de 22,000 à 5,500.

M. Tobin: Combien parmi ceux-là travaillent plus de six ou sept mois par année?

M. Boyle: Les Grands lacs sont responsables en grande partie de l'emploi. Pendant sept mois par année, nous employons probablement près de 4,800 personnes à plein temps—à plein temps signifie sept ou huit mois par année.

[*Text*]

Mr. Tobin: Let me just say to Mr. Boyle that this subject is a new one for me in the last couple of days. I have not been on the committee for a year or a year and a half, and this particular aspect is completely new to me. But I recall last summer meeting some of your members who were on an information picket line, and they were basically lobbying various people. Actually, it was in the middle of a by-election, so they were lobbying everybody they saw, including the Minister of Transport, Mr. Crosbie, about SIU, about having a real marine policy in this country, a merchant marine. Talking to a number of people who were there, people who sound much—

Mr. Forrestall: Do not say anything to me. For 10 years I have fought you on a merchant marine, and you opposed me every step of the way!

Mr. Tobin: Well, I have not been here for 10 years. But they sounded much like Mr. Forrestall's son; they were not people who just wanted to go and work on the deck. They were not labourers. Some of them were very well trained, had spent two or three years in technology institutes, and so on, with families, young people telling me that they only had *x* number of days in the last six months. You work a stretch and then you are off for a hell of a long stretch, and then back on for a stretch, and it is a combination of salaries and unemployment insurance, hopefully with enough time on to keep qualifying for unemployment insurance.

Again, these are people who are highly skilled, and I guess the question I want to put to you is the larger question. Is there a merchant marine left in Canada? If we continue the way we are going, can there be a merchant marine in this country? How much longer can you hang on with 5,500, down from 22,000? You are asking for some pretty radical measures in the bill, radical compared to how the bill is now drafted, and the solution to be found is not entirely within this bill, as Mr. Forrestall and others have properly pointed out.

I am asking the global question: Are we all kidding ourselves around this table, or is it realistic for Canada at this stage, and what is required at this stage? Do you believe it is going to happen, Mr. Boyle—to establish a Canadian merchant marine? Are we going to continue to attract young people into these technology institutes, who are going to give some of the best years of their lives... some of the best brains in the nation, and train them and give them skills for which we know there is no demand in Canada? I mean, those are the hard questions we ultimately we have to ask ourselves, and I am asking those questions of you now.

[*Translation*]

M. Tobin: Je voudrais simplement dire à M. Boyle que la question est nouvelle pour moi depuis quelques jours. Je n'ai pas siégé au Comité depuis un an ou un an et demi, et cet aspect est tout à fait nouveau pour moi. Cependant, je me souviens avoir rencontré de vos membres l'été dernier à des piquets de grève, ils renseignaient les gens et les sollicitaient. C'était au beau milieu d'une élection partielle, par conséquent, ils sollicitaient presque tous ceux qu'ils rencontraient, y compris le ministère des Transports, M. Crosbie, au sujet du syndicat des gens de la mer, d'une véritable politique maritime au Canada, et aussi d'une marine marchande. J'ai discuté avec un certain nombre de ces personnes, qui semblaient beaucoup...

M. Forrestall: Ne me dites rien à ce sujet. Je lutte depuis 10 ans, et vous vous y êtes opposés pied à pied.

M. Tobin: Je vous répondrai que je ne suis pas ici depuis dix ans. Ils ressemblaient beaucoup au fils de M. Forrestall, ce n'était pas des gens qui voulaient simplement aller travailler sur les ponts des navires. Ce n'était pas des ouvriers. Certains avaient une bonne formation, avaient fréquenté des établissements techniques pendant deux ou trois ans, par exemple, et certains avaient une famille. Des jeunes ont dit qu'ils n'avaient travaillé que quelques jours au cours des six derniers mois. Ils travaillaient pendant une certaine période, et ensuite ils n'avaient rien à faire pendant très longtemps, pour revenir travailler un moment. Ils retiraient donc des salaires et de l'assurance-chômage, en espérant toujours travailler suffisamment pour pouvoir retirer ensuite de l'assurance-chômage.

Je répète qu'il s'agit de personnes spécialisées, et la question que je voudrais vous poser est très générale. Est-ce que nous avons encore au Canada une marine marchande? Si nous continuons ce que nous faisons, est-ce qu'il y aura une marine marchande au pays? Pendant combien de temps pouvons-nous retenir 5,500 personnes, alors qu'on en avait précédemment 22,000? Vous demandez que le projet de loi prévoie des mesures très rigoureuses, rigoureuses comparativement au libellé actuel, mais la solution, comme l'ont souligné M. Forrestall et d'autres, ne se trouve pas entièrement dans ce projet de loi.

Je pose donc cette question globale: est-ce que nous leurrons à discuter autour de cette table, ou est-ce que nous sommes réalistes pour le Canada à ce moment-ci, et que faudrait-il faire maintenant? Croyez-vous que cela va se produire, M. Boyle—créer une marine marchande au Canada? Allons-nous continuer d'attirer des jeunes gens dans nos établissements techniques, des gens qui donneront les meilleurs années de leur vie... certains sont parmi les plus intelligents au pays, est-ce qu'on va les former, leur donner des compétences pour lesquelles il n'y a pas de demandes au Canada? Ce sont là des questions difficiles qu'il faut nous poser, et je vous les pose maintenant.

[*Texte*]

Mr. Boyle: Those questions are fairly—and this will sound odd—simple to answer, but to answer effectively, let me go back to the opening part of your question. Canadians are training today to be deckhands or porters on ship, the lowest entry rating. Our training facilities provide that these people, when they go aboard a ship, have the capabilities of a fireman to fight a fire on board, that they have their first aid and CPR training to save lives. So even from the entry ratings up, these are qualified professionals you are talking about; they are not just off-the-street labourers. We have an abundance of applications and people coming in all the time.

• 1655

When I first started sailing for this union and later became an official in the union, we had no deep-sea shipping whatsoever. Since the administration was taken over by our president, Roman Gralewicz, and we introduced new concepts, especially the strike-free agreements operating deep-sea this winter, we now have over 28 ships running full-time, which is the highest in the recent decade, of Canadian flagships working coast-wise trade foreign-going, and there are even two ships this year now up in the lakes.

To the specific part of the question dealing with whether or not there is a future, something leads me to believe there must be, and that something is pretty obvious. There is a company called Gypsum that runs coast-wise trade up and down the Atlantic Seaboard employing about 40 or 50 people. A famous Canadian, K.C. Irving, still runs a fleet of tankers, and he is now recruiting in the east coast regions of Cape Breton and Nova Scotia, supposedly for another six to be put under Bermudan flag. On the west coast, we have Swedish operators moving up and down the coast.

The free trade deal that we in the maritime industries had hoped to see would have restricted trade between Canadian and American ports to Canadian or American ships. That would have been the biggest boost for American and Canadian shipping and sailors this continent would have ever seen.

Mr. Tobin: It did not happen.

Mr. Boyle: But that was thrown away and not even considered.

As for our trade going back and forth on the west coast in the tow boat industry, there is now only one ship left that makes the occasional paper run to the south. Basically, the Swedish ships have taken over the routes.

But there are the high-technology ships like the vessel *The Paul Martin*, a famous Canadian. That ship runs for CSL by Paul Martin, Jr. She has been running for almost two and a half years now from Halifax and Sydney to the southern United States, competing against anybody that

[*Traduction*]

M. Boyle: Il est assez simple—et cela peut vous sembler étrange—de répondre à cette question, mais pour répondre efficacement, permettez-moi de revenir au début de votre question. Les Canadiens reçoivent aujourd'hui une formation de matelot, de porteur d'eau, dans la catégorie la plus basse. Les gens que nous envoyons à bord d'un navire ont reçu une formation qui leur permet de lutter contre un incendie à bord comme le ferait un pompier, ils ont suivi un cours de premiers soins et de réanimation cardiopulmonaire. Ainsi, des débutants aux échelons plus élevés, il s'agit toujours de professionnels qualifiés et non de journaliers ordinaires. Nous avons beaucoup de demandes, nous avons sans cesse des nouveaux venus.

Quand j'ai commencé à naviguer pour ce syndicat—plus tard je suis devenu administrateur dans le syndicat—nous n'avions aucune opération haute-mer. Depuis que notre président, Roman Gralewicz a assumé l'administration, nous avons adopté de nouveaux principes, en particulier les ententes sans option de grève, qui valent cet hiver pour les opérations de haute-mer, nous avons maintenant 28 navires qui travaillent à temps plein; depuis dix ans, on n'avait jamais vu autant de navires battant pavillon canadien faire du commerce étranger sur la côte, et cette année, nous avons même deux navires qui remontent jusqu'aux lacs.

Vous m'avez demandé si nous avions un avenir, quelque chose me fait penser que c'est le cas, quelque chose d'assez évident. Il y a une compagnie qui s'appelle Gypsum et qui fait du cabotage le long de la côte atlantique avec 40 ou 50 employés. Un canadien célèbre, K.C. Irving, continue à exploiter une flotte de pétroliers, et il recrute actuellement sur la côte est au Cap-Breton et en Nouvelle-Écosse, apparemment pour exploiter six autres navires sous pavillon des Bermudes. Quant à la côte ouest, nous avons des exploitants suédois qui font du cabotage.

L'entente de libre-échange, que les industries maritimes espéraient voir se matérialiser, aurait donné l'exclusivité du commerce entre les ports canadiens et américains aux bateaux canadiens ou américains. Pour les messageries américaines et canadiennes, et les marins de ce continent, cela aurait été un événement extraordinaire.

M. Tobin: Cela ne s'est pas produit.

M. Boyle: La possibilité n'a même pas été envisagée.

Quant à l'industrie du remorquage sur la côte ouest, à l'heure actuelle il ne reste qu'un navire sur la route du papier vers le sud. En fait, les bateaux suédois ont repris toutes ces lignes.

Mais il ne faut pas oublier les bateaux à haute technologie comme le *Paul Martin*, qui porte le nom d'un Canadien célèbre. Ce bateau travaille pour la CSL de Paul Martin Jr. Depuis près de deux ans et demi, il parcourt le trajet entre Halifax et Sydney et le sud des États-Unis et

[*Text*]

wants to take her on. But because of our technology, because of the training of the crew, no one else has been able to step on our toes in that marketplace.

So we believe that between the cargoes that are being shipped back and forth and the technology we have seen in place, we can compete. But in order to compete, somebody has to pick up the case in government and establish a positive marine policy, and this is one aspect of it.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I asked that question, and I ask the logical follow-up question: if the plea you have made for specific amendments—I will not get into each and every one of them—and the plea that has been made by the Canadian Maritime Industries Association itself, and no doubt we will hear contrary views from shippers in the next few days—

Mr. Boyle: Not Canadian shippers.

Mr. Tobin: We will see. Mr. Forrestall is right. It is not just this government that has not grabbed the bull by the horns in terms of establishing and reinvigorating the merchant marine; it is past governments as well. But if the opportunity is not taken to begin to do some things that are fairly dramatic, not only within this particular bill but in other areas—shipbuilding, for example—if the status quo is maintained, can this industry long survive?

Mr. Boyle: If the status quo is maintained, the industry is destined to doom. I think one of the more personally gut-wrenching incidents of it came at the recent ILO meetings when an individual from Africa was rather surprised that I was white and five feet eight inches. He had thought our complexion was brown or light brown and that we were much smaller, because he had seen all the aid cargo Canada had sent and all the Filipinos who had delivered it.

• 1700

This is what is happening to our international identity, and if it continues with this type of legislation we have no future in the marine business, because I do not realistically expect Paul Martin, Misener, and Algoma Central to invest $48 million a crack to compete in the marketplace the government is giving up on. When we have proven we can compete and set up our own training schools without government assistance. . . This has all been done between the union and the companies.

Beginning with this aspect of the maritime legislation—I will be back and hope to see some of the same faces—we intend to pursue it. This is the first battle of the war that will see the end or a new beginning for the whole maritime industry in Canada.

Mr. Johnson: I would like to go back to the question Mr. Tobin asked, because I am not sure if I understood it. Did you ask how much coastal cargo was carried in Canadian bottoms?

[*Translation*]

constitue une concurrence redoutable pour tous les autres à cause de sa technologie, de la formation de son personnel; bref, c'est un marché où personne ne nous marche sur les pieds.

Autrement dit, si l'on considère les marchandises acheminées et la technologie dont nous disposons, nous nous défendons bien. Mais pour continuer, il faut défendre notre cause devant le gouvernement, obtenir une politique maritime positive, et en voici un des aspects.

M. Tobin: Monsieur le président, j'ai posé une première question, j'en viens à la suite logique: vous réclamez des amendements précis—je n'ai pas l'intention d'y revenir individuellement—et l'Association des industries maritimes a également réclamé des amendements; d'autre part, il est certain que les expéditeurs vont se manifester d'ici quelques jours. . .

M. Boyle: Pas les expéditeurs canadiens.

M. Tobin: Nous verrons. M. Forrestall a raison. Ce gouvernement n'est pas le seul qui n'ait pas pris le taureau par les cornes et revitalisé la marine marchande, les gouvernements passés sont à blâmer également. Mais si l'on ne saisit pas cette occasion de faire quelque chose d'important, pas seulement avec ce projet de loi, mais dans d'autres secteurs, par exemple, la construction navale, si l'on conserve le statu quo, est-ce que cette industrie peut survivre longtemps encore?

M. Boyle: Avec le statu quo, c'est une industrie condamnée. Un des incidents les plus émouvants dont je me souvienne s'est produit à une réunion récente de l'OIT; un Africain s'est étonné de voir que j'étais blanc et que je mesurais 5 pieds 8 pouces. A voir les chargements d'aide en provenance du Canada, à voir les Philippins qui les déchargeaient, il avait pensé que nous étions bruns de peau ou bruns clairs ou beaucoup plus petits.

Voilà dans quel état est notre identité nationale, et ce n'est pas ce genre de loi qui va nous donner un avenir maritime, car je vois mal comment on peut s'attendre à ce que Paul Martin, Misener et Algoma Central investissent 48 millions de dollars pour s'imposer sur un marché que le gouvernement abandonne. Nous avons prouvé que nous pouvions nous imposer, mettre sur pied nos propres écoles sans l'aide du gouvernement. . . Le syndicat et les compagnies ont fait leurs preuves.

Quant à cet aspect de la législation maritime, je reviendrai pour en discuter et j'espère revoir certains d'entre vous; nous n'avons pas l'intention d'abandonner. C'est la première bataille de la guerre qui sera la fin ou un commencement nouveau pour toute l'industrie maritime canadienne.

M. Johnson: Je reviens à la question posée par M. Tobin, car je ne suis pas certain de l'avoir comprise. Vous avez demandé quelle proportion du fret côtier était acheminée à bord de navires canadiens?

[*Texte*]

Mr. Tobin: It was coastal shipping. He said it is less than 10%?

Mr. Johnson: When you said less than 10%, Mr. Boyle, did you mean those were ships built in Canada or ships of Canadian registry?

Mr. Tobin: The question I asked was about Canadian-owned and Canadian-manned vessels.

Mr. Forrestall: It is coastal trade as opposed to the export trade.

Mr. Tobin: As opposed to everything.

Mr. Forrestall: I think Mr. Boyle's answer may have been incorrect.

Mr. Boyle: As a point of clarification and this has to do with some of the coastal trade and our policy on foreign-going trade and where it interlaps, as people become more aware of the marine industry as a whole, it is no different from talking about container traffic.

You will have one ship on a foreign-going voyage, not part of this act nor part of the inland act. It will go to Halifax, St. John's, Quebec City, Montreal and, depending on its draft, Toronto, dropping off and picking up containers in every port. It does not drop off the same container again, but it drops off, picks up and goes back out again under foreign-going. It is a way around the regulations for the picking up and delivering of cargo.

Sometimes, except for tanker traffic and the movement of oil and petroleum products where it is coming from Canada down to the coast—

Mr. Johnson: Mr. Boyle, you are not saying that a ship from Amsterdam would go into Halifax and drop off containers and then pick up containers in Halifax and drop them off in St. John's.

Mr. Boyle: No.

Mr. Johnson: That is cargo from another country being picked up and dropped off in another country.

Mr. Boyle: It can take the cargo it is bringing in and drop it off at Halifax, St. John's, Saint John, Quebec City and Montreal and in every port pick up cargo.

Mr. Johnson: For a foreign country, for export, you will never stop—

Mr. Boyle: Yes, but she goes down to the United States, offloads and comes right back again.

Mr. Forrestall: You are getting into pretty technical stuff, but you are right. If she comes into the port of Halifax, goes up to—

Mr. Boyle: St. Pierre and Michelon—

Mr. Forrestall: I will keep trying.

[*Traduction*]

M. Tobin: Le cabotage, il a dit moins de 10 p. 100?

M. Johnson: Quand vous avez dit moins de 10 p. 100, monsieur Boyle, vous parliez des bateaux construits au Canada ou des bateaux sous pavillon canadien?

M. Tobin: Je posais la question à propos des bateaux qui appartiennent à des Canadiens et qui ont un équipage canadien.

M. Forrestall: Autrement dit, le cabotage par opposition au commerce d'exportation.

M. Tobin: Par opposition à tout le reste

M. Forrestall: La réponse de M. Boyle n'était peut-être pas exacte.

M. Boyle: Je précise, et cela nous ramène au cabotage et à notre politique sur le commerce à destination de l'étranger, les chevauchements qui peuvent exister; quand les gens se familiarisent avec l'ensemble de l'industrie maritime, ils constatent que ce n'est pas différent du transport par conteneur.

Prenez un bateau qui a une destination étrangère, il ne relève ni de cette loi, ni de la Loi sur les eaux intérieures. Il ira à Halifax, Saint-John, Québec, Montréal, et selon son tirant d'eau, jusqu'à Toronto; dans chaque port, il déchargera des conteneurs et en prendra de nouveaux. Il ne redécharge pas le même conteneur une nouvelle fois, mais il peut faire toutes ces opérations en ayant une destination étrangère. C'est un moyen de contourner la réglementation sur le chargement et le déchargement de fret.

A l'exception des pétroliers et du transport du pétrole et des produits pétroliers il arrive qu'en provenance du Canada, et le long de la côte. . .

M. Johnson: Monsieur Boyle, vous ne voulez pas dire qu'un bateau d'Amsterdam pourrait aller à Halifax, décharger des conteneurs, en recharger d'autres et les décharger à Saint-Jean.

M. Boyle: Non.

M. Johnson: Dans ce cas, il s'agit de fret en provenance d'un autre pays, qui est chargé et déchargé dans un autre pays.

M. Boyle: Ce bateau-là peut arriver avec du fret et le décharger à Halifax, à Saint-Jean, à Saint-John, à Québec, à Montréal et, dans chaque port, prendre un nouveau chargement.

M. Johnson: Pour un pays étranger, pour l'exportation, vous n'empêcherez jamais. . .

M. Boyle: Oui, mais il va jusqu'aux États-Unis, décharge, et revient immédiatement.

M. Forrestall: Vous entrez dans des détails très techniques, mais vous avez raison. Si ce bateau vient dans le port de Halifax, va ensuite. . .

M. Boyle: A Saint Pierre et Miquelon. . .

M. Forrestall: Je n'abandonne pas.

[*Text*]

Mr. Angus: Mr. Boyle, I want to refer to some of the briefing notes from the department, because they deal with some of your proposed deletions. Under cruise ships, paragraph 3(3)(c) says that all passenger cruising activity from one Canadian port back to the same port will be regarded as a coastal activity and foreign-registered ships will have to obtain a waiver to engage temporarily in cruising operations. To encourage operators of deep-water cruising ships to call at Canadian ports, foreign-built ships having overnight accommodations for more than 100 passengers are exempted. This size of ship is international in nature and must avail itself of other than Canadian trades for part of the year. How do you react?

• 1705

Mr. Boyle: How do I react? Excuse me for getting a little bit personal, but I am damn mad. My first jobs working on ships were on the passenger and trade ships out of Vancouver to Alaska, and I sailed on the last two Canadian ships that were working that trade. Because of that type of legislation, I became a union official, which maybe was not a bad turn of events, but that is how I lost my job, and hundreds of other people like me also lost their jobs because of that.

Mr. Angus: Is it possible to turn the clock back?

Mr. Boyle: I do not believe that it is a question of turning the clock back. You have to convince a Canadian operator to put up so much money, and nobody is going to put up any money if he is going to see it all go down the drain. In terms of smart business practice, go to Vancouver any day of the summer from May till October, and there are ships going up and down that coast with thousands upon thousands of passengers. Vancouver booms because of it.

Mr. Angus: And they are all on non-Canadian ships?

Mr. Boyle: They are all non-Canadian and they are all non-American. Normally, they are FOC ships, flags of convenience. That way the owner does not have to pay any taxes.

Mr. Angus: Okay. The other one is (f), salvage. The officials say:

> It is not possible to restrict salvage operations outside 12 miles to Canadian flag ships, because of legal obligations under certain international commitments contained in conventions to which Canada is a signatory. The most notable of these is the 1958 Convention on the Continental Shelf, which limits sovereign rights outside the 12-mile limit to control over exploration and exploitation of natural resources. Canada is also considering ratification of the 1982 Law of the Sea, which, although not in force, contains the same principles.

[*Translation*]

M. Angus: Monsieur Boyle, je me réfère aux notes explicatives du ministère qui portent sur les passages que vous voulez supprimer. A propos des navires de croisière, le paragraphe 3(3)c) prévoit que toute activité de transport de passagers de croisière en provenance d'un port canadien et à destination du même port sera considérée comme une activité côtière et que les bateaux sous pavillon étranger devront obtenir une dispense pour se livrer temporairement à des activités de croisière. Pour encourager les exploitants de navire de croisière de haute mer à relâcher dans les ports canadiens, les bateaux construits à l'étranger qui offrent un logement pour la nuit à au moins 100 passagers sont exemptés. Par sa taille, ce type de navire est international et doit faire du commerce ailleurs qu'au Canada pendant une partie de l'année. Qu'en pensez-vous?

M. Boyle: Ce que j'en pense? Vous excuserez une réaction un peu trop personnelle, mais cela me rend furieux. Quand j'ai commencé à travailler à bord d'un navire, c'était sur des navires qui transportaient du fret et des passagers entre Vancouver et l'Alaska; j'étais à bord des deux derniers bateaux canadiens sur cette ligne. C'est a cause de lois de ce genre que je me suis tourné vers l'administration syndicale, ce qui n'est peut-être pas une mauvaise chose, mais c'est comme ça que j'ai perdu mon travail, comme des centaines d'autres personnes.

M. Angus: Est-ce qu'il est possible de faire marche arrière?

M. Boyle: A mon avis, il n'est pas question de faire marche arrière. Il faut convaincre les exploitants canadiens d'investir de l'argent et personne n'acceptera de le faire en étant assuré que cela ne servira à rien. Si vous voulez voir une entreprise florissante, allez à Vancouver n'importe quand entre mai et octobre, vous y verrez des milliers et des milliers de passagers qui naviguent le long de la côte à bord de navires. Vancouver en tire une grande prospérité.

M. Angus: Aucun de ces navires n'est canadien?

M. Boyle: Aucun, et il n'y a pas de navire américain non plus. D'ordinaire, ce sont des navires sous pavillon de complaisance, ce qui évite à leur propriétaire de devoir payer des taxes.

M. Angus: D'accord. Il y a aussi le paragraphe f), opérations de sauvetage. Les gens du ministère:

> Il n'est pas possible de restreindre les opérations de sauvetage à l'extérieur de la zone de 12 milles aux navires battant pavillon canadien en raison des obligations légales prévues par certains engagements internationaux contenus dans les conventions dont le Canada est signataire. La plus connue d'entre elles est la Convention sur le plateau continental de 1958 qui limite les droits de souveraineté, à l'extérieur de la zone de 12 milles, afin d'exercer un contrôle sur l'exploration et l'exploitation des ressources naturelles. Le Canada envisage également la ratification de la Loi

[*Texte*]

How do you react?

Mr. Boyle: Again, these are parts of different laws that we are looking at accepting. It is not exactly spelled out that this is what it means. Not having the briefing notes, I was unaware of it. But at the same time, just for the edification of the committee, there used to be some 20 salvage companies from the Great Lakes out to the east coast, and today there is basically one of any stature that can respond to a major disaster: McAllister, in Montreal. There are three or four that have very well defined capabilities, but nothing of any major consequence.

Open the door and wipe out all salvage, and you will give the kiss of death to Don McAllister in Montreal. He bought a business from Genstar, the international conglomerate, to try to make a go of it and keep it afloat. He has been very successful doing jobs all over North America and has done one in Europe. But back home, he seems to be getting the kiss of death; people want to just wipe him off of it.

Mr. Angus: In the Canadian Maritime Industries' Association brief to us this morning, they recommended that:

> the definition of "Canadian ship" be revised, for the purposes of this act, to include construction, refit and repair in Canadian shipyards. . .

Do you support the inclusion of a mandatory refit and repair?

Mr. Boyle: Definitely. It is my belief, after talking to many of the people in the industry, that ships coming up to spec in terms of re-establishing the Canadian presence without the massive capital outlay that it would require, in upgrading the ships to Canadian standards, in refitting them, in repairing them. . . The aspect of making sure that they are Canadian built could be included maybe further down the road, but there would be enough work to keep the yards going. The new sizes and technologies aboard the ship could be developed over time. But I definitely agree with the refitting, repairing.

Mr. Thacker: A point of order, Mr. Chairman, I just did not want Mr. Boyle to leave the implication that the "kiss of death" to the company he was referring to is something new. This bill just carries on the existing law. Even before within the 12-mile limit was restricted to Canadian salvage companies. Beyond the 12-mile limit was part of the international law, and this is just recognizing that.

• 1710

Mr. Boyle: We are trying to remove it completely now.

The Chairman: That is a good point.

[*Traduction*]

sur le droit de la mer de 1982 qui, bien qu'elle ne soit pas en vigueur, renferme les mêmes principes.

Qu'en pensez-vous?

M. Boyle: Là encore, il y a une référence à certains éléments d'autres lois que nous envisageons d'accepter. On ne précise pas absolument que c'est ce que cela signifie et, comme je n'avais pas les notes explicatives, je n'étais pas au courant. Mais en même temps, à l'intention du Comité je précise qu'entre les Grands lacs et la côte est il y avait jadis 20 compagnies de sauvetage; aujourd'hui, il n'y en a plus qu'une qui soit assez importante pour intervenir en cas de désastre majeur: McAllister, à Montréal. Il y en a trois ou quatre qui ont des compétences bien définies, mais pas de capacité exceptionnelle.

Si vous ouvrez la porte et si vous supprimez tout le sauvetage, ce sera une sentence de mort pour Don McAllister à Montréal. Il a racheté cette entreprise à Genstar, conglomérat international, pour essayer de la sauver. Il s'est très bien débrouillé, il a eu des contrats dans toute l'Amérique du Nord et un en Europe. Mais ici, on semble déterminé à signer son arrêt de mort, on veut absolument qu'il disparaisse.

M. Angus: Dans le mémoire de l'Association des industries maritimes que nous avons entendue ce matin, on nous a recommandé:

> Que la définition de «navire canadien» soit révisée, aux termes de cette loi, pour inclure la construction, la refonte et la réparation dans les chantiers maritimes canadiens,. . .

Est-ce que vous êtes d'accord pour inclure la refonte et la réparation?

M. Boyle: Absolument. Après avoir parlé à beaucoup de gens dans l'industrie, je suis convaincu que le meilleur moyen pour les Canadiens de s'imposer à nouveau sans des investissements massifs, c'est justement de rénover les navires, de les refondre, de les réparer pour qu'ils se conforment aux normes canadiennes. Plus tard, on pourra s'assurer qu'il s'agit de navires canadiens, mais en attendant, cela donnerait suffisamment de travail aux chantiers. Avec le temps, on pourrait s'occuper des aspects technologiques. Cela dit, refonte et réparation, je suis tout à fait d'accord.

M. Thacker: Monsieur le président, j'invoque le Règlement, je ne voudrais pas que M. Boyle laisse penser que cet «arrêt de mort» dont il a parlé soit quelque chose de nouveau. Ce projet de loi n'est que la suite de la loi actuelle, car la zone de 12 milles était déjà restreinte aux sociétés canadiennes de sauvetage. Au-delà de cette zone, c'est le droit international qui prévaut, fait que cet article confirme.

M. Boyle: Nous essayons maintenant de le faire enlever complètement.

Le président: C'est un bon point.

[*Text*]

Mr. Fretz: I would like to have just a point of clarification regarding the illustration or example you gave us of the cruise on the west coast plying between Vancouver or Victoria and Alaska. My understanding is that would be international trade, would it not? Those are cruise ships that have come in from other destinations, touched one of those ports and then continued on, rather than foreign ships plying between a Canadian port and Alaska. Is that not correct?

Mr. Boyle: You are talking about the exceptions. There are about two or three ships when you review the number of ships trading out of the Port of Vancouver. If the committee would like I will be in touch with our Vancouver office, and we can probably get the brochures of all the ships that trade every eight days out of Vancouver. It is the same ship.

It runs from Vancouver up the coast probably with a first stop in Ketchikan, a second stop in Juneau, a third one at Haines, Alaska, or where the Whitehorse railway connects—I am trying to remember the name of that town; there is one town up there where the Whitehorse railway comes in from the Yukon. Then it runs right back down the coast to Prince Rupert to Vancouver, and it starts all over again.

Mr. Fretz: Does it go to Seattle?

Mr. Boyle: Some of them go to Seattle, but the majority are still coming into Vancouver as far as I know. When I was sailing there they all ran out of Vancouver. The first years I sailed they went into Victoria.

There are a few exceptions of world-class cruise-line ships, and they were Italian at the time. They would come over and make that part of a summer junket tour going around the world. I think you can count on about twelve ships from Holland American that run round-trip from Vancouver and/or Seattle at times. They circumvent the laws in both countries. They either try to get away from the Jones Act by stopping in the Canadian port, or the Canadian law by stopping in an American port. That is how they circumvent both sides of the border, and this is why we suggested to several different members that free trade should have required Canadian or American ships to be used between Canadian or American ports, especially on the Great Lakes and on the coast.

Mr. Fretz: There presently are no Canadian ships on the cruise trade?

Mr. Boyle: No, the last one went broke in Vancouver. It was very shoddily put together. They were using the old *Prince George*, which was a converted steamship that used to be called *The Princess* when it belonged to CP. The reason she could not do it was her pollution. Her technology aboard the ship could not meet the pollution regulations, and it would cost too much to convert it. For a new Canadian to get into with a guarantee that he would have the first shot at doing it, there would be a buck to be made, no differently than what the Americans

[*Translation*]

M. Fretz: J'aimerais avoir une mise au point concernant l'exemple que vous nous avez cité, soit celui d'un bateau de croisière faisant la navette sur la côte ouest entre Vancouver ou Victoria et l'Alaska. Cela relèverait du commerce international, n'est-ce pas? Il s'agirait de bateaux provenant d'autres destinations, qui s'arrêteraient à l'un ou l'autre de ces ports et qui poursuivraient leur chemin, et non pas de navires étrangers faisant la navette entre un port canadien et l'Alaska, n'est-ce pas?

M. Boyle: Ce dont vous parlez, ce sont les exceptions. Si l'on examine le nombre de bateaux commerciaux basés au port de Vancouver, on constate qu'il n'y en a que deux ou trois. Si le comité le souhaite, je me mettrai en contact avec notre bureau de Vancouver, et nous pourrons probablement obtenir les prospectus relatifs aux bateaux qui partent tous les huit jours de Vancouver. Il s'agit toujours du même bateau.

Il part de Vancouver et remonte le littoral et fait probablement une première escale à Ketchikan, une deuxième à Juneau, une troisième à Haines en Alaska, ou du moins là où se trouve l'embranchement avec le chemin de fer de Whitehorse—j'essaie de me rappeler le nom de cette ville; c'est l'endroit où aboutit le train provenant de Whitehorse, au Yukon. Puis ce bateau redescend le littoral de Prince Rupert à Vancouver, puis il refait le même trajet.

M. Fretz: Va-t-il à Seattle?

M. Boyle: Certains se rendent à Seattle, mais la plupart s'arrêtent à Vancouver, à ma connaissance. Quand je faisais de la voile, je les voyais tous s'arrêter à Vancouver. Les premières années, toutefois, ils s'arrêtaient à Victoria.

Il y a quelques exceptions concernant des bateaux de croisière de classe mondiale qui étaient italiens à l'époque. Cela faisait partie de leur itinéraire d'une croisière estivale autour du monde. Je dirais qu'il y a une douzaine de bateaux de la Holland American qui font la navette entre Vancouver et Seattle parfois. Ils contournent les lois des deux pays. Parfois ils s'arrêtent dans un port canadien pour échapper à la *Jones Act*, parfois dans un port américain pour échapper aux lois canadiennes. C'est ainsi qu'ils contournent la loi de chaque côté de la frontière, et voilà pourquoi nous avons proposé à divers députés que l'accord de libre-échange devrait exiger que les bateaux canadiens ou américains se limitent à des ports canadiens ou américains, surtout sur les Grands lacs et sur la côte.

M. Fretz: A l'heure actuelle, il n'y a pas de bateaux canadiens qui font cela?

M. Boyle: Non, le dernier qui le faisait a fait faillite à Vancouver. On avait mal conçu la chose. On se servait du vieux *Prince George*, un vapeur transformé qui s'appelait jadis *The Princess*, lorsqu'il appartenait au CP. Ce bateau n'a pas pu tenir le coup, à cause de la pollution. Les appareils qu'il avait à bord ne se conformaient pas aux règlements de lutte contre la pollution, et il aurait été trop coûteux de le transformer. Pour qu'un nouveau bateau canadien ait la garantie qu'il soit le premier à tenter sa chance, il faudrait que l'exploitation soit

[*Texte*]

proved with the exemption in the United States for *The Constitution* and *The Independence*, which now run from the continental United States to Hawaii.

Mr. Tobin: Notwithstanding everything you have said today, and notwithstanding your obvious fervent nationalism, given the current rules of the game, if you were looking to go into the coastal business and you were going to buy a boat, where would you get it?

Mr. Boyle: I would probably wait until one of the companies down-river went bankrupt because of the way legislation is written, and buy it from them.

Mr. Tobin: Would you buy a Canadian vessel, or would you build a Canadian vessel?

Mr. Boyle: As I said, if I was going to go into it tomorrow I would wait. Companies down-river are going broke all the time. So I would wait until one more of them went broke and buy the ship from them and have a Canadian-registered vessel built in Canada that I bought because the guy went broke.

• 1715

Mr. Tobin: Thank you, Mr. Boyle.

Mr. Thacker: I just wanted to pick up on two points. The passenger vessel you referred to that went broke, the last one, it was precisely because of the very high Canadian standards, was it not?

Mr. Boyle: No, it was not. They did not meet the pollution regulations with respect to American waters.

Mr. Tobin: It was an old boat.

Mr. Angus: We thought that too many rules applied.

Mr. Boyle: Anyhow, there was a problem with the owner. It could not be because of wages, because we had profit sharing.

Mr. Thacker: The other point I wanted to take up, did I hear you say you would have liked to have seen a joint U.S.-Canada rule on ownership under free trade?

Mr. Boyle: What I would have liked to have seen in free trade is the same resolution we passed in the American Federation of Labour's Congress of Industrial Organizations back in 1979, I think it is. We brought it in from Canada and passed it in the United States and it called for only American or Canadian ships trading between Canadian and American ports on the coasts and the Great Lakes. That was endorsed 100% in the United States by the AFL-CIO.

Mr. Thacker: That is a call for a very close relationship with the United States, is it not?

Mr. Angus: Yes, it is called the "sectoral trade agreement".

[*Traduction*]

rentable, ce qui ne diffère en rien de ce que les Américains ont prouvé en obtenant une exemption aux États-Unis pour *The Constitution* et pour *The Independence*, qui font maintenant la navette entre les États-Unis et Hawaii.

M. Tobin: Abstraction faite des propos que vous avez tenus aujourd'hui, ainsi que de votre ardent nationalisme, vu les règles du jeu actuelles, si vous aviez l'intention d'acheter un bateau à des fins de cabotage, où vous le procureriez-vous?

M. Boyle: J'attendrais probablement que l'une des sociétés en aval fassent faillite, étant donné le libellé de la loi, puis je leur achèterais un bateau.

M. Tobin: Achèteriez-vous un bateau canadien, ou bien le feriez-vous construire?

M. Boyle: Je le répète, si je me lançais dans le cabotage demain, j'attendrais. Il y a toujours une société ou une autre en aval qui fait faillite. Alors j'attendais que cela se produise et j'achetais un bateau d'une société en faillite, et j'avais ainsi un bateau construit et immatriculé au Canada, que j'avais acheté d'un type en faillite.

M. Tobin: Merci, monsieur Boyle.

M. Thacker: Je voudrais revenir sur deux de vos observations. Le bateau de transport de passagers dont vous venez de parlé, a fait faillite, précisément parce que les normes canadiennes sont très élevées, n'est-ce pas?

M. Boyle: Non, pas du tout. C'est parce qu'il n'a pu se conformer aux règlements contre la pollution qui s'appliquaient aux eaux américaines.

M. Tobin: C'était un vieux bateau.

M. Angus: Nous croyons que c'était dû au trop grand nombre de règlements en vigueur.

M. Boyle: Quoi qu'il en soit, il y avait un problème avec le propriétaire. Ce n'était pas à cause des salaires, car il y avait partage des bénéfices.

M. Thacker: Autre point. Avez-vous bien dit que l'accord canado-américain de libre-échange aurait dû prévoir des règles communes concernant la propriété?

M. Boyle: Ce que j'aurais aimé voir dans cet accord, c'est l'équivalent d'une motion adoptée en 1979, je crois, par le Congrès des organisations industrielles de la Fédération américaine du travail. En vertu de cette motion émanant du Canada mais adoptée aux États-Unis, seuls des bateaux américains ou canadiens auraient pu assurer le commerce entre les ports canadiens et américains sur nos côtes respectives et sur les Grands lacs. Cette motion a été adoptée à l'unanimité par L'AFL-CIO aux États-Unis en 1979, je crois.

M. Thacker: C'est donc vouloir des rapports très étroits avec les États-Unis, n'est-ce pas?

M. Angus: Oui, cela s'appelle «un accord commercial sectoriel».

[*Text*]

Mr. Thacker: Would we not have to go to a joint customs agreement then?

Mr. Boyle: Put it this way, I am just a simple sailor. It has taken me long enough to try to understand the maritime business, without getting into customs.

Mr. Tobin: That line will not wash, Mr. Boyle.

Mr. Johnson: Just a brief question: the ships on the east coast that caused pollution, do you know offhand, Mr. Boyle, which area they. . .? I know one sank—broke in half—somewhere between Nova Scotia and Newfoundland several years ago. Another one went ashore several years ago in Chedabucto Bay at the entrance to the Canso. What was the other one you were referring to?

Mr. Boyle: I think you already mentioned the tanker that had problems on the east coast. As far as ships going down, there was one of the Gagnés, but that is way off the coast of Newfoundland.

Mr. Johnson: I might say, Mr. Chairman, I am very proud that over the last 10 years or so—it was unfortunate that it had to take a calamity to bring about pollution, new rules and regulations, and the like—Canada has come a long way for protecting its marine environment by imposing new regulations, stiffer fines, and so on. I certainly want to congratulate Mr. Boyle and his union and the training facilities they have set up over the past several years. I think they have done an excellent job.

Mr. Boyle: Thank you, sir.

Mr. Johnson: I still think the Canadian seamen are very highly qualified. I do believe that if it were not for the shippers of this country. . . and I do not mind saying specifically that one of the greatest opponents to Canada deep-sea fleet over the past 15 years or so that I have been involved with Dominion Marine Association, that the Canada forest products have been strongly opposed to a Canadian deep-sea fleet.

As far as the regulations there are concerned, Mr. Chairman, it is so long ago now that I even forget how long it was since we have been trying to bring in some new regulations to protect the Canadian shippers, Canadian seamen, and so on. I certainly hope we can get something brought in now—even if it is not good enough—that will be of some benefit, because it is long overdue.

Mr. Boyle: I agree with you.

The Chairman: On behalf of my colleagues, Mr. Boyle, I would like to thank you for your appearance before this legislative committee on Bill C-52. We have perceived that you have been very frank with us, and I will say *merci* with a big M for the quality of your answers.

Mr. Boyle: You are welcome, sir.

[*Translation*]

M. Thacker: N'aurait-il pas fallu alors une entente douanière commune?

M. Boyle: Après tout, je ne suis qu'un simple marin. J'ai déjà mis beaucoup de temps à essayer de comprendre le commerce maritime, sans qu'il faille y ajouter les douanes.

M. Tobin: Cet argument ne vaut rien, monsieur Boyle.

M. Johnson: Une brève question: au sujet des bateaux qui sont responsables de la pollution sur la côte est, sauriez-vous, de mémoire, monsieur Boyle, dans quelle région ils. . .? Je sais qu'un bateau a coulé—il s'est brisé en deux—il y a plusieurs années, quelque part entre la Nouvelle-Écosse et Terre-Neuve. Il y a quelque temps aussi, un autre s'est échoué dans la baie de Chedabucto, à l'embauchure du Canso. Quel était l'autre auquel vous avez fait allusion?

M. Boyle: Vous avez déjà parlé, je crois, du bateau-citerne qui a éprouvé des difficultés sur la côte est. Quant aux bateaux qui ont coulé, il y en a un qui appartenait aux Gagnés, mais cela s'est produit au large de Terre-Neuve.

M. Johnson: Je dois dire, monsieur le président, que je suis bien fier que, depuis une dizaine d'années—c'est dommage que ce soit une catastrophe qui soit à l'origine des nouvelles règles contre la pollution—le Canada ait pris beaucoup de mesures pour protéger son environnement maritime en imposant de nouvelles règles, des amendes plus strictes, etc. Certes, je tiens à féliciter M. Boyle et son syndicat des installations de formation qu'ils ont établies depuis plusieurs années. J'estime qu'ils ont fait un excellent travail.

M. Boyle: Merci, monsieur.

M. Johnson: Je crois toujours que les marins canadiens sont hautement qualifiés. À mon avis, n'eut été l'intervention des expéditeurs au Canada. . . et je n'hésite pas à préciser que l'un des pricipaux adversaires à l'établissement d'une flottille canadienne en haute mer, depuis environ 15 ans que je fais partie de la Dominion Marine Association, c'est le secteur canadien des produits forestiers.

Pour ce qui est des règlements, monsieur le président, cela remonte tellement loin que j'ai même oublié à quel moment nous avons tenté pour la première fois de faire édicter de nouveaux règlements visant à protéger les expéditeurs et les marins canadiens, entre autres. J'espère bien que nous pourrons faire quelque chose pour eux maintenant—même si c'est insuffisant—car ces choses durent depuis longtemps.

M. Boyle: Je pense comme vous.

Le président: Au nom de mes collègues, monsieur Boyle, je tiens à vous remercier de votre témoignage devant le comité législatif qui examine le projet de loi C-52. Nous nous sommes aperçus que vous avez été bien francs avec nous, et je vous dis merci en toutes lettres pour la qualité de vos réponses.

M. Boyle: De rien, monsieur.

[*Texte*] [*Traduction*]

• 1720

The Chairman: The meeting is adjourned to the call of the Chair.

Le président: La séance est levée.

Canada Post Postage paid
Postes Canada Port payé
Book rate
Tarif des livres
K1A 0S9
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

On Tuesday, February 2, 1988

At 9:30 a.m.:

From the Department of Transport:

Grant Manery, Director, International Shipping Branch.

From the Canadian Transport Commission:

J.J. Groulx, Chief, Coastal Shipping Division.

From the Department of External Affairs:

John Allen, Counsel, Legal Operations Division.

From the Canadian Maritimes Industries Association:

J.Y. Clarke, President.

From MIL Davie Incorporated:

D.W. Challinor, President and Chief Executive Officer.

At 3:30 p.m.:

From the Seafarers International Union:

Andrew Boyle, Secretary-Treasurer.

TÉMOINS

Le mardi 2 février 1988

À 9 h 30:

Du ministère des Transports:

Grant Manery, directeur, Politique maritime internationale.

De la Commission canadienne des transports:

J.J. Groulx, chef, Division du cabotage.

Du ministère des Affaires extérieures:

John Allen, conseiller juridique, Opérations juridiques.

De la Canadian Maritimes Industries Association:

J.Y. Clarke, président.

De la firme MIL Davie Incorporated:

D.W. Challinor, président-directeur général.

À 15 h 30:

Syndicat des débardeurs et magasiniers:

Andrew Boyle, secrétaire-trésorier.

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 2

Tuesday, February 9, 1988

Chairman: Marcel R. Tremblay

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 2

Le mardi 9 février 1988

Président: Marcel R. Tremblay

Minutes of Proceedings and Evidence of the Legislative Committee on

BILL C-52

An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature

Procès-verbaux et témoignages du Comité législatif sur le

PROJET DE LOI C-52

Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale

---

RESPECTING:

Order of Reference

CONCERNANT:

Ordre de renvoi

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Second Session of the Thirty-third Parliament, 1986-87-88

Deuxième session de la trente-troisième législature, 1986-1987-1988

27654—1

LEGISLATIVE COMMITTEE ON BILL C-52

Chairman: Marcel R. Tremblay

Members

Iain Angus
Patrick Crofton
Michael Forrestall
Girve Fretz
Morrissey Johnson
Blaine A. Thacker
Brian Tobin—(7)

(Quorum 4)

G.A. (Sandy) Birch
Clerk of the Committee

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE PROJET DE LOI C-52

Président: Marcel R. Tremblay

Membres

Iain Angus
Patrick Crofton
Michael Forrestall
Girve Fretz
Morrissey Johnson
Blaine A. Thacker
Brian Tobin—(7)

(Quorum 4)

Le greffier du Comité
G.A. (Sandy) Birch

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from the Canadian Government Publishing Center, Supply and
Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, FEBRUARY 9, 1988
(4)

[*Text*]

The Legislative Committee on Bill C-52, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature, met at 11:10 o'clock a.m. this day, in room 208 West Block, the Chairman, Marcel R. Tremblay, presiding.

Members of the Committee present: Patrick Crofton, Michael Forrestall, Morrissey Johnson, Blaine A. Thacker and Brian Tobin.

Acting Members present: Les Benjamin for Iain Angus; Fred King for Girve Fretz.

Witnesses: *From the Atlantic Provinces Transportation Commission*: Ramsay Armitage, General Manager. *From the Canada Salt Company*: B.S. Sidoroff, Manager, General Distribution.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference, dated Wednesday, September 16, 1987, concerning Bill C-52, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other activities of a commercial nature (*see Minutes of Proceedings and Evidence, Wednesday, October 14, 1987, Issue No. 1*).

The Committee resumed consideration of Clause 2.

Ramsay Armitage made a statement and answered questions.

B.S. Sidoroff made a statement and answered questions.

It was agreed,—That the following organizations be invited to appear before the Legislative Committee on Bill C-52: The Canadian Shippers Council, the Steelworkers' Union and Ivy Lea Thousand Islands Boat Tours.

It was agreed,—That the Clerk contact the provincial governments to ascertain if they want to appear before the Committee or send a written submission.

It was agreed,—That the Committee invite representatives from the oil and gas industry to appear on February 25 at 3:00 p.m. with reference to the exemption in Clause 3(3)(a) of the Bill.

At 12:56 o'clock p.m., the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m. this day.

AFTERNOON SITTING
(5)

The Legislative Committee on Bill C-52, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature, met at 3:34 o'clock p.m. this day, in room 371 West Block, the Chairman, Marcel R. Tremblay, presiding.

PROCÈS-VERBAUX

LE MARDI 9 FÉVRIER 1988
(4)

[*Traduction*]

Le Comité législatif sur le projet de loi C-52, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale, se réunit aujourd'hui à 11 h 10, dans la pièce 208 de l'Édifice de l'ouest, sous la présidence de Marcel-R. Tremblay, (*président*).

Membres du Comité présents: Patrick Crofton, Michael Forrestall, Morrissey Johnson, Blaine A. Thacker et Brian Tobin.

Membres suppléants présents: Les Benjamin remplace Iain Angus; Fred King remplace Girve Fretz.

Témoins: *De la Commission des transports de l'Atlantique*: Ramsay Armitage, directeur général. *De la Canada Salt Company*: B.S. Sidoroff, directeur, distribution générale.

Le Comité examine de nouveau son ordre de renvoi du mercredi 16 septembre 1987 relatif au projet de loi C-52, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale (*voir Procès-verbaux et témoignages du mercredi 14 octobre 1987, fascicule n° 1*).

Le Comité examine de nouveau l'article 2.

Ramsay Armitage fait une déclaration et répond aux questions.

B.S. Sidoroff fait une déclaration et répond aux questions.

Il est convenu,—Que les organismes dont les noms suivent soient invités à comparaître devant le Comité législatif sur le projet de loi C-52: *Canadian Shippers Council, Steelworkers' Union* et *Ivy Lea Thousand Islands Boat Tours*.

Il est convenu,—Que le greffier communique avec les gouvernements provinciaux pour s'assurer si l'on désire comparaître devant le Comité, ou faire parvenir un exposé.

Il est convenu,—Que le Comité invite les représentants de l'industrie du pétrole et du gaz à comparaître le 25 février, à 15 heures, relativement à l'exemption contenue à l'alinéa 3(3)a) du projet de loi.

À 12 h 56, le Comité interrompt les travaux jusqu'à 15 h 30 cet après-midi.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
(5)

Le Comité législatif sur le projet de loi C-52, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale, se réunit aujourd'hui à 15 h 34, dans la pièce 371 de l'Édifice de l'ouest, sous la présidence de Marcel-R. Tremblay, (*président*).

Members of the Committee present: Michael Forrestall, Girve Fretz, Morrissey Johnson, Blaine A. Thacker and Brian Tobin.

Acting Members present: Les Benjamin for Iain Angus; Fred King for Girve Fretz.

Other Member present: Fernand Robichaud.

Witnesses: *From the Canadian Merchant Service Guild*: Maury Sjoquist, President. *From the Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers*: Angus Callaghan, National Vice-President. *From the Council of Forest Industries of British Columbia*: G. Bennett, Vice-President. *From the Canadian Transport Commission*: J.J. Groulx, Chief, Coastal Shipping Division.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference, dated Wednesday, September 16, 1987, concerning Bill C-52, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other activities of a commercial nature (*see Minutes of Proceedings and Evidence, Wednesday, October 14, 1987, Issue No. 1*).

Maury Sjoquist and Angus Callaghan made a statement and answered questions.

G. Bennett made a statement and with J.J. Groulx answered questions.

At 5:49 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Richard Chevrier
Committee Clerk

Membres du Comité présents: Michael Forrestall, Girve Fretz, Morrissey Johnson, Blaine A. Thacker et Brian Tobin.

Membres suppléants présents: Les Benjamin remplace Iain Angus; Fred King remplace Girve Fretz.

Autre député présent: Fernand Robichaud.

Témoins: *De la Guilde de la marine marchande du Canada*: Maury Sjoquist, président. *De la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers*: Angus Callaghan, vice-président national. *Du Conseil des industries forestières de la Colombie-Britannique*: G. Bennett, vice-président. *De la Commission canadienne des transports*: J.-J. Groulx, chef, Division du cabotage.

Le Comité examine de nouveau son ordre de renvoi du mercredi 16 septembre 1987 relatif au projet de loi C-52, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale (*voir Procès-verbaux et témoignages du mercredi 14 octobre 1987, fascicule nº 1*).

Maury Sjoquist et Angus Callaghan font une déclaration et répondent aux questions.

G. Bennett fait une déclaration, puis lui-même et J.-J. Groulx répondent aux questions.

À 17 h 49, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Greffier de Comité
Richard Chevrier

EVIDENCE

[*Recorded by Electronic Apparatus*]

[*Texte*]

Tuesday, February 9, 1988

• 1109

Le président: À l'ordre!

Nous reprenons aujourd'hui l'étude du projet de loi C-52, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale.

• 1110

Avec votre permission, nous reprenons l'étude de l'article 2.

J'invite M. Ramsay Armitage, directeur général de la Commission des transports de l'Atlantique à venir se joindre à nous.

I want to welcome Mr. Armitage. I understand you are ready to make a brief presentation, Mr. Armitage, so you have the floor.

Mr. Ramsay Armitage (General Manager, Atlantic Provinces Transportation Commission): With your permission, Mr. Chairman, I would like to give just a brief overview of our presentation and then, certainly, I will be open to any questions you may have.

Just to bring the principal elements of our brief to mind, I would like to point out to you that the Atlantic Provinces Transportation Commission, as an advisory body to manufacturers, producers, and trade groups in the Atlantic provinces with the objective of minimizing transportation costs to users to enhance market penetration both domestically and abroad, has a vital interest in Bill C-52.

The Atlantic provinces, as you would all be well aware, are virtually surrounded by water and are endowed by many fine ports and harbours. Marine transport has played, and should continue to play, a major role in meeting the transportation needs of the region.

The importance of marine transport in the movement of goods between the Atlantic provinces and points in Canada is measured not only in relation to the cargo carried, but also in terms of the competitive limits it places on rates of other carriers.

Contrary to the underlying philosophy of the *Freedom to Move* document, and legislation governing other modes of transport under which competition and market forces are to be the prime agents in providing viable and efficient transportation services, Bill C-52 is designed to continue to protect shipping interests from foreign competition. This protection to shipping companies also appears to run counter to the recognition given to

TÉMOIGNAGES

[*Enregistrement électronique*]

[*Traduction*]

Le mardi 9 février 1988

The Chairman: Order please.

We are resuming consideration of Bill C-52, an act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature.

With your permission, I will call clause 2.

I invite Mr. Ramsay Armitage, General Manager of the Atlantic Provinces Transportation Commission, to come forward.

Je vous souhaite la bienvenue, monsieur Armitage. Je crois que vous voulez faire un bref exposé. Vous avez la parole, monsieur.

M. Ramsay Armitage (directeur général, Commission des transports de l'Atlantique): Monsieur le président, permettez-moi de vous donner un bref résumé de notre exposé, après quoi je répondrai à vos questions.

Je voudrais signaler l'essentiel de notre mémoire. La Commission des transports de l'Atlantique est un organisme consultatif au service des manufacturiers, les producteurs et des entreprises commerciales des provinces de l'Atlantique, dont le souci est de réduire les coûts de transport pour favoriser la percée sur les marchés Canadiens aussi bien qu'étrangers. La Commission porte donc un intérêt très vif au projet de loi C-52.

Vous savez tous que les provinces de l'Atlantique sont presque entourées d'eau et qu'elles bénéficient de ports nombreux et excellents. Le transport maritime a toujours joué, comme il se doit, un rôle majeur en réponse aux besoins de la région en matière de transport.

L'importance du transport maritime pour l'acheminement des marchandises entre les provinces de l'Atlantique et d'autres destinations au Canada peut se mesurer non seulement au volume des cargaisons, mais également aux freins concurrentiels qu'il impose aux autres transporteurs.

Contrairement à la théorie contenue dans le rapport *Aller sans entraves* et à l'esprit qui sous-tend les lois régissant les autres modes de transport, à savoir que la concurrence et les forces du marché sont les principaux agents permettant d'assurer des services de transport efficaces et rentables, le projet de loi C-52 vise à protéger les intérêts des armateurs contre la concurrence étrangère. Cette protection accordée aux armateurs semble s'opposer

[*Text*]

transportation in the new National Transportation Act, as being a key to regional economic development.

The submission of the Atlantic Provinces Transportation Commission addresses two areas of concern in relation to Bill C-52.

First, the granting of waivers is an essential element of the bill. The APTC wishes to ensure that waivers will be granted expeditiously when no suitable—that is suitable both in a physical and an economic sense—Canadian vessel is available.

We would like to see, as part of the legislation itself, a definition of a suitable vessel that will include a requirement for a competitive level of rates of a Canadian versus a non-Canadian vessel. In other words, even given a situation where a suitable Canadian vessel is available to accommodate the needs of a shipper, unless that Canadian vessel also offers a competitive level of freight rates, in our view, a waiver should immediately be granted to the applicant allowing the use of a foreign ship.

The second concern of the APTC, as addressed in our submission, relates to the application of a customs duty for the use of a foreign ship under a temporary entry process. The payment of a duty becomes an added cost to Canadian manufacturers and producers and makes Canadian goods less competitive with goods from foreign sources in Canadian markets. The assessment of duty does nothing to protect Canadian shipowners because it applies only after the granting of a waiver and only when no suitable Canadian vessel is available.

The position of the Atlantic Provinces Transportation Commission is that no duty whatsoever should be assessed on a foreign ship operating in Canadian coastal waters under a waiver.

The objective of our submission is not to cause the loss of business to Canadian shipowners, or result in lost employment of Canadians in the marine industry, but rather to create a framework that will help to ensure that freight rates of Canadian vessels are held in check and that manufacturers and producers in Atlantic Canada benefit fully from competition of water carriage.

• 1115

We certainly appreciate the opportunity to come before you today and express these views.

Mr. Tobin: I want to thank the witness for the brief. As an Atlantic Canadian, I am a little surprised at some of the tone expressed in the brief, in the sense that my reading of what is being said here is that Mr. Armitage—and perhaps I have misunderstood what you have said, and you can correct me—basically submits that Bill C-52, as currently drafted, protects the Canadian shipping

[*Translation*]

également à l'objectif de la nouvelle Loi nationale sur les transports, à savoir que les transports seraient utilisés comme outils d'expansion économique régionale.

Le mémoire de la Commission des transports de l'Atlantique porte sur deux inquiétudes découlant du projet de loi C-52.

Tout d'abord, il est essentiel que le projet de loi contienne des dérogations. La Commission souhaite garantir que ces dérogations seront accordées dans les plus brefs délais quand aucun navire canadien adapté, du point de vue matériel comme du point de vue économique, ne sera disponible.

Il faudrait que la loi contienne une définition de ce que l'on entend par navire adapté, laquelle devra inclure l'exigence de tarifs concurrentiels pour les navires canadiens par rapport aux navires étrangers. En d'autres termes, dans le cas où un navire canadien adapté serait disponible pour répondre aux besoins d'un expéditeur, il faudrait qu'il offre en outre des tarifs de transport concurrentiels, à défaut de quoi une dérogation devrait être accordée immédiatement à celui qui demande la permission d'utiliser un navire étranger.

Deuxièmement, la Commission, comme elle l'expose dans son mémoire, s'inquiète du prélèvement de droits de douane lorsqu'un navire étranger est utilisé de façon temporaire. Le versement des droits vient s'ajouter aux coûts des manufacturiers et des producteurs canadiens, réduisant la compétitivité des biens canadiens par rapport aux biens étrangers sur les marchés au Canada. L'évaluation de ces droits ne protège en rien les armateurs canadiens, car ils ne s'appliquent qu'une fois la dérogation accordée, c'est-à-dire quand aucun navire canadien adapté n'est disponible.

Selon la Commission des transports de l'Atlantique, aucun droit ne devrait être prélevé quand un navire étranger fait du cabotage dans les eaux canadiennes, en vertu d'une dérogation.

Notre mémoire ne vise absolument pas à porter préjudice aux armateurs canadiens ou à réduire le nombre des emplois dans le secteur maritime au Canada, mais plutôt à créer un cadre qui permettra de garantir la stabilité des tarifs de transport maritime au Canada pour que les manufacturiers et les producteurs de la région de l'Atlantique puissent profiter pleinement d'une situation concurrentielle dans le secteur du transport maritime.

Nous vous remercions de nous avoir donné l'occasion d'exposer notre point de vue aujourd'hui.

M. Tobin: Je remercie le témoin de son mémoire. Je réside dans la région de l'Atlantique, et je m'étonne du ton de votre mémoire, car si j'ai bien compris ce que vous avez dit, monsieur Armitage—et reprenez-moi si je me suis trompé—le projet de loi C-52, sous sa forme actuelle, protégerait les transporteurs canadiens, sans accorder toutefois une protection nette aux expéditeurs canadiens.

[*Texte*]

industry, and there is no clear protection for Canadian shippers.

Mr. Armitage, with all due respect, we had witnesses last week, who obviously said some very different things about the bill, but, more importantly, we had officials who police, who actually make the decisions about when and how waivers are issued. They were talking in terms of, for example, requests for waivers coming in on Tuesday and being dealt with by Thursday or Friday. That hardly sounds like a system that gives undue protection to Canadian shippers.

Can you give me some examples to substantiate this notion that the bill, as currently written, or the system, as currently operated, provides undue protection to Canadian shipping?

Mr. Armitage: I frankly cannot provide an array of examples. I suppose this stems from the fact that so little coast-wise cargo is actually moved in foreign ships. I believe it is less than 1%. It is therefore difficult to come up with precise examples.

What we are trying to ensure here is the opportunity to use foreign ships when Canadian ships are not competitive. We therefore get the benefit of competition.

I can give you one example that might help to shed a little light on that point though. It is an example taken from a study done by the Livestock Feed Board of Canada, dated November 1986, having to do with the feasibility of the use of foreign flags—the study went a little further than that—and grain for the Atlantic provinces, imported from other countries dealing with feed grains. In part of their report, it says:

> It would be very difficult to operate under the present regulations because, as evidenced by *Nowsco Marine* of Halifax, who had an opportunity to charter three Norwegian ships of 10,000 to 12,000 tonne capacity size, this spring, they had only 72 hours to make a decision, and they could not get a response from the Canadian Transport Commission in time.

I am not saying this is typical of the situation; in fact, I doubt very much it is, but it is an example, and we want to ensure the opportunity is there.

Mr. Tobin: I think it is important it be on the record. I certainly understand where Mr. Armitage is coming from. The Atlantic Transportion Commission rightly wants to make sure that the region we speak of does not find itself in the position of having, as a captive because of regulations, to subsidize, to meet some other policy objective by subsidizing, by mandate, a Canadian industry.

My reading of Bill C-72, certainly the current circumstance, perhaps with some exceptions you could bring to our attention, of which this is one, could not get a ruling within 72 hours, but I doubt most waivers are asked for that quickly. It is probably a very tiny

[*Traduction*]

Monsieur Armitage, la semaine dernière, nous avons entendu des témoins qui avaient une opinion très différente du projet de loi et, ce qui est encore plus important, nous avons entendu des représentants des autorités, ceux qui prennent la décision d'accorder des dérogations. Ils nous ont dit, notamment, que les demandes de dérogation qui arrivaient le mardi étaient réglées le jeudi ou le vendredi suivant. À mon avis, on peut difficilement dire qu'un tel régime protège indûment les armateurs canadiens.

Pouvez-vous me donner des exemples tirés des dispositions du projet de loi, dans son libellé actuel, ou encore du régime actuel, qui prouveraient que les armateurs canadiens bénéficient d'une protection démesurée?

M. Armitage: À la vérité, je ne peux pas vous donner toute une variété d'exemples. C'est sans doute parce que très peu de navires étrangers font du cabotage au Canada. Je pense que cela représente moins de 1 p. 100. Il serait donc difficile de vous donner des exemples précis.

Nous voudrions garantir ici la possibilité d'avoir recours à des navires étrangers quand les navires canadiens ne sont pas compétitifs. Ainsi, nous profiterions d'un climat de concurrence.

Je peux vous donner un exemple qui vous aidera à comprendre mon point de vue. Je tire cet exemple d'une étude faite par l'Office des provendes du Canada, en date de novembre 1986, concernant la possibilité d'avoir recours à des navires battant pavillon étranger, et ce n'était qu'un élément de l'étude, pour le transport dans les provinces de l'Atlantique du fourrage importé. Je cite:

> Les règlements actuels rendent les choses difficiles, comme a pu le constater la *Nowsco Marine* de Halifax, qui avait la possibilité de noliser trois navires norvégiens de 10,000 à 12,000 tonnes, ce printemps, avec seulement 72 heures pour prendre une décision. La réponse de la Commission canadienne des transports n'est pas parvenue à temps.

Je ne dis pas que ce soit une situation typique. En fait, c'est plutôt un cas d'espèce, mais c'est un exemple et nous voulons nous assurer que nous en avons la possibilité.

M. Tobin: Je pense qu'il est important d'avoir cité cet exemple. Je comprends certainement le point de vue de M. Armitage. La Commission des transports de l'Atlantique veut s'assurer que la région n'est pas paralysée à cause des règlements à tel point qu'on soit obligé de subventionner le secteur industriel canadien pour atteindre d'autres objectifs.

D'après mon interprétation des dispositions du projet de loi C-72, à quelques exceptions près, et vous en avez cité une, il ne serait pas possible d'obtenir une décision dans un délai de 72 heures. Toutefois, je doute que la plupart des dérogations soient demandées dans des délais

[*Text*]

percentage. My reading is that, if anything, it is right now a pretty good deal on waivers. There is literally no minimal time requirement. The guidelines do not say you even have to have 10 hours. You can literally try to ask for a waiver for tomorrow, and if you are lucky enough to get it, good luck.

• 1120

Therefore my sense is that the act does not put us in the position currently, and your own figure that less than 1% of coastal trade is being carried by foreign vessels is evidence that the act is functioning fairly well now for Canadian shipping, despite the ability to apply for waivers.

Another thing you say interests me. On page 4, paragraph (d), you wonder whether or not the policy being pursued by the government is contrary to the philosophy underlying Canadian transportation policy. Of course the new creed in Canadian transportation policy is deregulation. I presume that is the philosophy you are talking about? Is it?

Mr. Armitage: That is correct.

Mr. Tobin: You say:

> (d) transportation is recognized as a key to regional economic development and commercial viability of transportation links is balanced with the regional economic development objectives. . .

You are well aware, because your organization was quite vocal at the time, of the attempt by all of Canada's Premiers, lead primarily by the Atlantic Premiers, to have written into the deregulation bill the primacy of the regional development role of transportation so it was not lost to the deregulation thrust as a policy arm of governments. Your organization supported that, as did the Atlantic Provinces Chamber of Commerce, with whom you are associated.

Yet I see you using the same principle here under paragraph (d) to argue the opposite, to argue that keeping government and government regulation out is an important way of meeting the objective. But some months ago we were arguing the opposite, that we needed to retain the ability in Atlantic Canada on transportation policy to use transportation as a vehicle of regional economic development and not to be stuck with a deregulation philosophy that would wipe out our ability to make policies particular to our region.

I just wonder whether or not there has been an update on your organization's philosophy with respect to this particular point.

Mr. Armitage: I do not think we have reversed ourselves on this at all. In fact, we are being quite consistent with our original objective to ensure that kind of firm statement was part of national transportation

[*Translation*]

aussi brefs. Cela ne s'appliquerait que dans une faible proportion. D'après mon interprétation, les dispositions du projet de loi sont très douces concernant les dérogations. Il n'y a pas de limite de temps. Les directives n'exigent même pas 10 heures. On peut pour ainsi dire demander une dérogation pour le lendemain, et l'obtenir avec un peu de chance.

Par conséquent, j'ai l'impression que la loi ne crée pas la situation décrite, et vos propres données suivant lesquelles moins de 1 p. 100 du cabotage serait assuré par des navires étrangers, prouvent que la loi sert bien actuellement les intérêts des armateurs canadiens, bien que l'on puisse demander des dérogations.

Vous avez dit autre chose qui m'intéresse. À la page 4, au paragraphe d), vous vous demandez si la politique actuelle du gouvernement ne serait pas contraire aux principes de la politique canadienne en matière de transport. Bien sûr, le nouvel élément de la politique canadienne en matière de transport est la déréglementation. Je suppose que c'est de cela que vous parlez, n'est-ce pas?

M. Armitage: C'est cela.

M. Tobin: Vous dites:

> d) le transport est reconnu comme un outil d'expansion économique régionale et la rentabilité commerciale des modes de transport se mesure aux objectifs d'expansion économique régionale. . .

Vous savez très bien, votre organisation s'étant manifestée vigoureusement à l'époque, que tous les premiers ministres provinciaux, sous la houlette des premiers ministres de la région de l'Atlantique, ont fait inscrire dans la Loi sur la déréglementation la préséance du rôle des transports en matière d'expansion économique afin que cette dernière ne soit pas victime de cette déréglementation. Votre organisation, tout comme la Chambre de commerce des provinces de l'Atlantique à laquelle vous êtes associé, a appuyé cela.

Toutefois, je vois que vous invoquez le même principe au paragraphe d) pour présenter l'argument contraire, à savoir que pour atteindre le même objectif, il faudrait réduire la réglementation gouvernementale. Il y a quelques mois, vous faisiez valoir le contraire en disant qu'il fallait que la région de l'Atlantique puisse conserver la possibilité d'utiliser la politique en matière de transport comme outil d'expansion économique régionale, la déréglementation menaçant d'interdire toute politique particulière à notre région.

Est-ce qu'il y aurait eu réalignement des positions de votre organisation concernant ce point?

M. Armitage: Je ne pense pas que nous ayons renversé la vapeur. En fait, nous sommes très logiques avec les objectifs de départ, qui sont de garantir fermement ce principe dans la politique nationale des transports. Nous

[*Texte*]

policy. We are repeating it here in respect to Bill C-52 from the point of view that if there is an absence of real competition, any kind of a lessening of marine competition by restrictions, against the use of foreign vessels in this case, then our point is that we feel that this works against regional economic activity in the sense that it could have the effect of lessening the ability of manufacturers and producers to compete in the marketplaces as effectively. That is the point we are trying to make. So they need low rates, and the opportunity for low rates, in this instance in relation to Bill C-52, would be afforded, in our view, through an effective waiver system.

Mr. Tobin: I thank Mr. Armitage for those comments, because it is a very important clarification of what is being said here.

Mr. Armitage will appreciate better than most other witnesses—there are a good many Atlantic members around the table—in making the case you would have us make, that we have to keep in Atlantic Canada, because of our unique circumstances, some ability to use transportation as a key to regional development. We demand that for ourselves as a region. There is a fine balancing act for us. We cannot on the one hand be demanding that nothing occur in the act as it affects Atlantic Canada that would put us in the position of protecting Canadian shipping interests or the shipbuilding industry, but on the other hand, with respect to our own region, demand that we be allowed to retain some measure of regulation to enhance economic development in the region. So there is a balancing act for us, and I would not want the impression left—and you have not left it; clearly you have done the opposite—that we want it both ways in Atlantic Canada. We would lose whatever base of support we have been able to generate throughout all parties on Parliament Hill.

Mr. Benjamin: Mr. Armitage, as a prairie boy I will not pretend to be any kind of an expert at all. I am very ignorant about a lot of things having to do with marine, but—

Mr. Tobin: He knows every pub between Halifax and St. John's.

Mr. Benjamin: I wish I did.

You keep talking about your commission recommending that the people you assist and advise and what not and your organization wanting to have the benefit of competition from foreign shipping.

• 1125

Well, there is competition and there is competition, you know. There is fair competition, which is fair ball in anybody's yard, but you and I and everyone know there are dozens of countries that have fleets of ships that are heavily subsidized one way or another, in either the building of them or the operating of them or both, and crewed with people like those from the Philippines or Taiwan or South Korea, who get anywhere from 50¢ an

[*Traduction*]

réitérons cela aujourd'hui à propos du projet de loi C-52, car en l'absence d'une véritable concurrence, avec la baisse de la concurrence due aux restrictions, avec l'interdiction d'avoir recours à des navires étrangers, nous craignons que l'activité économique régionale soit menacée car cela pourrait diminuer la compétitivité des manufacturiers et des producteurs sur les marchés. Voilà ce que nous voulons démontrer. Il faut des tarifs bas, la possibilité de s'en prévaloir et, avec les dispositions du projet de loi C-52, il faudrait, à notre avis, un régime efficace de dérogations.

M. Tobin: Je remercie M. Armitage de ces remarques, car elles apportent des précisions importantes à son témoignage.

M. Armitage comprendra mieux que tous les autres témoins, et il y a ici beaucoup de représentants de l'Atlantique, qu'étant donné les conditions spéciales qui existent là-bas, il faut pouvoir utiliser les moyens de transport comme outil d'expansion régionale. C'est ce que notre région exige. Pour nous, il faut donc procéder avec beaucoup de doigté. On ne peut pas, d'une part, demander qu'aucune disposition de la loi ne nuise aux intérêts des armateurs canadiens ou des constructeurs de navires, et d'autre part, pour l'ensemble de notre région, demander que l'on préserve la possibilité d'une réglementation afin de stimuler l'expansion économique régionale. Pour nous, cela signifie un équilibre et je ne voudrais pas qu'on ait l'impression... vous n'avez pas donné cette impression car manifestement vous voulez le contraire... l'impression que la région de l'Atlantique veut avoir le beurre et l'argent du beurre. Si c'était le cas, nous perdrions l'appui que nous avons réussi à obtenir au sein de tous les partis représentés sur la Colline.

M. Benjamin: Monsieur Armitage, je suis des Prairies et je ne prétends pas être expert en la matière. Il y a beaucoup de choses que j'ignore concernant la marine mais...

M. Tobin: Il connaît bien tous les cafés entre Halifax et Saint-Jean, Terre-Neuve.

M. Benjamin: J'aimerais bien.

Votre commission, dites-vous, recommande que les gens que vous servez puissent compter sur la concurrence des armateurs étrangers.

Eh bien, il faut s'entendre quand on parle de concurrence. Il y a une concurrence loyale, où tout le monde est logé à la même enseigne, mais vous et moi savez très bien qu'il y a des douzaines de pays qui ont des flottes intensément subventionnées, soit pour la construction des navires, soit pour la navigation elle-même, les équipages venant de pays comme les Philippines, Taiwan, La Corée du Sud, ne touchant que

[*Text*]

hour to $1.50 an hour. Of course they will have lower freight rates. They can undercut anyone and everyone. Now that is not fair competition, not in the context of Atlantic Canada, or anywhere else in Canada.

Surely you cannot expect the operators of Canadian vessels and the Canadian crews to survive in that kind of a milieu. You could run them all out of business. There are enough foreign ships around the world that could handle our coastal trading easily. Many of them are looking for business, or do not have enough business to keep operating steadily.

I for one just cannot accept and cannot agree with your request of the benefits of so-called competition from foreign shipping. If it were countries that had the same kind of standards we do, or close to them, whether it is the vessels themselves or the people who crew them, fine, that would be fair, but that is not the case and we all know it. Now why should we hold still for that?

Mr. Armitage: That is a good question, Mr. Benjamin. I probably do not have a very good answer. The only answer I really have for you is that I think it would be unfair, though, on the other hand, to suggest that shippers should bear the burden of any form of assistance or support that may be needed by the shipowners, or the shipyards in effect.

If there is need for direct subsidization, I think that is the sort of thing that should be done, rather than shippers and transportation users bearing that burden instead. It could even be less costly to the nation, rather than having an artifically high level of freight rates, and certainly it would be more visible in terms of what it is really costing the nation. As I say, I am not sure that is a really good answer, but it is about the only answer I have.

Mr. Benjamin: There is something else it seems to me you have to square. When you say "artifically high freight rates", I do not know of any coastal shipping companies that are laughing all the way to the bank. They are competing with one another, and they have to recover their costs, and try to get a return on their investment, and make a few bucks. They compete with one another, but to expect them to compete. . . You may say their rates are artifically high compared to a ship with Panamanian or Liberian registry, but it is not fair competition.

Is it not correct that the people who ship and receive those commodities on coastal trading pass their costs of freight on to the consumer? It ends up being paid by the consumer of the commodity. Is there not also at least a partial payment under the Maritime Freight Rates Act, or some subsidy provided for transportation, to provide an equity of treatment for the shippers and receivers, the consumer, and as well as on the other side of the coin, the vessels and crews? Is that not the sort of typical Canadian

[*Translation*]

de 50c. à 1,50$ l'heure. Bien entendu, ils offriront des tarifs de transport inférieurs. Ils peuvent défier toute concurrence. On ne peut pas dire que ce soit une concurrence loyale pour la région de l'Atlantique, ou toute autre région.

On ne peut pas s'attendre à ce que les armateurs canadiens et les équipages canadiens survivent dans ces conditions-là. Ils risquent d'être anéantis. Il se trouve assez de navires étrangers de par le monde pour faire tout notre cabotage facilement. Beaucoup cherchent à prendre de l'extension et n'ont pas assez de travail pour tourner à plein rendement.

Je ne peux pas être d'accord avec vous et je ne peux pas accueillir favorablement votre demande concernant la soi-disant concurrence des bateaux étrangers. S'il s'agissait de pays qui ont les mêmes normes que nous, ou à peu près, pour ce qui est de la construction des navires comme pour la rémunération des équipages, ce serait juste, mais nous savons tous que ce n'est pas le cas. Pourquoi accepterions-nous cela?

M. Armitage: C'est une bonne question, monsieur Benjamin. Je n'ai sans doute pas une très bonne réponse à vous offrir. Je vous dirai tout simplement qu'il serait par ailleurs injuste de forcer les expéditeurs à assumer le fardeau de l'aide que l'on devrait peut-être offrir aux armateurs ou encore aux chantiers navals.

S'il est nécessaire de procéder par suvbvention directe, on devrait y réfléchir plutôt que de demander aux usagers, aux expéditeurs, de faire les frais de la situation. Il en coûterait peut-être moins au Canada de procéder ainsi que de maintenir des tarifs de transport artificiellement élevés, et, très certainement, on verrait beaucoup mieux ce que tout cela coûte au pays. Je ne suis pas sûr que ce soit une bonne réponse, mais c'est la seule que je puisse vous donner.

M. Benjamin: Il y a un autre facteur dont il faut tenir compte selon moi. Vous parlez de tarifs de transport de marchandise artificiellement élevés mais je ne connais aucune compagnie de cabotage qui ait le monopole là-bas. Toutes les compagnies se livrent concurrence, elles doivent rentrer dans leurs frais, voir à la rentabilité de leur investissement, réaliser des bénéfices. Elles se livrent concurrence mais s'attendre à ce qu'elles fassent concurrence. . . Vous pouvez dire que leurs tarifs sont artificiellement élevés par rapport à ceux des armateurs de Panama ou du Libéria, mais dans ce cas-là ce ne serait pas une concurrence loyale.

N'est-il pas vrai que les expéditeurs et les destinataires des biens transportés au cabotage répercutent leurs coûts de transport sur les consommateurs? Ces frais se répercutent sur le prix des produits à la consommation. En outre, n'y a-t-il pas au moins une subvention partielle en vertu des dispositions de la Loi sur les taux de transport des marchandises dans les provinces maritimes, ou une subvention assurée pour le transport afin de traiter équitablement les expéditeurs et les destinataires, le

[*Texte*]

way of trying to meet both sides of the problem as well as we can to try to be fair?

Mr. Armitage: If it were a matter of simply passing those extra costs on to the consumers of the country, I am not sure our concern would be nearly so great.

• 1130

What often is the case, I understand—and Mr. Sidoroff of The Canadian Salt Company Ltd. will be appearing before you following my presentation and perhaps can deal with this more specifically. However, my impression is that very often, in dealing with the use of a vessel to move a cargo to a particular Canadian market—we are talking about Canadian coast-wise trade—that if the Canadian material, which may be a mineral product, resource-oriented materials, or even manufactured products, is not priced competitively, landed in the marketplace, then it could easily be replaced by foreign material coming in from other countries. So I am not sure it is just a matter of passing along higher cost to the consumer. I do not think it is that simple.

Mr. Benjamin: Are you talking about commodities moved from one place in Canada—let us say salt—to the market in central Canada, whatever, in competition with salt that could come in on a salty from some other part of the world?

Mr. Armitage: Exactly, that would be one example.

Mr. Benjamin: Is that kind of shipment the majority of the trade you are talking about, or is it only a small part of it?

Mr. Armitage: I cannot say with any real knowledge that it would be the majority, but in my view it is certainly a significant proportion. It is not a very good answer, but it is the best I have.

I do not have any statistics that would identify what is involved in precise terms. But my impression is that most of the materials moved by water would be subject to foreign competition in the marketplace.

Mr. Benjamin: What would you do in the case of a national emergency and our laws allowed what you want, and we had to acquire very quickly the use of a number of ships? Say we had to move a whole brigade up a coast some, one side of Canada or the other, or some other natural disaster, and we had to have an immediate supply of coastal-type ships or any kind of ships, but the foreign vessels are not available. I suppose you could commandeer them once they get into one of your ports, but what would you do? It seems to me if what you are asking for were in place, there would be little, if anything, left of Canadian coastal shipping. It would be foreign.

[*Traduction*]

consommateur, de même que les autres, les propriétaires des navires et les équipages? N'est-ce pas là une solution typiquement canadienne pour ménager la chèvre et le chou, tout en essayant d'être juste?

M. Armitage: S'il s'agissait tout bonnement de la répercussion de ces coûts supplémentaires sur les prix à la consommation, notre inquiétude ne serait pas aussi grande.

Il se produit ceci—je crois comprendre que M. Sidoroff de la Canadian Salt Company Limited comparaîtra après moi et il pourra vous donner plus de détails. Très souvent, lorsqu'un navire doit transporter une cargaison vers un marché canadien quelconque, je parle évidemment toujours du cabotage au Canada, si le prix de la matière première canadienne, du produit minier ou encore du produit manufacturé, n'est pas concurrentiel une fois livré sur le marché, cette marchandise peut facilement être remplacée par un équivalent étranger. Je ne pense donc pas que la solution consiste tout simplement à répercuter le coût supplémentaire sur le consommateur.

M. Benjamin: Vous parlez de denrées comme le sel qu'on transporte d'une localité canadienne vers un marché central du Canada et qui se trouve en concurrence avec du sel étranger transporté par bateau?

M. Armitage: Le sel serait un exemple.

M. Benjamin: Ces transports constitueraient-ils la majorité du commerce dont vous parlez ou simplement une infime partie?

M. Armitage: Je ne sais pas s'ils pourraient en constituer la majorité, mais certainement une partie importante. Je regrette de ne pas pouvoir vous répondre de façon plus précise.

Je n'ai pas de statistiques qui pourraient préciser davantage la situation. Je pense cependant que la plus grande partie des denrées transportées par bateau pourraient être soumises à la concurrence étrangère.

M. Benjamin: Si nos lois vous permettaient d'agir comme vous le souhaitez, que se passerait-il si nous avions une urgence, si nous devions trouver rapidement un certain nombre de navires? Il nous faudrait toute une flottille sur une côte ou sur l'autre, à la suite d'une catastrophe naturelle ou d'un autre événement; nous aurions besoin de navires de cabotage ou d'autres navires, mais les navires étrangers ne seraient pas disponibles. Je suppose qu'ils pourraient être réquisitionnés lorsqu'ils accosteraient dans nos ports, mais autrement que pourrions-nous faire? Il me semble que si la mesure que vous préconisez était mise en place, nous ne pourrions presque plus avoir de navires canadiens de cabotage. Toute la flotte serait étrangère.

[*Text*]

Mr. Armitage: Frankly, I do not accept the premise, given the type of change we are advocating for Bill C-52, that this would in fact eliminate the Canadian shipowners from the marketplace. What we feel it would do, it would help to ensure that they are competitive in terms of the level of rates available to shippers. So I cannot accept the fact that they would disappear.

In terms of ensuring there are adequate Canadian ships to meet a national emergency, really I am not sure it is something that can be accommodated by way of Bill C-52. If that is the kind of thing needed in terms of a national policy objective, I cannot help but think it is something that should be addressed in some form of direct subsidization to the marine industry.

Mr. Benjamin: I do not see how a Canadian shipper, coastal-trader—his seamen are getting $24,000 a year—can have freight rates equal to a foreign-flag vessel whose seamen are getting $4,000 a year. It is just so totally unfair and patently bad that I do not see how Canada could hold still for that. I doubt very much if people in Atlantic Canada would. Do you really think they would accept that kind of disparity as fair competition?

Mr. Armitage: I really cannot answer that in terms of the interests of the shippers of the Atlantic provinces. We just want to ensure we have a fair degree of competition in the marine industry, and to help ensure that, we feel there should be an opportunity to use foreign ships when suitable Canadian ships—in the sense of both competitive in terms of freight rates and physical suitability—are not available.

• 1135

Mr. Johnson: Mr. Armitage, your recommendation is that foreign ships operating in Canada's coastal waters, whether under waiver or licence, not pay any duty. I fail to understand how you could make such a recommendation, considering the fact Canadian ships, even on parts they have to bring in, parts not obtainable here in Canada, because they do not fit a type of engine, but are manufactured in Canada. . . c. For instance, there are lots of oil seals manufactured in Canada, but not for certain specific types of engines, and even if you bring that in, you have to pay sales tax and import duty on it.

I fail to understand how you could recommend that a foreign ship, which has contributed absolutely nothing to the economy of Canada, not even as much as paying wages, would not have to pay any duties at all. If you are talking about 1/120th duty, what saving is there to the consumer, say, for instance, on the cost of the shipping company that might have chartered that vessel? What extra cost is going to be added on to the commodity used by the consumer?

[*Translation*]

M. Armitage: Je ne vois pas comment la modification que nous préconisons au projet de loi C-52 pourrait faire disparaître les propriétaires canadiens. Elle ne ferait qu'assurer une meilleure concurrence des tarifs d'expédition.

Quant à disposer d'un nombre suffisant de navires canadiens en cas d'urgence nationale, je ne sais pas si le moyen le plus approprié est bien le projet de loi C-52. S'il doit y avoir une politique nationale à cet égard, il doit être question à ce moment-là de subventions directes au secteur maritime.

M. Benjamin: Je ne vois pas comment les armateurs canadiens, les navires de cabotage, qui paient leurs marins 24,000$ par an, peuvent avoir des prix de transport égaux à ceux des navires sous pavillon étranger qui versent à leurs marins 4,000$ par an. C'est si injuste, que je ne vois pas comment le Canada peut l'accepter. Je doute beaucoup également que les gens de la région atlantique puissent l'accepter. Vous croyez vraiment que la concurrence est loyale?

M. Armitage: Je ne peux pas parler au nom des expéditeurs des provinces de l'Atlantique. En ce qui nous concerne, nous souhaitons simplement une concurrence suffisante dans le secteur maritime. A cette fin, nous croyons que nous devons avoir recours à des navires étrangers lorsque les navires canadiens ne conviennent pas, tant du point de vue des prix du transport que de la disponibilité matérielle.

M. Johnson: Monsieur Armitage, vous recommandez que les navires étrangers faisant le commerce dans les eaux côtières du Canada, peu importe qu'ils soient exemptés ou qu'ils naviguent sous licence, ne paient pas de droits de douane. Je ne vois pas comment vous pouvez préconiser une telle mesure, compte tenu du fait que les navires canadiens, lorsqu'ils doivent faire venir d'ailleurs des pièces qui ne sont pas disponibles au Canada, car on fabrique peut-être des pièces du même genre au Canada, mais elles ne conviennent pas à tel ou tel type de moteur. . . Par exemple, le Canada fabrique des joints étanches à l'huile, mais pas pour certains types de moteur; lorsque les navires canadiens les font venir, ils doivent acquitter les taxes de vente et les droits de douane prévus.

Je ne comprends vraiment pas pourquoi vous voudriez que les navires étrangers, qui n'apportent absolument rien à l'économie canadienne, même pas sous forme de salaires, ne paient aucuns droits de douane. Prenez 1/120e des droits de douane. Qu'est-ce que cela représente pour le consommateur par rapport au coût d'affrètement? Quel coût supplémentaire pourrait bien être ajouté au bout du compte à cause de ces droits?

[*Texte*]

Mr. Armitage: The thrust of the point we are trying to make about the application of duty for the temporary use of a foreign vessel is, once having granted a waiver, under the waiver system advocated in the bill, and we have asked for certain modifications there, too, which establishes the fact there is no suitable Canadian vessel available, the application of a duty at this stage really does nothing to protect the Canadian shipowner, or for that matter the Canadian shipyard, because the waiver has only been granted because there is no suitable Canadian vessel available.

The analogy we draw at this point, in relation to that, is it is similar to the Canadian customs tariff pertaining to goods of a class or a kind not made in Canada, for which there are special concessions. You bring in something not made in Canada, there is provision to avoid duty. We put it in a context similar to that, Mr. Johnson.

Mr. Johnson: I address that class or kind not made in Canada is acceptable, but in a lot of cases, because certain parts for engines are made in Canada but may not necessarily suit the type of equipment on board a ship, you have to pay duty on it.

Shipowners who do have ships that are Canadian registry, whether they have been built in Canada or were duty-paid ships, as Canadian corporations, they are paying corporate taxes and so on, and the crews working on those vessels are paying income tax and contributing to the economy of Canada. But you are saying we should allow a foreign-owned, foreign-operated ship to come into Canada and not have to make any contribution at all that would help pay for the services the government of Canada must maintain, whether it be lighthouses or dredging of channels.

Considering the small modest amount they are taxed now, I think that is grossly unfair.

• 1140

I agree where you say there are no ships available in Canada to do that type of work, but you also went a little further than that. You said ships in Canada that can be competitive with foreign ships. So you are not only bringing in the non-availability of Canadian ships in granting a waiver, but you are also saying that a shipowner, whether it be a large ship or a small one, should also tell the Transport Commission how much he is going to charge for moving goods or for a charter to go into the eastern Arctic to do some seismic work or something like that—and the other company, the foreign company, can go a lot more cheaply.

[*Traduction*]

M. Armitage: En ce qui concerne l'application des droits de douane aux navires étrangers utilisés temporairement, une fois que l'exemption a été accordée en vertu du système dérogatoire prévu par le projet de loi, et nous réclamons des modifications à ce niveau également, du fait qu'il n'y avait vraiment pas de navires canadiens disponibles, l'imposition des droits de douane ne signifie plus rien pour les propriétaires de navires canadiens, même pour les chantiers maritimes canadiens. En effet, si l'exemption a été accordée, c'est qu'il n'y avait pas de navires canadiens disponibles à ce moment-là.

Nous faisons le rapprochement avec la réglementation concernant les droits de douane sur les produits qui ne sont pas fabriqués au Canada; ces biens font l'objet de concessions spéciales. Si quelqu'un veut importer un produit qui n'est pas fabriqué au Canada, il y a une disposition qui lui permet d'éviter d'acquitter des droits de douane. Nous estimons que la situation est la même dans ce cas-ci, monsieur Johnson.

M. Johnson: Je comprends très bien qu'il y ait des biens qui soient exemptés des droits de douane parce qu'ils ne sont pas fabriqués au Canada, mais il peut très bien arriver qu'il y ait des pièces d'équipement qui soient fabriquées au Canada mais qui ne conviennent pas nécessairement à certains moteurs à bord de navires. A ce moment-là, les droits de douane s'appliquent quand même.

Il y a des propriétaires de navires qui ont fait immatriculer leurs navires au Canada, qu'ils aient été construits au Canada ou qu'ils aient été dédouanés; ce sont des sociétés canadiennes qui paient des impôts comme tels, dont les équipages paient des impôts et contribuent à l'économie canadienne. Vous dites, vous, que les navires étrangers devraient pouvoir commercer au Canada sans rien contribuer à son économie, sans même aider le gouvernement du Canada à défrayer le coût de services comme l'entretien des phares et le dragage des chenaux.

Les navires étrangers paient déjà si peu de droits actuellement, que votre suggestion semble très injuste.

Je pourrais être d'accord avec vous pour ce qui est de la disponibilité au Canada de navires capables d'effectuer le travail, mais vous allez plus loin. Vous voudriez que les navires disponibles au Canada puissent soutenir la concurrence des navires étrangers. Donc, la condition de l'exemption n'aurait plus simplement à voir avec la disponibilité ou non-disponibilité des navires canadiens, mais avec le prix que le propriétaire du navire communiquerait à la Commission canadienne des transports pour le transport ou l'affrètement des denrées servant, par exemple, à des travaux sismiques dans l'Arctique oriental ou à une activité quelconque, étant entendu que les propriétaires étrangers pourraient toujours pratiquer des prix inférieurs.

[*Text*]

Mr. Armitage: The only other response that comes to mind is that, if we were talking about something that is in fact paid with a cost assumed by a foreign company—that being the foreign shipowner, for example—then it might be quite a different thing; but what we are really talking about is a duty assessed against the use of a foreign vessel by a Canadian shipper. It is the Canadian shippers, who in effect, as far as our interests are concerned, are manufacturers and producers in the Atlantic provinces, who end up bearing the cost for the duty. It just becomes an extra cost of moving their goods to the marketplace.

Mr. Johnson: I recall some years ago when side loaders were brought into use in transporting of goods from Montreal to St. John's, Newfoundland. At the time I guess there was a longshoremen's strike. Everybody was told what a great saving this was going to be to the consumer. You look at 30¢ a tonne in savings on canned or tinned milk. How do you break that down into a saving to the consumer? If you have 2,000 pounds of milk—one tin is probably about one pound—how do you put a saving of 30¢? I am not saying that because I was against modernization, and you cannot stop progress; but all I am saying is that I do not see how that duty is going to have big effect on profits of the shipper or a saving to the consumer, considering the amount of duty.

Mr. Forrestall: It could go to gouging. You give the man a licence and he rips you off.

Mr. Johnson: That was not really a question. It was a statement, more or less, that I was making.

An hon. member: You were right on.

The Chairman: Your statement will be in the record, Mr. Johnson.

Mr. Armitage: The only comment I would like to make there is that it is not so much the reduction in the cost of the canned milk or peas or whatever it happens to be to the consumer, but it is the ability of the Canadian producer of those peas or the canned milk to maintain his position in the marketplace, whether it be the Newfoundland market or elsewhere. In that context, the cost of that duty in utilizing that ship is a significant cost in moving the goods.

I realize that when you boil it down to a can of peas it becomes very insignificant, but that is true of any transportation cost in that sense.

Mr. Johnson: All I was trying to find out was the significance of the duty as it exists today with regard to a saving to anybody when we are talking about 1/120th. That is all it has been in the past.

Mr. Armitage: Only that the 1/120th becomes literally thousands of dollars for the use of a foreign ship because, even though the ship might may only be used for a short voyage, for instance, consuming only a matter of a few

[*Translation*]

M. Armitage: Tout ce que je peux répondre à cette objection, c'est que l'acquittement des droits serait peut-être justifié pour des services profitant à des sociétés étrangères; il s'agit cependant dans ce cas-ci de droits sur l'utilisation de navires étrangers par des expéditeurs canadiens. Ces expéditeurs canadiens, dans notre perspective à nous, sont des fabricants et des producteurs des provinces de l'Atlantique, et ce sont eux qui sont appelés à assumer les droits de douane en question. C'est un coût supplémentaire pour le transport de leurs marchandises.

M. Johnson: Je me souviens de ce qui s'est passé il y a quelques années lorsque les chariots latéraux ont été introduits pour le transport des marchandises de Montréal à Saint-Jean de Terre-Neuve. Si je me souviens bien, il y avait un grève des débardeurs au même moment. Certains prédisaient de grandes économies pour les consommateurs. De l'ordre de 30c. la tonne pour le lait en boîte, par exemple. Combien cette somme représente-t-elle au niveau des consommateurs? Si vous divisez 30c. par 2,000 livres de lait, et une boîte fait probablement une livre, vous obtenez combien? Je ne suis évidemment pas contre la modernisation des installations; je sais que je ne peux pas arrêter le progrès, mais je veux dire que dans le cas présent, je ne vois pas comment les droits de douane en question peuvent avoir un effet aussi considérable sur les expéditeurs ou sur les consommateurs.

M. Forrestall: Ça pourrait donner lieu à des abus. Accordez une licence, et on en abusera.

M. Johnson: La question n'est quand même pas là. Je comparais les deux situations.

Une voix: Vous avez raison.

Le président: Vos propos sont enregistrés, monsieur Johnson.

M. Armitage: L'important, ce n'est pas la réduction du coût de la boîte de lait ou de la boîte de petits pois pour le consommateur, mais les possibilités pour le producteur canadien de petits pois ou de lait en boîte de maintenir sa position sur le marché, que ce soit à Terre-Neuve ou ailleurs. Dans le cas qui nous occupe, le coût que représentent les droits de douane pour l'utilisation des navires compte pour beaucoup dans le coût total du transport.

Je sais que les économies, une fois divisées par toutes les boîtes de petits pois, ne signifient pas grand-chose, mais il en va de même pour n'importe quel autre coût de transport.

M. Johnson: Je voulais simplement savoir quelle était l'importance réelle de 1/120e des droits de douane par rapport à la totalité des coûts. C'est tout ce qui a été exigé jusqu'à présent.

M. Armitage: Ces droits peuvent se traduire par des milliers de dollars; même si les navires étrangers sont utilisés seulement pour de courts voyages et seulement pour quelques jours, il y a un minimum d'un mois à

[*Texte*]

days, you pay a minimum of a month and it literally amounts to thousands of dollars. So it is not insignificant.

Mr. Tobin: I go back really to the major recommendation of the witness. And while reading the tone of the bill, I think I may have a different view from yours about how tough Bill C-52 is.

• 1145

I understand the point you are making, that on the one hand we are putting in place clauses in the bill that in effect say the government may make by regulation—by Order in Council in other words; not in the legislation—may establish criteria for exemptions for foreign vessels, and the criteria themselves are not spelled out in the bill. Therefore, we will know after we pass the bill what the criteria is going to be. Furthermore, the criteria is subject to change and could be changed dramatically one way or the other. It could be changed dramatically to protect the Canadian shipping industry and theoretically keep all foreign vessels out. But on the other hand, it could be changed, from the point of view of the shipping industry, in a way that would in essence allow everybody to come in.

So it is a double-edged sword that you are concerned about. It should concern the shipping industry as much as it might concern you. It depends who can put the most political pressure on at any given point in time. So let me just be clear. What you are asking the committee to do is to establish within the bill, when the government says it may issue a waiver when (a) no Canadian ship is suitable and available to provide the service and perform the activity described in the application; and that (b) the duty payable for temporary entry has been paid or is made to pay such duty.

You are asking that what those two clauses mean, (a) and (b) under clauses 4 and 5, be clearly spelled out and the criteria established within the bill. Am I understanding you correctly?

Mr. Armitage: Absolutely, yes.

Mr. Tobin: Has your association, the Atlantic Provinces Transportation Commission, given consideration to what kind of specific criteria, specific wording, you would like to see included in the bill, or can you give us those kinds of words?

Mr. Armitage: Yes. As a matter of fact, Mr. Tobin, I think you have put the thing very well. You have expressed our concern probably better than we did in the brief. We are not satisfied to see the question of the basis for which a waiver will be granted left solely to regulation.

Mr. Tobin: Blank cheque.

Mr. Armitage: We would like to see it in the legislation itself, and the key point that we feel should be added to the legislation is addressed on page 6 of our brief, where we have taken subclause 8.(1) and repeated all of the

[*Traduction*]

acquitter et ce minimum peut représenter beaucoup d'argent.

M. Tobin: Je voudrais revenir à la principale recommandation du témoin. Je crois avoir une opinion assez différente de la sienne en ce qui concerne le degré de fermeté du projet de loi C-52.

Je comprends cependant votre préoccupation. D'une part, le projet de loi affirme que par voie de réglementation, en d'autres termes, par décret du conseil et non pas par les dispositions de la loi elle-même, le gouvernement peut établir des critères pour l'exemption des navires étrangers. Ces critères ne sont pas précisés dans le projet de loi. Nous devrons attendre son adoption pour savoir en quoi cela consiste. Qui plus est, ces critères peuvent être modifiés considérablement dans un sens ou dans l'autre. Ils peuvent être modifiés de façon à protéger davantage le secteur canadien de la navigation et théoriquement interdire tous les navires étrangers. Ils peuvent également être modifiés de façon à permettre l'entrée libre.

Donc, pour vous, c'est une arme à deux tranchants. Et le secteur de la navigation ne peut pas être plus rassuré que vous. Tout dépend de celui qui peut exercer le plus de pressions politiques. J'espère que je vous comprends bien. Vous nous demandez de préciser la situation lorsque le gouvernement désire accorder une exemption dans le cas a) où aucun navire canadien n'est adapté ni disponible pour assurer le service ou être affecté aux activités visées dans la demande; et b) où des arrangements ont été pris pour le paiement des droits applicables à l'utilisation temporaire.

Vous désirez que soient précisés ces deux alinéas a) et b) des articles 4 et 5 et que les critères qui doivent être appliqués soient clairement établis dans le projet de loi.

M. Armitage: Parfaitement.

M. Tobin: Votre organisme, la Commission des transports des provinces de l'Atlantique, a-t-il envisagé des critères précis, un libellé précis, qui pourraient être inclus dans le projet de loi, et êtes-vous en mesure de nous les révéler?

M. Armitage: Oui. Je pense que vous avez très bien présenté la situation, monsieur Tobin. Vous avez peut-être été plus clair que nous dans notre mémoire. Nous ne sommes pas prêts à admettre que les critères d'exemption soient simplement indiqués dans le règlement.

M. Tobin: Vous ne voulez pas signer de chèque en blanc.

M. Armitage: Nous voudrions voir ces critères précisés dans la loi elle-même, et le libellé précis que nous suggérons se trouve à la page 6 de notre mémoire; nous reprenons en entier le paragraphe 8.(1), sauf que nous y

[*Text*]

language that is in that subclause, except that we have added "including a competitive level of freight rates or charter hire" to be specifically part of the criteria but in the legislation itself, as you point out. This is certainly our objective.

Mr. Tobin: You are saying that those words and those words alone amended to subclause 8.(1) would meet your total concerns.

Mr. Armitage: That, plus the elimination of duty.

Mr. Tobin: Let me be the devil's advocate. Where do you define competitive level?

Mr. Armitage: We have not done that, sir, but we would be glad to try.

Mr. Tobin: What does it mean? In what context? Competitive with whom, other North American shippers, other similar recosted companies, or competitive with Third World countries where people work for peanuts?

Mr. Armitage: Yes. A competitive level of freight rates is a level, of course, that would be roughly equal, whether it be a Canadian ship or a foreign ship.

Mr. Tobin: Roughly equal cost?

Mr. Armitage: That is right, to the shipper.

Mr. Tobin: Oh, to the shipper.

Mr. Armitage: Yes.

Mr. Tobin: Okay. I think that clarifies where you are coming from. I thank you for the further comments.

Mr. Benjamin: Mr. Armitage, does your organization have any kind of list, no matter how small, of comparative rates, whether they are charter or commodity rates or whatever, or container rates, say a rate schedule for a given kind of ship published by a Canadian company versus ships of one, two or three foreign countries? Do you have any kind of list of comparisons on rates as they exist these days?

• 1150

Mr. Armitage: Not really, because we are dealing with a rate structure that is not required to be published. It is a negotiated rate level and it becomes the information really of the contractual parties.

However, I have inquired of shippers that use marine transport in the Atlantic provinces. One recent example involving a Canadian ship—this was in the range of 7,000 to 10,000 metric tonnes—involved a charter rate of $5,500 U.S. per day. In contrast, a German ship bidding for the same business was from $4,500 to $4,600 U.S. per day. So we are talking about a difference of roughly $1,000 U.S. per day, which is a difference in this case of 20% to 25% in favour of the foreign ship.

Mr. Benjamin: Do you have any other countries or examples? I suppose you could get information from

[*Translation*]

ajoutons «y compris la nature concurrentielle des tarifs de transport ou d'affrètement»; nous désirons que ce critère soit ajouté aux autres dans la loi elle-même.

M. Tobin: Cette adjonction au paragraphe 8.(1) vous satisferait.

M. Armitage: Plus l'élimination des droits de douane.

M. Tobin: Permetttez-moi de me faire l'avocat du diable. Comment définiriez-vous nature concurrentielle?

M. Armitage: Nous ne nous sommes pas attaqués à cette question, mais nous pouvons le faire.

M. Tobin: Que signifie cette expression? Quel est son contexte? Est-ce par rapport aux autres expéditeurs nord-américains, aux autres sociétés dans la même situation, aux pays du Tiers monde où les gens travaillent pour rien?

M. Armitage: Pour être concurrentiels, ces tarifs devraient être à peu près les mêmes, que le transport soit effectué par des navires canadiens ou des navires étrangers.

M. Tobin: À peu près les mêmes, dites-vous?

M. Armitage: Pour les expéditeurs.

M. Tobin: Pour les expéditeurs.

M. Armitage: En effet.

M. Tobin: Je comprends. Je vous remercie de vos explication.

M. Benjamin: Monsieur Armitage, votre organisme a-t-il une liste quelconque, si sommaire soit-elle, des tarifs comparatifs, qu'il s'agisse des transports de denrées ou des affrètements, une liste des tarifs de transport par conteneur, par exemple, et indiquant les taux d'une société canadienne par rapport à ceux de deux ou trois sociétés étrangères? Avez-vous une liste des tarifs pour les deux catégories dans le contexte actuel?

M. Armitage: Pas vraiment, parce qu'il n'est pas obligatoire actuellement de publier des barèmes. Les tarifs sont négociés cas par cas et ils sont connus seulement des parties contractantes.

Je me suis cependant renseigné auprès d'expéditeurs qui utilisent le mode maritime dans les provinces de l'Atlantique. Dans un cas récent, le tarif d'affrètement exigé pour un navire canadien d'une capacité de 7,000 à 10,000 tonnes métriques, a été de 5,500$ U.S. par jour. En revanche, le tarif demandé pour un navire allemand en vue du même transport a été de 4,500$ à 4,600$ U.S. par jour. La différence était donc de l'ordre de 1,000$ U.S. par jour, soit de 20 à 25 p. 100 en faveur du navire étranger.

M. Benjamin: Avez-vous d'autres exemples ou des exemples d'autres pays? Ne pouvez-vous pas obtenir les

[*Texte*]

shippers, sort of after the fact of what they had by way of rate offerings from any number of countries compared to Canadian ships, could you not?

Mr. Armitage: Well, actually, the Canadian Transport Commission, the Water Transport Committee, or whatever the new organization is called, may have some examples based on waiver applications they have been receiving in the recent past, so if you have somebody from that group appearing before you as a witness, that may be a possible source.

It is difficult to pin this down because, as I mentioned before, there really is not an awful lot of use of foreign ships today. It is relatively small.

Mr. Benjamin: If the government were inclined to accept your suggested amendment, what would it mean to you if the amendment were changed to read "and including a fair competitive level of freight rates" and that the foreign ship concerned. . .? For example, in the example you just cited, does the German government have a lower rate of taxation? Were there any subsidies involved in the building of the ships? How do the wage levels compare? What were their costs as compared to the Canadian company? If you just took the two examples, and if it were found not to be a fair competitive rate, then of course that German ship would be eliminated.

Mr. Armitage: Yes. I understand the point, Mr. Benjamin. We would only accept the word "fair" in the context of being fair to the shipper, in the sense of ensuring a competitive level of service for the shipper.

I can give you another example. In 1986 a Canadian ship moved a particular product at $16 Canadian per short tonne. A year later, that same vessel charged that shipper almost $26 Canadian a short tonne for an identical movement between identical ports. So here is a case in which there was a 60% increase in the freight rate. Now, one might say that perhaps the original quote was depressed for whatever reason, but when you measure the $16 quote with a similar distance in a foreign shipping lane—foreign shipping in the sense of between international ports where there would be no restriction on the use of the flag—the $16 figure was fairly high to begin with.

Now, I am not sure what that tells us. It just tells us that there can be cases in which the Canadian shipowner seems to have a captive market. Had there been an opportunity to use a foreign vessel to move that material, it may have prevented that kind of an increase in freight costs.

• 1155

Mr. Benjamin: This brings Mr. Johnson's point in very well.

Mr. Johnson: I was just wondering, Mr. Armitage, what you would consider a reasonable length of time to determine whether a vessel was going to be granted a

[*Traduction*]

renseignements des expéditeurs, à savoir ce qu'ils se sont vus offrir comme tarifs étrangers par rapport aux tarifs canadiens?

M. Armitage: Je suppose que la Commission canadienne des transports, plus précisément le Comité des transports par bateau, je ne sais plus si c'est le bon titre, a des exemple à la suite des demandes d'exemption qu'il a reçues au cours des derniers mois; si ces représentants comparaissent devant le Comité, ils pourront en parler.

Il est assez difficile d'obtenir des renseignements précis à cet égard; comme je l'ai indiqué plus tôt, on n'utilise pas tellement de navires étrangers actuellement. Leur nombre est relativement faible.

M. Benjamin: En supposant que le gouvernement soit prêt à accepter votre amendement, vous objecteriez-vous à ce qu'il soit question «de la nature concurrentielle des tarifs de transport dans un contexte équitable» de façon à ce que le navire étranger exempté. . . Dans le cas que vous avez cité, par exemple, il faudrait savoir si le gouvernement allemand a un taux d'imposition plus bas. Il faudrait également savoir si la construction des navires est subventionnée, si l'échelle des salaires se compare, si les coûts de façon générale se comparent aux coûts occasionnés au Canada. Si les tarifs exigés n'avaient pas été équitables dans le cas que vous avez mentionné, un navire allemand aurait été éliminé d'office.

M. Armitage: Je comprends ce que vous voulez dire, monsieur Benjamin. Nous serions prêts à accepter le mot «équitable», à condition qu'il s'applique aux expéditeurs, dans la mesure où il leur assure des tarifs concurrentiels.

Je vais vous donner un autre exemple. En 1986, un navire canadien transportait un certain produit pour 16$ canadiens la tonne courte. Un an plus tard, le même navire exigeait de l'expéditeur presque 26$ canadien pour un transport identique entre deux ports identiques. Cela représentait donc une augmentation de 60 p. 100 du tarif de transport. Vous soupçonnez peut-être que le premier tarif avait été réduit pour une raison quelconque; il n'en demeure pas moins qu'une offre de 16$ pour une distance similaire sur une route maritime étrangère, étrangère en ce sens qu'elle relie deux ports internationaux où il n'y a pas de restrictions quant au pavillon, est une offre assez élevée au départ.

Je ne sais pas ce qu'il faut en conclure. Il est possible que dans certains cas le propriétaire du navire canadien considère qu'il a un marché captif. S'il y avait eu un navire étranger disponible pour effectuer le transport en question, le tarif aurait peut-être été moins élevé.

M. Benjamin: Ce qui nous ramène au commentaire de M. Johnson.

M. Johnson: Monsieur Armitage, quel serait le délai raisonnable pour les dérogations? Je vous pose cette question parce qu'un témoin la semaine dernière a

[*Text*]

waiver. I ask that because we had a witness last week who put in a recommendation of 60 days, which I thought was a bit lengthy, and I just wonder what you would consider to be a reasonable time to assess an application for a waiver.

Mr. Armitage: It is a difficult question to quantify. A reasonable time in some instances could be no more than a matter of hours, really, because when it comes to a seller looking for a market—he is quoting a price to a prospective buyer and water transportation is his choice—he needs to be able to quote a freight rate and to quote a landed price very quickly; otherwise, he stands to lose the business to somebody else. If the freight rate is materially affected by the competition between Canadian and foreign shipowners, then he needs to be able to get an answer very quickly; otherwise, he is not going to be able to bid for that business.

The other thing is that foreign ships come and go. In a sense I may be just leading myself down the garden path here, I know; but they do come and go. In order to take advantage of the availability of a foreign ship, there is a very short waiting period while that ship sits idle waiting for a cargo. If you cannot take advantage of it within a certain length of time—and I mean literally hours, certainly not more than a day or two days—

Mr. Tobin: Empty backhaul?

Mr. Armitage: It could be an empty backhaul. The point is that in those cases you would lose the opportunity.

Mr. Johnson: I suppose that it would be all according to what was going to be moved. I could understand that if a vessel laden with petroleum products is stranded and you need a tanker to offload that and there may not be Canadian vessels available and a foreign vessel is available. Then that would be of utmost urgency.

However, if you were talking about an exploration company talking about doing drilling, which would go into months of preparation to bring in an oil rig to drill in a certain place, and they waited until the rig was under tow to a Canadian drilling site and then an application was put in to use supply vessels, perhaps with the intention in the beginning to use the supply vessels that might be towing the rig on site, then certainly that would not be an urgency because planning would have gone on for months. You are talking about millions and millions of dollars in the undertaking, and I do not see the necessity to ask them for a two-day decision on the part of somebody to use a vessel.

Canadian ships could have been laid up overseas somewhere because it was cheaper to leave them there laid up, but they cannot even get them back in time to bid on a job. I can see that as not being an urgency.

[*Translation*]

proposé 60 jours, ce qui à mon avis est un peu long. Combien de temps faudrait-il prévoir, d'après vous, pour évaluer une demande de dispense.

M. Armitage: Il est assez difficile de répondre à cette question. Dans certains cas, il suffirait de quelques heures, parce que lorsqu'un vendeur cherche un marché—il donne un prix à un acheteur éventuel et le transport maritime est son choix—il doit pouvoir donner très rapidement un tarif marchandises et un prix au débarquement. Sinon, cet acheteur se tournera vers quelqu'un d'autre. Si la concurrence entre les armateurs canadiens et les armateurs étrangers influe sur le tarif marchandises, le vendeur doit pouvoir obtenir une réponse très rapidement. Sinon, il perdra ce client.

Il ne faut pas oublier que les navires étrangers vont et viennent. Je sais que je n'aide pas vraiment les choses en le disant. On ne dispose habituellement que d'une très brève période pour profiter de la présence de navires étrangers. En effet, c'est la période pendant laquelle le propriétaire du bateau attend un nouveau chargement. Si vous ne profitez pas de l'occasion qui vous est offerte à ce moment-là—et cela ne représente parfois que quelques heures, certainement pas plus d'une journée ou deux. . .

M. Tobin: Cela voudrait dire que le retour se fait à vide.

M. Armitage: C'est vrai. Cela veut dire que vous pourriez rater une très belle occasion.

M. Johnson: Je suppose que ça dépend des marchandises. Je comprendrais la situation si par exemple un navire transportant des produits pétroliers s'était échoué, que vous ayez besoin d'un pétrolier pour transborder les produits et qu'il n'y ait pas de navires canadiens mais seulement un navire étranger à proximité. À ce moment-là il s'agirait d'un cas d'urgence.

Cependant, s'il s'agit d'une entreprise d'exploration qui songe à faire du forage, et qui depuis des mois se prépare à apporter une tour de forage et à l'installer sur un site donné, et que cette entreprise a attendu le moment où cette tour était remorquée vers un site de forage canadien pour demander l'autorisation d'utiliser des navires de ravitaillement, il se peut fort bien qu'elle avait dès le départ l'intention de se servir de ces navires de ravitaillement; à ce moment-là ce, ne serait vraiment pas une urgence puisqu'il y aurait déjà plusieurs mois que c'était planifié. Il s'agit d'une entreprise qui vaut plusieurs millions de dollars et je ne vois pas pourquoi il faudrait demander aux responsables de rendre leur décision en deux jours.

Des navires canadiens pourraient se retrouver dans des ports étrangers pendant de longues périodes simplement parce qu'il est plus économique de les laisser là-bas; cependant on ne peut même pas les ramener au Canada à

[*Texte*]

I am sure that there would be planning going into that project for quite a time, but it has been the case a lot of times that they say no Canadian ship is available. Granted, there is nobody able to build a ship with certain specifics when the charter call is put out, if a specific ship is in mind to be used. Sometimes it is easy to write the request for the waiver so that nobody would be able to meet the exact requirements of the operator who is going to use that vessel. I think that is abusing the system in that particular case.

• 1200

Mr. Armitage: The only thing I can say there, Mr. Chairman, is that I am sure there are cases where one can plan ahead, and even 60 days may not be unrealistic. All I am saying is that there are many cases in relation to the needs of shippers in the Atlantic provinces where they need to have access to foreign ships quickly in order to be able to quote a competitive price in the marketplace. That is why I say that 60 days in a case like that would literally kill the opportunity to use foreign ships.

Mr. Johnson: Mr. Chairman, are we talking about the movement of goods? Suppose somebody in Newfoundland had a commodity that was in storage in Sydney, Nova Scotia. I doubt very much that they are going to make a request to have it moved just like that. Somebody has to make a bid, has to determine how they are going to get a ship to move that in competition with a foreign manufacturer moving it from, say, the United States seaboard. Otherwise, I think more onus should be put on the person or company that is going to have a requirement for those goods to determine if he needs it more quickly than putting the Canadian supplier and shipper in a position where he is not able to bid with a foreign company for the simple reason that he might know there is no vessel available to move the goods because they can get a cheaper rate on the goods themselves from another country.

Mr. Armitage: I do not know how to respond to that, really, Mr. Chairman. I may have missed the point, but the point as I understand it is that we are dealing with ships here, and ships are moving hither and to. In order to take advantage of the availability of ships, quite often there is not a great deal of advance time to plan ahead. I can only repeat that point, I guess.

Mr. Johnson: Mr. Chairman, the only thing I can say, having been involved in the operation of ships for a great number of years, is that often when a telex comes from the Canadian Transport Commission saying that a request is being made for the importation of a foreign bottom to be used for two months or one trip and so on, most shipowners I have been in contact with have always

[*Traduction*]

temps pour présenter une soumission. À mon avis, ce n'est pas une urgence.

Je suis convaincu que la planification de ce projet aura été amorcée plusieurs mois auparavant; cependant, on soutient très souvent qu'aucun navire canadien n'est disponible. Il est cependant vrai que personne ne peut construire un navire en fonction de certaines normes lorsque la demande d'affrètememt est rendue publique, surtout si on a en tête un navire particulier. Parfois il est facile de demander une dérogation quand on a tout fait pour que personne ne puisse répondre aux exigences de celui qui a besoin du navire. Je crois que dans ces conditions il y a abus du système.

M. Armitage: Tout ce que je peux dire, monsieur le président, c'est qu'il y a certainement des cas où l'on planifie un projet depuis bien longtemps; à ce moment-là un délai de 60 jours pourrait suffire. Cependant, j'estime que très souvent, les expéditeurs des provinces maritimes doivent disposer très rapidement de navires étrangers s'ils veulent offrir leur marchandise à un prix compétitif. C'est pourquoi j'estime que dans ce cas un délai de 60 jours ne permettrait pas à cet expéditeur de profiter de l'occasion de faire appel aux services d'un navire étranger.

M. Johnson: Monsieur le président, parlons-nous du transport des marchandises? Supposons que quelqu'un de Terre-Neuve ait entreposé un produit à Sydney en Nouvelle-Écosse. Je doute fort qu'il décidera du jour au lendemain de présenter une demande à l'égard du transport de ces marchandises. Quelqu'un doit présenter des soumissions, il faut décider si l'on se procurera un navire pour concurrencer directement un fabricant étranger qui achemine son produit à partir du littoral américain par exemple. A mon avis, la personne ou l'entreprise qui désire obtenir ces marchandises devrait être tenue de décider si elle désire ces marchandises très rapidement; après tout il serait facile de faire de sorte que l'expéditeur et le fournisseur canadien se trouvent dans l'impossibilité de concurrencer une compagnie étrangère tout simplement parce qu'il n'y a aucun navire disponible pour transporter leurs marchandises. Et tout cela simplement parce que l'acheteur veut profiter des tarifs plus avantageux d'un autre pays.

M. Armitage: Monsieur le président, je ne sais vraiment pas comment répondre à cette question. Je n'ai peut-être pas bien saisi, mais tout ce que je sais c'est que l'on parle de navires et que les navires vont et viennent. Afin de profiter de la présence de navires, on ne dispose souvent que de très peu de temps. Je ne peux que répéter ce que j'ai dit plus tôt.

M. Johnson: Monsieur le président, j'ai des années d'expérience dans le domaine maritime, et je peux dire que, très souvent, lorsque la Commission canadienne des transports fait parvenir un télégramme disant que certaines personnes ont demandé l'autorisation d'utiliser un navire étranger pendant deux mois pour un voyage ou peu importe, la plupart des armateurs que j'ai rencontrés

[*Text*]

complained that the very idea of sending out a notification in the first place was a little bit of a farce because it was put off to the very last moment. In some instances there was not even time to prepare a proper tender, to put in a proper bid package, before the ship was required.

Mr. Armitage: Certainly I would acknowledge, Mr. Chairman, that there would be that opportunity or opening for people to abuse the system. But on the other hand, it is vital that these waivers be handled very, very quickly because in many cases there just would not be the opportunity to plan ahead; therefore, the speed is vital.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I have a comment on the question, first of all. Having listened last week to the official responsible and having chatted with him afterwards, I am very sympathetic to what Mr. Johnson says. I think a system can be designed whereby you give the official responsible for regulating and for responding to the waivers the power to make determination as to what is a genuine emergency, a real emergency, and therefore be prepared to respond damned quickly, maybe in some instances within hours. Why not, if that meets the real need—and I emphasize the word "real"—of the shipper and the marketplace?

• 1205

At the same time, as open-ended as it now is, there has to be a hell of a temptation for every shipper, whether or not he is in an emergency, to wait until the last possible second. Your brief substantiates the notion that there is a predisposition to the notion that you can get a better deal off a foreign ship, and so if you wait you are then more likely to get the waiver.

I have to believe, unless our Canadian entrepreneurs are not as bright as people elsewhere at seeing that kind of potential—not abuse; it is there, use it—that kind of opportunity available to them, that they would wait and they would try to get the foreign shipper. I think we have to close that out for people who have the ability to. . .

Perhaps Mr. Johnson and I could work together on amendments, because I am very supportive of what he is saying. We can set up a system that allows for the genuine emergency but prevents people taking advantage of the current regime from waiting until the last second.

Mr. Armitage pointed out at the beginning of his brief who the Atlantic Provinces Transportation Commission is, where they are funded—from each of the Atlantic Provinces—and that the submission represented the view of the board of directors in meeting under direction—he is here under their direction—and not necessarily the

[*Translation*]

se sont toujours plaints que cet avis était de la frime parce que l'on avait attendu jusqu'au tout dernier moment. Dans certains cas, on ne pouvait même pas préparer une soumission en bonne et due forme avant de demander le droit d'utiliser un navire étranger.

M. Armitage: Je dois reconnaître, monsieur le président, qu'il serait possible d'abuser du système. Cependant, il faut absolument que ces dérogations soient accordées très rapidement, car dans bien des cas les expéditeurs n'ont pas le temps de planifier; il faut donc approuver ces dispenses le plus rapidement possible.

M. Tobin: Monsieur le président, je voudrais dire quelques mots avant de poser ma question. La semaine dernière j'ai écouté les commentaires du fonctionnaire responsable et j'ai discuté de la question avec lui après la réunion; je comprends très bien ce que M. Johnson veut dire. Je crois qu'il est possible de concevoir un système qui permettrait au fonctionnaire chargé d'accorder les dispenses de décider s'il s'agit vraiment d'une urgence; il pourrait ainsi répondre très rapidement aux requêtes qui lui sont présentées, parfois même en quelques heures. Pourquoi n'en serait-il pas ainsi s'il répondait aux besoins véritables, et j'insiste sur ce terme, de l'expéditeur et du marché?

Cependant, puisqu'on prévoit un système non limitatif, chaque expéditeur, qu'il se trouve dans une situation d'urgence ou pas, sera fortement tenté d'attendre jusqu'à la dernière minute. Vous indiquiez dans votre mémoire que dans l'ensemble, les expéditeurs pensent qu'ils obtiendront de meilleurs prix des armateurs étrangers; ils pensent donc que s'ils attendent le plus longtemps possible, ils auront de meilleures chances d'obtenir la dispense.

A mon avis, les entrepreneurs canadiens, à moins qu'ils soient moins perspicaces que les autres, seront conscients des chances—et je ne parle pas d'abus—qui leur sont offertes; ils attendront donc le plus longtemps possible et essaieront d'obtenir la dispense nécessaire pour faire appel aux services d'un navire étranger. Je crois qu'il faut faire disparaître ces chances, surtout pour ceux qui peuvent. . .

Peut-être M. Johnson et moi-même pourrions-nous discuter d'amendements possibles, parce que je suis parfaitement d'accord avec ce qu'il a dit. Nous pouvons mettre sur pied un système qui permettra d'offrir des dispenses en cas d'urgence véritable, mais qui empêchera les gens de profiter du système actuel et d'attendre jusqu'à la dernière minute.

Au début de son mémoire, M. Armitage nous donne quelques renseignements sur la Commission des transports des provinces de l'Atlantique; il nous parle du financement—qui provient de chacune des provinces Atlantiques—et il dit que le mémoire présenté fait état de l'opinion du conseil d'administration—qu'il représente

[*Texte*]

view of individual members or provincial governments who financially support the commission. That leads me to my question.

I understand there is not necessarily support, but I cannot help but note, looking at the Canadian shipping industry—for example, we can think about New Brunswick, about Halifax, about Marystown in Newfoundland—that there is some sense generally, among most of the provincial governments, that there is consternation—you would be familiar with this—that Canada today almost stands alone—certainly in the western world, and, for that matter, in the world generally in the shipping industry—as one of the only nations, if not the only one, that does not provide some form—and I hearken back to the Canadian Maritime Industries Association brief last week—of assistance to the shipping industry, and to the shipbuilding industry in particular. For example, the shipbuilding assistance program, as you know, was phased out a few years ago.

Bearing that in mind, and bearing in mind that there have been a number of discussions, I think genuine discussions, about how we ought to find other ways of supporting the industry or look at a new replacement for that kind of assistance—and those discussions are ongoing, certainly supported by all of the provincial governments—have the provincial governments, given the conflicting interests that are represented on the one hand by the shippers in your brief and on the other hand by governments looking for economic development, (a) seen this brief and become aware of it, (b) commented on it, or (c) shared the views expressed in this brief?

Mr. Armitage: The brief itself is, as you indicated, Mr. Tobin, on behalf of the directors of the Atlantic Provinces Transportation Commission and therefore not on behalf of the provincial governments themselves.

To answer the portion of your question as to whether they have seen the brief, only in an indirect sense. Some of our directors are in fact appointees of the provincial governments and it creates a means of liaison with those governments and through that medium they would have had some opportunity to see it.

On the other hand, I can identify organizations that specifically support our brief, people such as the Nova Scotia Federation of Agriculture; the Maritime Farmers' Council; the Canadian Feed Industry Association, Atlantic Division; some individual companies such as Bowater-Mersey, Canada Packers in the feed business, Co-op Atlantic again in the feed business, Dover Mills, Sydney Steel, and there are others.

So the brief is not without some support, but the support in the people we are attempting to represent

[*Traduction*]

aujourd'hui—et non pas nécessairement de celle des membres ou des gouvernements provinciaux qui financent les activités de la commission. C'est pourquoi je désire poser la question qui suit.

Je sais que vous dites que les gouvernements provinciaux n'appuient pas nécessairement votre position; cependant, lorsque j'étudie le secteur du transport maritime au Canada—lorsque je pense en particulier au Nouveau-Brunswick, à Halifax et à Marystown, à Terre-Neuve—je constate que dans l'ensemble, les gouvernements provinciaux sont renversés—et vous êtes certainement au courant—par le fait que le Canada est une des seules, sinon la seule nation du monde occidental, ou des pays qui s'occupent de transport maritime, qui n'assure pas une forme quelconque d'aide—et je pense à ce que disaient dans leur mémoire la semaine dernière les représentants de la Canadian Maritime Industries Association—au secteur du transport maritime, et tout particulièrement à celui de la construction navale. Comme vous le savez, le programme d'aide à la construction navale a été aboli il y a quelques années.

Il y a eu un certain nombre de discussions, des discussions sérieuses, quant aux méthodes à employer pour aider ce secteur ou quant aux types de programmes qu'on pourrait mettre sur pied—ces discussions se déroulent toujours et elles reçoivent l'appui de tous les gouvernements provinciaux. Il semble y avoir dans toute cette affaire des intérêts contradictoires, d'un côté ceux des transporteurs maritimes que vous représentez, et de l'autre, ceux des gouvernements qui cherchent à promouvoir le développement économique. Savez-vous si les gouvernements provinciaux sont au courant de l'existence de ce mémoire, s'ils l'ont lu, et s'ils ont fait connaître leur opinion à cet égard, ou encore s'ils sont d'accord avec les commentaires qui y sont présentés?

M. Armitage: Comme vous l'avez signalé, monsieur Tobin, ce mémoire est présenté au nom des administrateurs de la Commission des transports des provinces de l'Atlantique, et non pas au nom des gouvernements provinciaux.

Vous désirez savoir si les gouvernements provinciaux ont vu ce mémoire. Ils ne l'ont fait que de façon indirecte. Certains de nos administrateurs sont de fait nommés par les gouvernements provinciaux et assurent donc, en quelque sorte, la liaison entre notre commission et ces gouvernements. C'est ainsi que les gouvernements provinciaux auraient eu l'occasion de lire ce mémoire.

Divers groupes appuient la position que nous avons adoptée dans notre mémoire; je pense particulièrement à la Fédération de l'agriculture de la Nouvelle-Écosse, au Maritime Farmers' Council, à l'Association canadienne des industries de l'alimentation animale, division de l'Atlantique, à diverses sociétés, comme Bowater-Mersey, Canada Packers et Co-op Atlantic, qui oeuvrent toutes deux dans le secteur des provendes, Dover Mills, Sydney Steel, et bien d'autres.

Ainsi, ce mémoire est appuyé par un bon nombre d'intervenants; je tiens cependant à préciser que nous

[*Text*]

through this brief are the shippers and users of marine transportation rather than the providers of marine transportation. I certainly draw that distinction.

Mr. Tobin: Going back to the question of provincial governments, because this is important, they obviously on a regular and continuing basis make representation on the economic development priorities of provincial governments. Again I am asking specifically to your knowledge: has there been, then, no real interaction or response from provincial governments in Atlantic Canada to the specific amendments you recommend to Bill C-52?

I am certainly cognizant of and sensitive to shippers' concerns. If you recall Bill C-75, specifically clause 4, which is one that all of those groups in Atlantic Canada you just mentioned had concerns about and which we spoke about here, clause 4 is no more. Nevertheless, we have to be concerned about the development priorities and policies of the provincial governments. So is it fair to say, then, that to this extent there has been no response from the provincial governments to these specific and particular amendments?

• 1210

Mr. Armitage: Yes, that is perfectly correct, Mr. Chairman. This brief is not on behalf of the provincial governments of the Atlantic provinces.

Mr. Forrestall: Notwithstanding what Mr. Armitage has said, nor in any way limiting what the Province of Nova Scotia may or may not say when they are in front of us a little later on this week, the fact of the matter is the Province of Nova Scotia, for one province, picks up precisely where the transportation commission leaves off and deals with the things that are more properly in the prerogative of the province, although of course everything is.

Mr. Tobin: Are you indicating that they support the specific amendments?

Mr. Forrestall: I am saying that they would generally support the thrust of the bill.

Mr. Tobin: But the specific amendments?

Mr. Forrestall: We would have to ask the province. Nova Scotia will be here. I am just saying that in Nova Scotia at least they are fully aware of this brief, and have written a brief that complements and goes beyond this one.

The Chairman: Mr. Armitage, on behalf of my colleagues, I would like to thank you for your appearance. I hope you enjoy your stay here on Parliament Hill, even if it is a short one.

Mr. Armitage: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: We will now ask Mr. Sidoroff, who is the Manager of General Distribution, The Canadian Salt Company, to join us at the table.

[*Translation*]

cherchons à représenter, dans ce mémoire, les expéditeurs et ceux qui se servent du transport maritime plutôt que ceux qui offrent ces services.

M. Tobin: J'aimerais revenir aux gouvernements provinciaux, parce que c'est une question fort importante. Ces derniers font connaître à intervalles réguliers, j'en suis convaincu, leurs priorités à l'égard de l'expansion économique. A votre connaissance, les gouvernements des provinces Atlantiques ont-ils réagi officiellement face aux amendements que vous proposez au projet de loi C-52?

Je comprends parfaitement les préoccupations des expéditeurs. Vous vous souviendrez que tous les groupes dont vous venez de parler, qui représentent les provinces Atlantiques, s'étaient opposés à l'article 4 du projet de loi C-75. Vous vous souviendrez d'ailleurs que cette disposition a été retirée. Il faut quand même tenir compte des priorités et politiques de développement des gouvernements provinciaux. Ai-je raison de dire que les gouvernements provinciaux n'ont pas jusqu'à maintenant réagi à ces amendements particuliers?

M. Armitage: C'est tout à fait cela, monsieur le président. Notre mémoire n'est pas celui des gouvernements provinciaux de l'Atlantique.

M. Forrestall: Quoi qu'ait pu en dire M. Armitage et quoi que puisse en dire la province de Nouvelle-Écosse, qui comparaîtra plus tard au cours de la semaine, le fait est que la Nouvelle-Écosse, notamment, entre en jeu dès que la commmission des transports cesse de pouvoir agir et prend alors en main tout ce qui relève plus directement d'elle-même, ce qui est à peu près tout.

M. Tobin: Êtes-vous en train de dire que la province appuie ces amendements?

M. Forrestall: Je dis tout simplement que la province est en général d'accord avec l'esprit du projet de loi.

M. Tobin: Mais avec les amendements spécifiques?

M. Forrestall: Il faudrait demander à la province, lorsqu'elle comparaîtra. J'essaie tout simplement de vous expliquer que la Nouvelle-Écosse est très au courant du contenu de ce mémoire et qu'elle a préparé son propre mémoire, qui vient compléter celui-ci, et va même plus loin.

Le président: Monsieur Armitage, au nom de mes collègues, je vous remercie d'avoir comparu. J'espère que vous profiterez de votre séjour sur la colline du Parlement, si bref soit-il.

M. Armitage: Merci, monsieur le président.

Le président: Je demanderais maintenant à M. Sidoroff, gérant de la Distribution générale à la Canadian Salt Company, de s'approcher de la table des témoins.

[*Texte*]

Mr. Sidoroff, I believe you have a short presentation to make, after which members will ask questions.

Mr. S. Sidoroff (Manager, General Distribution, The Canadian Salt Company): Mr. Chairman, my presentation will be very short.

I represent The Canadian Salt Company which ships something like 2 million tonnes a year by the marine mode and therefore is very interested in the legislation, because quite frequently we run short of ships. When I say short, I mean on a very temporary basis.

I would like to answer some of the questions that were asked before of Mr. Armitage, as I think I can clarify them.

Rather than reiterating what was in the Canadian Industrial Transportation League brief or in the Atlantic Provinces Transportation Commission submission, we will try to provide the committee with specifics of how waivers affect the business end of it and how duty affects the business end of it.

One of the things we have to be concerned about is how does such legislation adversely affect the Canadian work force? The duty now is assessed, but it does not help the Canadian work force in any sense; it adversely affects it.

• 1215

If you go to the sixth page it reads:

Effects of duty on foreign flagged ships operating in Canada

The Chairman: We do not have page 6.

Mr. Tobin: It is three pages into the second document.

Mr. Sidoroff: Now, one thing that does not really state is the effects of duty on foreign flag ships operating in Canada. It really should state:

Foreign flag ships brought in on a temporary basis when there is no suitable Canadian ship available.

So we can start off from there. The first column states: Normal cost to Canadian ships when no suitable—and we have to remember that—Canadian ship is available.

It shows $11.91. Now, on a foreign flag ship which was available, after paying duty, it was $13.60. That is still scenario number one.

Mr. Benjamin: Is that the difference between the $9.38 and $13 vessel rate?

Mr. Sidoroff: Well, if $13 is a self-unloader. The total is what counts. I can explain that to you later, if you like.

[*Traduction*]

Monsieur Sidoroff, je crois savoir que vous voulez présenter brièvement un exposé, après quoi nous pourrons vous interroger.

M. S. Sidoroff (gérant, Distribution générale, Canadian Salt Company): Monsieur le président, je serai très bref.

Je représente la Canadian Salt Company, qui expédie quelque deux millions de tonnes par année par voie maritime et qui s'intéresse par conséquent de très près au projet de loi dont vous êtes saisis, puisque nous sommes fréquemment, mais temporairement, à court de navires.

Je voudrais répondre à certaines des questions qui ont été posées à M. Armitage, pour y apporter certaines précisions.

Plutôt que de répéter ce que contenaient les mémoires de la Ligue canadienne de transport industriel et de la Commission des transports de l'Atlantique, je préférerais expliquer au Comité par des exemples précis la façon dont l'application d'une dispense ou des droits de douane touche directement notre entreprise.

Tout d'abord, comment se fait-il que ce projet de loi-ci lèse directement la main-d'oeuvre canadienne? L'imposition de droits de douane, tels qu'ils ont été fixés, ne fait rien pour aider la main-d'oeuvre canadienne, tout au contraire.

Voici ce qu'on lit à la sixième page:

Répercussions de l'application de droits de douane sur les navires étrangers naviguant au Canada

Le président: Mais nous n'avons pas de page 6.

M. Tobin: C'est à la troisième feuille du deuxième document.

M. Sidoroff: Or, le projet de loi ne parle pas vraiment des répercussions que peut avoir sur les navires étrangers naviguant au Canada l'application de droits de douane. Voici ce que l'on devrait plutôt lire:

Répercussions sur les navires étrangers affrétés temporairement, lorsqu'il n'y a aucun navire canadien adapté qui soit disponible.

Donc, commençons au début. A la première colonne, vous voyez ce qu'il en coûte normalement aux navires canadien lorsqu'il n'y a aucun navire canadien adapté—je vous le rappelle—qui soit disponible.

Le coût est de 11,91$. Or, une fois que l'on a payé les droits de douane, le coût monte à 13,60$ pour les navires étrangers disponibles. J'en suis toujours à mon premier scénario.

M. Benjamin: Est-ce que cela représente la différence entre les taux de 9,38$ et de 13$ qui s'appliquent aux navires?

M. Sidoroff: Oui pour les 13$, si le navire est un auto-déchargeur. C'est le total qui compte. Je pourrais vous l'expliquer plus tard, si vous le souhaitez.

[*Text*]

The waiver was blocked by an unsuitable Canadian ship. . . They were offering $16 a tonne and we could not move it at $16 a tonne. What happened there?

Mr. Tobin: So these are real examples, not just hypothetical situations.

Mr. Sidoroff: They are supported with documents.

There was no suitable Canadian ship available to move from Pugwash, Nova Scotia, to Montreal. The foreign flag ship was available at $13.60, but there was an unsuitable Canadian ship, because it was not a self-unloader, that offered at $16. We could not use the unsuitable Canadian ship. We could not use the foreign flag ship because of the duty, the cost came too high. Instead of moving from Pugwash, Nova Scotia, to Montreal, we moved from Windsor, Ontario, to Montreal and cancelled an equivalent number of tonnes of export business which moved from Fairport, Ohio, to Chicago.

Mr. Tobin: Does the $13.60 include the duty cost or is that just a. . .?

Mr. Sidoroff: Yes, the 60¢ is the duty.

Mr. Tobin: That is the duty. Are you saying that $13.60 was too high?

Mr. Sidoroff: Yes.

Mr. Tobin: Even if you did not have a waiver, you are telling us you would not have used the vessel.

Mr. Benjamin: Even if you got the waiver.

Mr. Tobin: Sorry, even if you got the waiver. Perhaps that is a misunderstanding, Mr. Sidoroff.

Mr. Sidoroff: You are right. We looked at all the costs and there was a blockage on the waiver. We said that 60¢ a tonne knocks us out.

Mr. Tobin: So even if you got the waiver, you still would have ended up cancelling Pugwash and going to Windsor in this particular example. Correct?

Mr. Sidoroff: Correct. But what good does that duty do?

• 1220

There are three scenarios here and they pretty well repeat the submission. What actually happened here is that we lost 40,000 tonnes of export business—which

[*Translation*]

La dispense a été refusée parce qu'un navire canadien non adapté. . . On nous offrait 16$ la tonne, et nous ne pouvions l'expédier à 16$ la tonne. Que s'est-il passé?

M. Tobin: Ce ne sont pas simplement des situations hypothétiques; ce sont de véritables exemples que vous nous donnez.

M. Sidoroff: Oui, étayés par des documents.

Il n'y avait donc aucun navire canadien adapté disponible pour transporter nos marchandises de Pugwash, en Nouvelle-Écosse, à Montréal. Il y avait un navire étranger disponible à 13,60$, et il y avait aussi un autre navire canadien, mais non adapté, puisqu'il n'était pas auto-déchargeur, qui s'offrait à les transporter à 16$. D'une part, nous ne pouvions avoir recours au navire canadien non adapté, et nous ne pouvions pas non plus, d'autre part, avoir recours au navire étranger à cause de l'imposition des droits de douane qui faisaient grimper le coût. Par conséquent, au lieu de transporter nos marchandises de Pugwash, en Nouvelle-Écosse, jusqu'à Montréal, nous les avons transportées de Windsor, en Ontario, jusqu'à Montréal, et nous avons dû annuler un nombre équivalent de tonnes de marchandises d'exportation qui allaient de Fairport, en Ohio, jusqu'à Chicago.

M. Tobin: Ce chiffre de 13,60$ inclut-il les droits de douane, ou est-ce simplement. . .?

M. Sidoroff: Oui, les 60c. représentent les droits de douane.

M. Tobin: Bon. Vous dites que le total de 13,60$ était trop élevé pour vous?

M. Sidoroff: En effet.

M. Tobin: Vous dites ne pas avoir obtenu de dispense, mais vous dites aussi que, de toute façon, vous n'auriez pas utilisé le navire en question.

M. Benjamin: Même si vous aviez obtenu la dispense.

M. Tobin: Ah, pardon, même si vous aviez obtenu la dispense. Il y a eu confusion, monsieur Sidoroff.

M. Sidoroff: Vous avez raison: nous avons examiné tous les coûts, puisqu'on refusait de nous accorder la dispense. Nous avons constaté que des droits de douane de 60c. la tonne étaient trop élevés pour nous.

M. Tobin: Mais si j'ai bien compris, même si vous aviez obtenu la dispense, vous auriez quand même annulé le transport à partir de Pugwash et vous auriez fini par envoyer vos marchandises de toute façon à Windsor, dans le cas qui nous occupe.

M. Sidoroff: C'est exact. Mais alors, à quoi sert d'imposer des droits de douane?

En fait, il y a trois scénarios possibles, comme vous pouvez le voir dans notre mémoire. Voici ce qui s'est passé: nous avons perdu la possibilité d'exporter 40,000

[*Texte*]

means 20 men work for us for two months—because of two factors. . . mainly the duty that applied there.

Mr. Benjamin: This is under scenario two.

Mr. Sidoroff: On all three. . . so when you apply duty, it does not protect any Canadian work force because these are temporary entries. We will employ Canadian ships if they are available, but if they are not available and duty is applied, we are owned by the Americans and they just switch the things around and ship it from Fairport, Ohio, instead of our shipping from Pugwash to Montreal and our exporting to them. Now they say, these costs are too high, ship from Windsor to Montreal, and we will take from Fairport to Milwaukee or Chicago or something. At this stage I am open for questions, if I have not made myself clear enough.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, if I understand the witness, Mr. Sidoroff, the point he was trying to make in example one is not that the waiver system failed the shipper. . . he could not do business, even if he had gotten the waiver, because of the 60¢ duty. At $13 versus $13.60, would you have used the foreign vessel?

During your comments, you said at $13.60 you could not afford it either, which led us to say, in that case, the system did not fail you because even if you had gotten the waiver you still would have used the ship at $13.60. So assuming the duty was dropped, which is 60¢, and therefore the price quota is $13, could you have used the ship?

Mr. Sidoroff: We have two separate issues here. One is the waiver and the other one is the duty. If we are looking at the waiver, we should be looking at whether it is economically as well as physically suitable.

Mr. Tobin: I understand that point, but it just so happens in the particular case you cited, that even if they told you to go ahead and use the *Tinnes*, you are telling us you would not have used it with the current duty anyway. Is this correct?

Mr. Sidoroff: I do not know whether I have substantiated here or not, but we checked with the Canadian carriers that normally run out of Pugwash, Nova Scotia. That was column one. They came back, and said they did not have the ships, they were too busy. I have wires that substantiate this.

[*Traduction*]

tonnes de marchandises—ce qui représente chez nous deux mois de travail pour 20 ouvriers—à cause de deux facteurs, dont le plus important est le droit de douane appliqué aux marchandises.

M. Benjamin: Ça, c'est votre deuxième scénario.

M. Sidoroff: Non, cela s'applique aux trois scénarios. Vous comprenez donc que lorsque vous appliquez ces droits de douane, vous ne protégez aucunement la main-d'oeuvre canadienne, puisqu'il s'agit d'utilisation temporaire de navires. Nous sommes prêts à avoir recours à des navires canadiens s'il y en a qui sont disponibles, mais s'il n'y en a pas et que l'on impose néanmoins des droits de douane, les Américains, à qui nous appartenons, n'ont plus qu'à nous tourner le dos et à expédier la marchandise de Fairport, en Ohio, plutôt que d'attendre que nous l'expédiions de Pugwash jusqu'à Montréal, avant de la leur exporter. Si les Américains trouvent que les coûts canadiens sont trop élevés, ils nous demandent d'expédier la marchandise de Windsor jusqu'à Montréal, puisqu'ils se chargeront ensuite de la transporter de Fairport jusqu'à Milwaukee ou jusqu'à Chicago, par exemple. Je suis prêt à répondre à vos questions, si vous désirez des éclaircissements.

M. Tobin: Monsieur le président, si j'ai bien compris, le témoin essaie de nous faire saisir que ce n'est pas parce qu'on lui a refusé sa dispense qu'il n'a pas pu expédier sa marchandise. . . Non. Même s'il avait obtenu sa dispense, il n'aurait pas pu mener à bien ses affaires, en raison de l'imposition des droits de douane de 60c. À 13$ la tonne contre 13,60$, auriez-vous utilisé le navire étranger?

Vous avez dit que vous n'auriez pas pu vous le permettre non plus à 13,60$, ce qui nous induit à conclure que ce n'est pas le système qui a fait défaut, étant donné que même si vous aviez obtenu la dispense, vous n'auriez pas utilisé le navire à 13,60$ la tonne. Supposons que l'on n'ait pas imposé de droits de douane de 60c. et que le coût soit donc baissé à 13$: auriez-vous quand même utilisé ce navire?

M. Sidoroff: Nous mêlons deux questions différentes ici. D'une part, il y a la dispense et, d'autre part, les droits de douane. Si l'on s'arrête à la dispense, il faudrait se demander si ce bateau nous convient du point de vue économique et s'il est adapté du point de vue matériel à nos besoins.

M. Tobin: Je comprends bien, mais il se trouve que dans ce cas précis que vous nous avez cité vous-même, même si l'on vous avait dit d'utiliser le navire *Tinnes*, vous ne l'auriez pas fait, puisque les droits de douane s'appliquaient. Ai-je bien compris?

M. Sidoroff: Je ne sais pas si je me répète ou non, mais nous avons vérifié auprès des transporteurs canadiens qui expédient normalement à partir de Pugwash, en Nouvelle-Écosse. Reportez-vous à la première colonne. Or, ces transporteurs nous ont répondu qu'ils étaient trop occupés et n'avaient plus de navires à nous fournir. J'ai ici des télégrammes qui le prouvent.

[*Text*]

Fednav came back and said they had a ship and would offer it to us at $16—$13 plus a $3 unloading charge. When you looked at it, there is just no way you can move that. We went back to our Chicago office, and said, can we prove to the authorities this cost is too high? We will use the *Tinnes* foreign flagship. They came back and said that is also too high, it is 60¢ too high.

• 1225

Mr. Tobin: If the 60¢ was gone out of $13, would it still have been a marginal possible contract? In other words, would you have used it at $13, if there was no duty? You cannot tell me yes.

Mr. Sidoroff: We would not have used it because it is too high.

Mr. Tobin: Even at $13?

Mr. Sidoroff: At $13 plus the—

Mr. Tobin: No, no, forget the duty. Just $13.

Mr. Sidoroff: Oh.

Mr. Tobin: *Comme ci, comme ça*?

Mr. Sidoroff: I do not know. I would have to go to Chicago.

Mr. Tobin: Let me make this case to you. What you have done, at least in these illustrations—and I understand you could have picked any number of illustrations—nevertheless, when you tell us a waiver was refused, the normal ship you would use was not available, $11.91, a price you liked, and if one was available, that would be roughly the price you would pay, the foreign flag vessel, with or without the duty cost, is still either marginal or too high. . . We therefore did not lose that shipment and we did not lose those jobs because of the waiver, because you would not have used it anyway, at $13.60. You are telling us you might not have used it even without the duty at $13.

It seems to me your example has made a case for, if anything, more Canadian shipping, because when you can get a Canadian ship—when one is available, the price is $11.91. If we therefore had a policy that put more Canadian flagships in service, so you did not get stuck with not being able to get one, your best price is from a Canadian ship when one is available. Even when you get the waiver, and in this case, even if you get the duty exempted, which is a recommendation of Mr. Armitage, who preceded you, it is still questionable whether or not the foreign flag vessel would have done you any good.

Mr. Sidoroff: How do you get a Canadian ship?

Mr. Tobin: Looking at the example you have given us, it is a hell of an argument for Canada to get cracking with

[*Translation*]

Puis, la Fednav nous a ensuite répondu qu'elle avait trouvé un bateau qu'elle était prête à nous offrir à 16$, soit 13$, plus 3$ la tonne de frais de déchargement. À bien y penser, c'était impossible pour nous. Nous avons donc communiqué à nouveau avec notre bureau de Chicago pour demander si nous pouvions prouver aux autorités que le coût demandé était trop élevé et demander si nous pouvions utiliser le navire étranger *Tinnes*. On nous a répondu que le coût de ce dernier était, lui aussi, trop élevé de 60c.

M. Tobin: Mais avec les 60c. en moins, le contrat n'aurait-il pas été possible, à la limite? Autrement dit, auriez-vous conclu le contrat à 13$, sans droits de douane? Vous ne pouvez me l'affirmer.

M. Sidoroff: Non, cela aurait été trop élevé.

M. Tobin: Même à 13$?

M. Sidoroff: À 13$, auxquels venait s'ajouter le. . .

M. Tobin: Non, oubliez les droits de douane. À 13$.

M. Sidoroff: Ah.

M. Tobin: Comme ci, comme ça?

M. Sidoroff: Je ne sais pas. Il faudrait consulter Chicago.

M. Tobin: Laissez-moi vous expliquer. Bien sûr, vous auriez pu illustrer votre point de vue de diverses façons, mais d'après la façon dont vous nous l'avez expliqué, on vous a refusé la dispense; le navire que vous auriez normalement utilisé à 11,91$ n'était pas disponible; et si un bateau étranger avait été disponible, avec ou sans droits de douane, vous auriez jugé que le contrat était à la limite ou trop élevé. . . Par conséquent, ce n'est pas à cause de la distance que vous avez perdu cette cargaison et ces emplois, étant donné que, de toute façon, vous n'auriez pas payé les 13,60$ demandés. Même si on avait enlevé les droits de douane et que le tarif était descendu à 13$, vous n'auriez peut-être même pas utilisé ce navire.

Votre exemple prouve avant tout qu'il faut développer notre flotte d'expédition canadienne, étant donné que les navires canadiens, lorsqu'ils sont disponibles, coûtent 11,91$ la tonne. Autrement dit, si nous avions une politique qui ferait augmenter le nombre de navires battant pavillon canadien, vous ne seriez pas dans l'impossibilité d'en trouver un, et le meilleur prix serait toujours celui d'un navire canadien, s'il y en avait de disponible. Même en obtenant la dispense et, dans ce cas-ci, l'abolition des droits de douane, comme l'a recommandé M. Armitage, qui vous a précédé, il n'est pas sûr que le vaisseau étranger vous aurait été d'une utilité quelconque.

M. Sidoroff: Mais comment trouver un navire canadien?

M. Tobin: L'exemple que vous nous avez donné devrait inciter le gouvernement canadien à se mettre à la tâche

[*Texte*]

a policy to build more Canadian vessels, so we have a better Canadian fleet.

Mr. Sidoroff: We are all for it. Let them build them. Let them bring them. We need them.

Mr. Tobin: Let me be the devil's advocate—and I normally never do that. I am usually a very reasonable person. I think you and the Atlantic Provinces Chamber of Commerce might better serve your cause if you were here arguing for more assistance and a Canadian shipbuilding policy to get more Canadian flag vessels afloat because they can do the best job for you at the best rate. We will not have to worry about foreign vessels. Rather than coming and arguing we have to get rid of any kind of restrictions so we can bring the foreign vessels in, because even when we drop the restrictions, in this case, you could not use the foreign vessel.

Mr. Sidoroff: Go down to Superior—

Mr. Tobin: Would you agree with that?

Mr. Sidoroff: Go to column two. There was another—

Mr. Tobin: We scrap example number 1.

Mr. Sidoroff: You do not have to scrap it.

Mr. Benjamin: By way of clarification, in all three scenarios, the $11.91, the $12.38, and the Canadian price, you are talking in the foreign flag vessel of a self-unloader. In the first column, is that for a self-unloader?

Mr. Sidoroff: No. That was a bulker, and you will notice it shows an unloading cost of $2.20.

Mr. Tobin: But the total is still $11.91, still considerably less than either the foreign flag vessel or. . . if one were available. We just do not have enough Canadian shipping.

Mr. Sidoroff: What we tried to do here is supply the committee with some efficient actual data, and see how it affects the Canadian work force. The Morton Salt Company sourced 40,000 tonnes out of Fairport, Ohio, instead of us bringing it in from Pugwash, Nova Scotia.

Mr. Tobin: That is as much a function of their being American-owned as it is making a judgment call on prices. I think you would admit that.

Mr. Sidoroff: I do not know whether it has to do with that, but the thing we have to keep in mind is we lost 40,000 tonnes from Pugwash, Nova Scotia, which actually moved from Fairport, Ohio, and it lost the jobs of 20 miners for two months.

[*Traduction*]

pour élaborer une politique qui encouragerait la construction de navires canadiens, pour élargir notre flotte.

M. Sidoroff: Nous sommes tout à fait d'accord. Qu'on en construise et qu'on nous les fournisse, car nous en avons besoin.

M. Tobin: Laissez-moi, pour une fois, me faire l'avocat du diable. D'habitude, je suis très raisonnable. Je crois que vous-même et la Chambre de commerce des provinces de l'Atlantique auriez plus facilement gain de cause si vous veniez ici pour nous demander de l'aide et nous demander une politique canadienne de construction navale visant à mettre à flot un plus grand nombre de navires battant pavillon canadien, puisque ce sont ces derniers qui peuvent faire votre travail au meilleur tarif possible. Ainsi, nous n'aurions pas à nous inquiéter des navires étrangers. Cela vaudrait mieux que de venir prôner l'abolition de restrictions qui empêchent d'avoir recours aux vaisseaux étrangers, puisque, même si l'on abolit ces restrictions, comme dans votre cas, vous ne pouvez pas l'utiliser, ce navire étranger.

M. Sidoroff: Allez au lac Supérieur. . .

M. Tobin: Êtes-vous d'accord?

M. Sidoroff: Reportez-vous à la deuxième colonne. Voilà un autre. . .

M. Tobin: Laissons tomber le premier exemple.

M. Sidoroff: Ce n'est pas nécessaire.

M. Benjamin: Pour ma gouverne, dans les trois scénarios que vous présentez, avec les différents tarifs de 11,91$, de 12,38$ et le tarif canadien, vous parlez toujours d'un navire étranger auto-déchargeur. La première colonne représente-t-elle les navires auto-déchargeurs?

M. Sidoroff: Non. Elle représente les navires de transport en vrac, et vous remarquerez qu'on y ajoute un coût de déchargement de 2,20$.

M. Tobin: Mais le total n'en reste pas moins 11,91$, ce qui est toujours beaucoup moins élevé que ce que réclament les navires étrangers. . . lorsqu'ils sont disponibles. C'est simple: nous n'avons pas assez de navires canadiens.

M. Sidoroff: Nous avons voulu fournir au Comité des données récentes qui prouvent comment tout cela nuit à la main-d'oeuvre canadienne. La compagnie de sel Morton est allée chercher 40,000 tonnes à Fairport, en Ohio, au lieu de nous demander de les expédier de Pugwash, en Nouvelle-Écosse.

M. Tobin: Cela dépend tout autant du fait qu'il s'agit d'une compagnie américaine que de la façon dont on juge les prix. Vous devez bien l'admettre.

M. Sidoroff: Je n'en suis pas sûr, mais n'oubliez pas que nous avons perdu 40,000 tonnes de marchandises à Pugwash, en Nouvelle-Écosse, puisqu'elles ont été expédiées de Fairport, en Ohio, et que nous avons perdu deux mois d'emploi pour 20 mineurs.

[*Text*]

• 1230

Mr. Tobin: We are just trying to figure out why we lost it. The second example. Can you walk us through it? What happened in the second example? What actually happened? What did you end up doing? Who did you use?

Mr. Sidoroff: The same thing.

Mr. Tobin: Okay. A Canadian ship was not available.

Mr. Sidoroff: Right.

Mr. Tobin: You requested a foreign flag, $14.03. Waiver was not given. You went to a third vessel at $18.67. You could not afford that. What happened then? If you had been given the waiver on the Canadian vessel at $14.03—obviously if $13.60 was uneconomic and you would not accept it, you would not have accepted $14.03 either. Again we are back down to, if you had more Canadian ships you would have been in business.

Mr. Sidoroff: If you look at column one and scenario two, it shows a total cost as $12.38. If there were no duty applicable on the foreign flag ship, it would have been $12.25. So we would have moved from Pugwash.

Mr. Tobin: At $12.35 you would have gone to the second vessel.

Mr. Sidoroff: No, it was $12.25 versus $12.38.

Mr. Tobin: Okay. So you would have taken the second vessel.

Mr. Sidoroff: Right.

Mr. Tobin: Okay. Third one. What happened?

Mr. Sidoroff: On the third one, all I did was I left out the $1.78 duty, saying that we will claim a remission, and the cost would have been pretty close to equal, but it was too dangerous to ask for a remission because if we never got it, we would have been stuck for $1.78 a tonne more.

Mr. Tobin: Can I ask you a question before I pass, because we have been using my time in essence to walk us through the brief.

Let me just say this. I understand where you are coming from given the current bill, C-52, and given the current reality, and that is what you have to deal with, reality, not perfect worlds. If we could move aside the current policy and the current world insofar as the Canadian shipping industry and shipbuilding policy is concerned, which makes us almost the most expensive nation in the world, and if we had a policy that began to turn that around so that Canada could compete with some

[*Translation*]

M. Tobin: Nous essayons justement de comprendre pourquoi. Pourriez-vous nous expliquer votre deuxième exemple? Que s'est-il vraiment passé? Qu'est-ce que vous avez fini par faire? Quel navire avez-vous utilisé?

M. Sidoroff: Il est arrivé la même chose.

M. Tobin: Bien. Aucun navire canadien n'était disponible.

M. Sidoroff: En effet.

M. Tobin: Vous avez demandé d'utiliser un navire étranger à 14,03$ la tonne. On vous a refusé la dispense. Vous avez pensé utiliser un troisième navire à 18,67$, mais le tarif était trop élevé. Que s'est-il alors passé? Si l'on vous avait accordé la dispense pour utiliser le navire canadien à 14,03$—mais puisque 13,60$ la tonne vous semblait trop élevé, il est évident que vous n'auriez pas accepté non plus de payer 14,03$. Nous revenons encore à notre argument de base: vous n'auriez pas perdu cette affaire si nous avions eu une flotte de navires canadiens plus grande.

M. Sidoroff: Si vous vous reportez à la première colonne et au deuxième scénario, vous verrez un coût total de 12,38$. Sans droits de douane s'appliquant aux navires étrangers, ce tarif serait descendu à 12,25$, et nous aurions pu expédier notre marchandise de Pugwash.

M. Tobin: À 12,35$ la tonne, vous auriez préféré le deuxième navire.

M. Sidoroff: Non, il s'agissait de 12,25$ plutôt que 12,38$.

M. Tobin: Je vois. Mais vous auriez choisi le deuxième navire.

M. Sidoroff: En effet.

M. Tobin: Bien. Dans votre troisième exemple, que s'est-il passé?

M. Sidoroff: Dans le troisième exemple, j'ai omis d'ajouter le droit de douane de 1,78$, en prétendant que je pourrais réclamer une remise et que le tarif aurait donc été à peu près le même. Mais il était trop dangereux de demander une remise, au risque de nous la voir refuser et d'être obligés de payer 1,78$ de plus la tonne.

M. Tobin: Puis-je vous poser une question avant de céder mon tour à quelqu'un d'autre? Après tout, j'ai utilisé mon temps de parole pour me faire expliquer le mémoire.

Je comprends votre position face au projet de loi C-52 et face à la situation actuelle; mais nous vivons dans le vrai monde, et non pas dans un monde parfait. Puisque nous parlons de l'industrie canadienne du transport maritime et de la politique canadienne de construction navale, qui font de nous un des pays les plus coûteux au monde, supposons ceci: s'il y avait plus de navires canadiens disponibles et si nous laissions de côté la politique actuelle et le monde dans lequel nous vivons et

[*Texte*]

of these nations that are providing 50% subsidies to the shipbuilding industries, and there were more Canadian flag vessels available. . . Looking at your own numbers, in most circumstances your problem is not not wanting to use a Canadian vessel; your problem is as much that there are simply not enough of them available.

I submit to you that if there were more of them available, the rates would be even less than what you are quoting here, because the rate is part of the law of supply and demand. Correct?

Mr. Sidoroff: I agree.

Mr. Tobin: So that notwithstanding the current reality you are facing, you would be just as happy if there were more Canadian vessels, therefore more competition, therefore even lower rates, and we would probably be able to outdo anybody in terms of prices, duty or non-duty.

Mr. Sidoroff: I do not disagree with you.

Mr. Tobin: You do not disagree with me. Thank you very much.

Mr. Sidoroff: The thing is that the present application of duty really hurts the Canadian work force, and if Bill C-52 is not amended it will continue to hurt the Canadian work force.

Mr. Tobin: Thank you.

Mr. Forrestall: By driving business off the shore.

Mr. Sidoroff: That is right.

Mr. Forrestall: Could I ask Mr. Sidoroff, because this is very important—perhaps it is the crux of why we do not have a Canadian merchant marine—may I ask why it is that you do not fix with Paterson or some Canadian company the movements you need? Is it 2 million tonnes of salt we are moving around Canada? My God, why do you not buy a couple of ships yourself? I will give you a contract. That is a lot of movement.

Can you tell us, how many movements? What would you get out of Pugwash in a movement—7,000, 8,000, 10,000 tonnes?

Mr. Sidoroff: I think this year we got out of Pugwash about 340,000. Normally out of Windsor, which is an Ojibway mine, we move 700,000 to 800,000 tonnes a year. We normally book, and we try to book in advance, but you have to understand the salt business. It is tender. It is not a long-term commitment. The Province of Ontario, or Milwaukee, or Newfoundland, will come in and say, we need so many tonnes and we bid on it.

[*Traduction*]

adoptions une politique qui permettrait d'opérer un changement et de laisser le Canada concurrencer ces pays qui subventionnent à 50 p. 100 leurs chantiers navals. . . Si je regarde vos chiffres, je constate que dans la plupart des cas, ce n'est pas que vous refusiez d'utiliser un navire canadien, mais c'est qu'il n'y en a pas suffisamment de disponibles.

S'il y en avait plus, de ces navires canadiens, qui soient disponibles, les tarifs seraient encore moindres que ceux que vous nous avez cités, puisqu'ils dépendraient de la loi de l'offre et de la demande. Ai-je raison?

M. Sidoroff: D'accord.

M. Tobin: Donc, quelle que soit la situation actuelle avec laquelle vous devez composer, vous seriez tout aussi heureux s'il y avait plus de navires canadiens disponibles, c'est-à-dire si la concurrence était plus forte et si les tarifs étaient moindres, puisque nous serions sans doute en mesure de damer le pion à n'importe qui en termes de prix, avec ou sans droits de douane.

M. Sidoroff: Je suis d'accord avec vous.

M. Tobin: Vous êtes d'accord avec moi. Merci beaucoup.

M. Sidoroff: L'important, c'est que la façon dont on applique actuellement les droits de douane nuit véritablement à la main-d'oeuvre canadienne et que si le projet de loi n'est pas amendé, cela continuera à lui nuire.

M. Tobin: Merci.

M. Forrestall: En vous forçant à vous retirer des affaires.

M. Sidoroff: C'est exact.

M. Forrestall: Pourrais-je poser une question à M. Sidoroff qui explique peut-être pourquoi nous n'avons pas de marine marchande canadienne? Monsieur Sidoroff, pourquoi ne vous entendez-vous pas avec Paterson ou quelque autre compagnie canadienne pour faire transporter vos marchandises? Est-ce 2 millions de tonnes de sel que l'on déplace au Canada? Pourquoi n'achetez-vous pas vous-mêmes un ou deux bateaux? Je vous accorderai un contrat. Cela fait beaucoup de déplacements de marchandises.

De combien de déplacements parle-t-on exactement? Combien de tonnes de sel expédiez-vous de Pugwash en une seule fois: 7,000, 8,000 ou 10,000?

M. Sidoroff: Cette année, nous avons expédié environ 340,000 tonnes de Pugwash. Normalement, nous sortons environ 700,000 à 800,000 tonnes de sel par année de Windsor, qui est une mine d'Ojibway. Nous essayons de réserver nos navires le plus longtemps possible d'avance, mais vous comprendrez que l'industrie du sel, c'est un secteur mou dans lequel on ne peut pas s'engager à long terme. Si la province de l'Ontario, ou la ville de Milwaukee, ou Terre-Neuve, nous disent avoir besoin de tant de tonnes, nous faisons notre offre.

[*Text*]

• 1235

Now, we do not bid the entire quantity at once. It is divided into about three sections, by regions, etc., and you are never too sure whether you are going to get it or not get it. So we try to get a commitment from the shipowner to protect us for a certain quantity; then comes, say, October or November, and the Valleyfield Bridge falls down and the whole pattern—

Mr. Forrestall: The Valleyfield Bridge did not fall down. Somebody was stupid enough to run into it and knock it down. I suppose there is a subtle difference.

Mr. Sidoroff: Or the Welland Canal collapses or something like that, and the pattern changes, you see.

Mr. Forrestall: Is it traditional that in each shipping year you do have fluctuations that require you to fix one or two—

Mr. Sidoroff: I think I can say that in the last two years there was no great change. Mr. Chairman, can I answer a question that was asked of Mr. Armitage a while ago?

The Chairman: Go ahead.

Mr. Sidoroff: First of all, I should mention that the Department of Highways of Newfoundland order up their supply and state how much they will need, and of course, it is shipped during the navigation season. But I have a telex here that was sent to Mr. J.J. Groulx of the Canadian Transport Commission on January 27, and it said:

> Road salt consumption to date in Newfoundland has been extremely high, requiring additional supplies to be brought in immediately. No suitable ice-reinforced Canadian ships are available, but there is a foreign flag ice-reinforced ship in the vicinity, and we are applying for a waiver.

There was an objection from Crosbie, which really did not matter too much. Now, this is in reply to the Crosbie objection:

> Please be advised that *Lady Franklin* is unsuitable in that this vessel will not be able to deliver the salt on time.

They needed it immediately, and it would take the *Lady Franklin* four weeks to deliver it. Our boys who give the waivers came back on January 29, two days later, and said to go ahead.

Now, when somebody suggests it should be 60 days or 90 days, these are the kinds of things that cannot wait 90 days. It would be next April. A few Newfoundlanders might have been hurt or killed.

Mr. Benjamin: Mr. Sidoroff, as a prairie kid, maybe I am very ignorant about this stuff, but I just do not see how the data you have given us in any way makes your

[*Translation*]

Nous ne soumissionnons pas pour le tout en une seule fois. C'est divisé en trois sections, selon la région, et ainsi de suite, de sorte que vous n'êtes jamais sûr de pouvoir obtenir le marché. Nous essayons alors d'obtenir un engagement de la part du propriétaire du bateau, afin que nous ayons la garantie d'une certaine quantité, puis, lorsque vient octobre ou novembre, le pont de Valleyfield s'écroule, et tout le tralala. . .

M. Forrestall: Le pont de Valleyfield ne s'est pas écroulé. C'est un crétin qui a foncé dedans et qui l'a fait tomber. J'imagine qu'il y a entre les deux une différence subtile.

M. Sidoroff: Ou bien le canal Welland s'effondre, ou quelque chose du genre, et tout est altéré, voyez-vous.

M. Forrestall: Est-il normal que vous ayez, pour chaque année d'expédition, des fluctuations qui vous obligent à arranger une ou deux. . .

M. Sidoroff: Je crois pouvoir dire qu'il n'y a pas eu de changements sensibles ces deux dernières années. Monsieur le président, puis-je répondre à la question qui a été posée à M. Armitage il y a quelques instants?

Le président: Allez-y.

M. Sidoroff: Premièrement, je dois dire que le ministère de la Voirie de Terre-Neuve passe lui-même ses commandes en précisant les quantités voulues, lesquelles, bien entendu, sont expédiées au cours de la campagne de navigation. Mais j'ai ici un télex envoyé à M. J.J. Groulx, de la Commission canadienne des transports, le 27 janvier dernier, où il est dit que:

> La consommation de sel routier à Terre-Neuve a été à ce jour extrêmement élevée, si bien qu'il faut sans délai des approvisionnements complémentaires. On ne dispose d'aucun bateau canadien pouvant franchir les glaces, mais il y a dans les environs un bateau étranger pouvant convenir, et nous demandons une dispense.

Il y a eu opposition de la part de Crosbie, ce qui n'importait guère. Or, en réponse aux objections formulées par Crosbie:

> Veuillez prendre note que le *Lady Franklin* ne convient pas et qu'il ne pourra livrer le sel à temps.

Il fallait obtenir ce sel tout de suite, alors qu'il aurait fallu quatre semaines au *Lady Franklin* pour le livrer. Nos responsables qui accordent les dispenses sont revenus le 29 janvier, deux jours plus tard, et nous ont donné le feu vert.

Maintenant, si quelqu'un propose que ce devrait être 60 ou 90 jours, ce sont là des choses qui ne peuvent attendre 90 jours. Cela nous amènerait en avril. D'ici à ce moment-là, quelques Terre-Neuviens pourraient être blessés ou tués.

M. Benjamin: Monsieur Sidoroff, ayant été élevé dans les Prairies, j'ignore peut-être ce genre de choses, mais je ne vois pas comment les données que vous nous avez

[*Texte*]

case. It seems to me it is the policy of your company that made the decision. It had little or nothing to do in that first scenario with the 60¢ duty. It was the policy of the head office of your company that made the decision, not these rates. I am sorry, but if anything, I would think these figures hurt your case.

• 1240

Mr. Sidoroff: I do not want to argue the point here. The thing is that 60¢ a tonne is 60¢ a tonne that will make them decide whether we do or we do not.

Mr. Benjamin: I do not often agree with Mr. Tobin, very, very rarely in fact, but he is right on. We need more ships. The trouble is then they sit idle so much of the year though—like a farmer's combine they sit there costing money.

Mr. Sidoroff: We agree with you that we need more ships, and we would like to have them. We are not arguing that. What I am presenting here is that there is a duty assessed, and it goes to the federal coffers. It does not assist the marine industry in any way, but it hurts our work force.

Mr. Benjamin: I would like to hear your response to the point Mr. Forrestall made. With the volume of movement you have, why do you not lease, if not buy, one or two ships, register them under the Canadian flag, and move your own salt?

Mr. Sidoroff: I just answered Mr. Forrestall that we are never sure what kind of tenders we will be successful on, and we cannot buy a ship and then leave it idle. It is up to the Canadian shipowners to forecast what is required and what they should carry.

Mr. Benjamin: Can a ship that handles salt handle other bulk commodities?

Mr. Sidoroff: Oh, certainly.

Mr. Benjamin: Then there is less risk of it sitting idle. If it did not move salt, it could move something else.

Mr. Sidoroff: That is why the shipowners should make their forecasts and build more ships, etc. We cannot do it just in the salt trade.

Mr. Forrestall: Would you say up to 35, 40 movements a year?

Mr. Sidoroff: Oh we could, but you would still have to have. . . how can I say it? You cannot cover yourself 110%, or even 100%. You might cover yourself for a certain segment of them, and from there on in you go to the marine shipowners, and ask if they will protect you or not.

[*Traduction*]

fournies viennent corroborer vos dires. Il me semble que votre société a pris une décision en se fondant sur sa politique. Cette décision n'avait guère à voir avec le premier scénario comportant le droit de 60c. Le siège social de votre société a pris la décision en se fondant sur sa politique, non sur ces taux. Je suis désolé, mais je crois que ces chiffres, loin de vous aider, nuisent à votre cause.

M. Sidoroff: Je ne tiens pas à contester cela pour l'instant. Le fait est que 60c. la tonne, c'est 60c. la tonne, et c'est ce qui motive la société à faire ou à ne pas faire telle chose.

M. Benjamin: C'est peu souvent, en fait, c'est extrêmement rare, que je sois du même avis que M. Tobin, mais cette fois, il a entièrement raison. Il nous faut plus de bateaux. L'ennui, c'est qu'on ne peut s'en servir pendant une bonne partie de l'année, un peu comme la moissonneuse-lieuse du cultivateur, qui est très coûteuse.

M. Sidoroff: Nous pensons comme vous qu'il nous faut plus de bateaux, et nous aimerions bien les avoir. Ce n'est pas ce que nous contestons. Ce que je vous présente, en l'occurrence, c'est le fait qu'un droit est imposé, et que la recette s'achemine vers le Trésor fédéral. On ne fournit aucune aide au transport par eau, mais cela nuit à nos effectifs.

M. Benjamin: J'aimerais que vous commentiez la remarque que M. Forrestall a faite. Vu les quantités que vous expédiez, pourquoi ne pourriez-vous pas affréter, sinon acheter, un ou deux bateaux, leur faire battre pavillon canadien, et expédier vous-mêmes le sel?

M. Sidoroff: Je viens de répondre à M. Forrestall que nous ne pouvons jamais savoir si nous obtiendrons tel ou tel marché, de sorte qu'il est inutile d'acheter un bateau pour ensuite ne pas s'en servir. Il incombe aux propriétaires de bateaux canadiens de prévoir ce qui est requis, et d'évaluer ce qu'ils peuvent transporter.

M. Benjamin: Un navire qui charge du sel peut-il aussi transporter d'autres produits en vrac?

M. Sidoroff: Bien sûr.

M. Benjamin: Il est donc moins probable qu'on ne va pas s'en servir. Si on ne l'utilise pas pour le sel, on peut s'en servir pour d'autres denrées.

M. Sidoroff: Voilà pourquoi les propriétaires de bateaux devraient établir des prévisions et construire plus de navires, entre autres choses. Nous ne pouvons pas le faire uniquement pour le commerce du sel.

M. Forrestall: Pourriez-vous expédier 35, 40 chargements par année?

M. Sidoroff: Oui, certes, mais il nous faudrait toujours. . . comment dirais-je? Vous ne pouvez vous protéger à 110 p. 100, ni même à 100 p. 100. Vous pouvez vous protéger pour un certain pourcentage, mais à partir de ce moment, vous devez pressentir les propriétaires de bateaux afin de voir si eux peuvent vous protéger.

[*Text*]

Mr. Forrestall: The vast majority of your movements, though, are in Canadian ships. It seems to me for years you have been doing business with N.M. Paterson, and I think you have a very good relationship with that company.

Mr. Sidoroff: From Pugwash, Nova Scotia, we use Patersons and we use Gagné, and those are really the only two—

Mr. Forrestall: How many movements would you have had out of Pugwash last year?

Mr. Sidoroff: Well, if you divide 340 by about 6,000, what have you, 60 ships loaded?

Mr. Forrestall: You have 60—a lot of activity.

Mr. Johnson: Were those scenarios are all based on the 40,000 tonnes that were going into Montreal?

Mr. Sidoroff: Well, the three scenarios.

Mr. Johnson: I know there is Quebec City there, but are you talking about shipping out of Windsor to Montreal or to Quebec City?

Mr. Sidoroff: I think 23,000 tonnes to Montreal, and 7,000 to Quebec City, and another 7,000 to Quebec City.

Mr. Johnson: But on your scenario here, you say from Pugwash, Nova Scotia.

Mr. Sidoroff: Yes, but that is if the ships are not available.

Mr. Johnson: Yes, but yet you said that you would have shipped it out of Windsor, or you ended up shipping it out of Windsor.

Mr. Sidoroff: We ended up shipping it out of Windsor.

Mr. Johnson: Where did the salt that came from Ohio go to?

Mr. Sidoroff: Well, we would have exported—

Mr. Johnson: I thought you said it went to Chicago.

Mr. Sidoroff: Let me explain it a little bit here. Our Windsor plant, which is at Ojibway, Ontario, was fully booked. When we shifted the Pugwash tonnage to move from Windsor, it meant we had to cut off the same amount of export tonnage to go to the United States. So our Canadian work force suffered, because then Morton took it out of Fairport, Ohio, and took it to Milwaukee, Cleveland, etc.

• 1245

Mr. Johnson: So if you had shipped from Windsor to Chicago, would you have used a Canadian ship?

Mr. Sidoroff: Oh, yes.

[*Translation*]

M. Forrestall: Le gros de vos expéditions, toutefois, se font au moyen de navires canadiens. Il me semble que vous faites affaire avec N.M. Paterson depuis des années, et je crois que vous avez établi de bons rapports avec cette société.

M. Sidoroff: Depuis Pugwash, en Nouvelle-Écosse, nous avons recours à Paterson et aussi à Gagné, mais ce sont vraiment les deux seuls. . .

M. Forrestall: Combien d'expéditions se sont faites l'an dernier à Pugwash?

M. Sidoroff: Eh bien, si vous divisez 340 par 6,000, environ, vous obtenez, quoi, environ 60 chargements?

M. Forrestall: Cela fait 60—c'est beaucoup.

M. Johnson: Ces scénarios se fondent-ils tous sur les 40,000 tonnes qui devaient être expédiées vers Montréal?

M. Sidoroff: Enfin, les trois scénarios.

M. Johnson: Je sais qu'il y a aussi Québec, mais parlez-vous de chargements depuis Windsor jusqu'à Montréal ou jusqu'à Québec?

M. Sidoroff: Je crois que c'est 23,000 tonnes vers Montréal et 7,000 vers Québec, plus 7,000 encore vers Québec.

M. Johnson: Mais selon votre scénario, c'est depuis Pugwash, en Nouvelle-Écosse.

M. Sidoroff: Certes, mais c'est lorsque les bateaux ne sont pas disponibles.

M. Johnson: Bon, mais vous dites toutefois que vous auriez expédié ces chargements depuis Windsor, ou bien que c'est ce que vous avez dû faire finalement.

M. Sidoroff: Nous avons dû finalement les expédier depuis Windsor.

M. Johnson: Quelle était la destination du sel provenant de l'Ohio?

M. Sidoroff: Eh bien, nous aurions exporté. . .

M. Johnson: J'ai cru vous entendre dire qu'il avait été expédié à Chicago.

M. Sidoroff: Permettez-moi un mot d'explication. Notre usine de Windsor, qui se trouve à Ojibway, en Ontario, ne pouvait plus prendre d'autres commandes. Lorsque le chargement de Pugwash a dû être expédié depuis Windsor, cela nous a obligés à diminuer d'autant les exportations qui étaient destinées aux États-Unis. Ce sont donc les effectifs canadiens qui en ont souffert, puisque c'est Morton qui a fait alors le chargement à Fairport, en Ohio, à destination de Milwaukee, Cleveland, etc.

M. Johnson: Donc, si vous aviez expédié cette cargaison de Windsor à Chicago, vous seriez-vous servis d'un bateau canadien?

M. Sidoroff: Bien entendu.

[*Texte*]

Mr. Johnson: But that Canadian ship was not available to go from Windsor to Montreal, or to go from Pugwash to Montreal.

Mr. Sidoroff: I did not add that, but that is another argument. Now, when you move from Fairport, Ohio, to Milwaukee, you have to use an American ship. So we lost in two cases here. Of the Pugwash work force, 20 men were laid off for two months, and then instead of a Canadian. . . I do not know whether I want—

Mr. Johnson: Mr. Chairman, I want to make a comment for the benefit of the committee and for the witness.

This particular vessel that was given approval to move salt from Pugwash to St. John's and to Corner Brook, I had several calls from the Newfoundland Shipowners Association and from a shipping company in Quebec asking me to intercede and see if I could not stop this particular waiver being granted.

Mr. Sidoroff: Was it the *Tinnes*?

Mr. Johnson: Yes.

Mr. Sidoroff: Do you mean in January?

Mr. Johnson: It was January 27.

The simple reason I did not intercede, Mr. Chairman, and I told the people who made the request to me. . . I suppose the reason they made the request to me was that they figured I knew the shipping business or they thought I knew—I would not say they knew that I knew but they thought I knew—

An hon. member: We all know!

Mr. Johnson: —I told them it was a waste of my time. It is better for me to do something, work on behalf of my constituents, because I figured it was so convenient that they were not going to get it anyway. That is what I am saying about the waiver system.

It was quite a coincidence that this particular ship, after it left to make the trips from Pugwash to St. John's and Corner Brook, was conveniently available to also move from Magdalen Islands to Quebec City and Montreal, two trips. That was on February 10.

Mr. Sidoroff: That had nothing to do with The Canadian Salt Company.

Mr. Johnson: I know it had nothing to do with The Canadian Salt Company, but I am saying that the people who called me knew that the salt was supposed to be moved from both locations and they figured there were ships, not self-unloading ships, I have to admit that, but if we look at the fact that in your scenario you say a conventional cargo ship—and I see Paterson's boats into St. John's quite often starting late in the summer and early in the fall—regular conventional cargo ships, using cranes, it is interesting to note that even with the $2.20 for unloading, they could still move it cheaper. The only thing that would have prevented the other ships from

[*Traduction*]

M. Johnson: Mais vous ne disposiez d'aucun bateau canadien qui pouvait se rendre de Windsor à Montréal, ou bien de Pugwash à Montréal.

M. Sidoroff: Je n'en ai pas parlé, mais c'est un autre argument en notre faveur. Donc, si vous expédiez depuis Fairport, en Ohio, jusqu'à Milwaukee, vous devez avoir recours à un bateau américain. Nous y perdions donc sur les deux plans. Parmi les travailleurs de Pugwash, une vingtaine ont été mis à pied durant deux mois, et alors, au lieu d'un bateau canadien. . . Je me demande si je voudrais. . .

M. Johnson: Monsieur le président, j'aimerais faire une remarque pour la gouverne du Comité et du témoin.

En ce qui a trait au navire qui a été autorisé à expédier le sel depuis Pugwash jusqu'à Saint-Jean et Corner Brook, j'ai reçu plusieurs appels de la part de l'Association des propriétaires de bateaux de Terre-Neuve et de la part d'un expéditeur de Québec, qui tous m'ont prié d'intercéder pour que l'on n'accorde pas cette dispense.

M. Sidoroff: S'agissait-il du *Tinnes*?

M. Johnson: Oui.

M. Sidoroff: Voulez-vous dire en janvier dernier?

M. Johnson: C'était le 27 janvier.

Je ne suis pas intervenu, monsieur le président, et je l'ai dit à ceux qui m'en avaient prié, pour la simple raison que. . . J'imagine qu'ils s'étaient adressés à moi parce qu'ils savent que je connais bien ce secteur ou parce qu'ils ont pensé que je connaissais—je n'irais pas jusqu'à dire qu'ils le savaient, mais ils le pensaient. . .

Une voix: Tout le monde le sait!

M. Johnson: . . . je leur ai dit que c'était une perte de temps. Il valait mieux pour moi faire quelque chose, agir au nom de mes commettants, car je me suis dit que cela leur convenait tellement qu'ils ne l'obtiendraient pas de toute façon. Voilà ce que je pense de ce système.

C'est par pure coïncidence que ce bateau, après être parti de Pugwash pour se rendre à Saint-Jean et à Corner Brook, était alors en mesure de se rendre des Îles-de-la-Madeleine à Québec et à Montréal, de faire deux voyages. Cela s'est passé le 10 février.

M. Sidoroff: Cela n'a rien à voir avec la Canadian Salt Company.

M. Johnson: Je sais que cela n'a rien à voir avec la Canadian Salt Company, mais je dis que les gens qui m'ont appelé savaient que le sel devait censément être expédié vers ces deux emplacements et se sont imaginé qu'il y avait des bateaux, non pas des bateaux à chargement autonome, je dois l'admettre, mais si l'on retient le fait que, dans votre scénario, vous parlez d'un cargo de type classique—et je vois bien souvent les bateaux de Paterson à Saint-Jean, vers la fin de l'été et au début de l'automne—de cargos ordinaires de type classique, dotés de grues, même avec les 2,20$ pour le déchargement, chose intéressante à noter, on pourrait

[*Text*]

perhaps moving it as cheaply is they would have been able to take a couple of thousand tonnes less per trip so they might have wanted a bit of extra for their fuel surcharge.

Mr. Sidoroff: Let us not confuse these figures with the January 27—

Mr. Johnson: No, no, no, I am not confusing them with that. I am just saying that the argument Mr. Tobin and Mr. Benjamin put up, that here was the foreign vessel, the *Tinnes*, that in three trips would have charged 60¢ per tonne, which would have been really 20¢ per tonne per trip—is that what it means? Or would it be 60¢ each trip?

Mr. Sidoroff: At that time it was $14,000 on the 1/120th rule. You know, the 1/120th of 25% rule. If you divide the 21,000 tonnes that would have moved on the three trips, it comes to 60¢ a tonne.

Mr. Johnson: So it is 60¢ a tonne.

An hon. member: A lot of money.

• 1250

Mr. Sidoroff: If you go on to the second scenario, that is one trip and it comes to $1.78 a tonne.

Mr. Johnson: From everything I have heard from witnesses, Mr. Chairman, you would think that, with the anxiousness of being able to get the foreign vessels, the foreign vessel would have been much cheaper than the Canadian vessel. It certainly does away with everything we have heard to date, that the Canadian ships are more expensive. It almost reminds me of this, Mr. Chairman. You fly cargo into Goose Bay in the wintertime, and in the summer the ships start going in there. You base all your prices for the summer on the fact that you have to pay so much per pound by air in the winter.

Mr. Sidoroff: Mr. Chairman, I do not understand why this last statement was made. If you really look at the figures, the foreign flagship is not cheaper, except for 13¢ if no duty is applied.

Mr. Forrestall: No, he said you would think they would be cheaper because—

Mr. Johnson: You would think it would be cheaper.

Mr. Forrestall: —of the great Canadian argument, the great Canadian myth that foreign ships—

Mr. Johnson: I did not say it was cheaper; I said it is surprising to know that Canadian ships could move the cargo more cheaply, because we would have thought the foreign ships would be moving it more cheaply. It destroys what I myself have been saying for a great number of years, that the foreign ships can come in and

[*Translation*]

encore expédier à moindres de frais. La seule chose qui a empêché les autres bateaux de s'en charger à un coût aussi bas, c'est le fait qu'il leur faudrait prendre quelque deux mille tonnes de moins par chargement, de sorte qu'ils auraient demandé un petit montant supplémentaire pour l'excédent de carburant.

M. Sidoroff: Ne confondons pas ces chiffres avec ceux du 27 janvier. . .

M. Johnson: Pas du tout, je ne les confonds pas. Je dis tout simplement que l'argument invoqué par MM. Tobin et Benjamin, soit la présence d'un navire étranger, le *Tinnes*, qui aurait fait trois expéditions à soixante cents la tonne, alors que le coût véritable aurait été de vingt cents la tonne—est-ce bien cela? Ou bien, est-ce soixante cents par expédition?

M. Sidoroff: A l'époque, c'était 14,000$ selon la règle de 1/120. Vous savez bien, la règle du cent vingtième de 25 p. 100. Si vous appliquez cette division aux 21,000 tonnes qui auraient été expédiées en trois chargements, cela revient à soixante cents la tonne.

M. Johnson: C'est donc soixante cents la tonne.

Une voix: C'est beaucoup.

M. Sidoroff: Si l'on passe au deuxième scénario, un seul chargement aurait suffi à 1,78$ la tonne.

M. Johnson: D'après tous les dires des témoins, monsieur le président, on pourrait croire que les bateaux étrangers sont disponibles à un prix beaucoup plus bas que les bateaux canadiens, si l'on en juge par les efforts déployés pour les obtenir. Mais cela contredit tous les propos que nous avons entendus jusqu'ici, soit que les bateaux canadiens sont plus coûteux. Cela me rappelle vaguement quelque chose, monsieur le président. L'hiver, pour expédier vers Goose Bay, il faut faire appel à l'avion, mais l'été, on peut se servir de bateaux; en cette saison, tous les prix sont établis en fonction du fait que l'on doit payer tant par livre par avion en hiver.

M. Sidoroff: Monsieur le président, je ne saisis pas le sens de cette dernière intervention. Un coup d'oeil sur les chiffres fait voir que les bateaux étrangers ne sont pas moins coûteux, sauf si l'on applique le droit de 13c.

M. Forrestall: Non, il a dit que l'on serait porté à croire qu'ils seraient moins coûteux, parce que. . .

M. Johnson: On serait porté à croire qu'ils sont moins coûteux.

M. Forrestall: . . . on ressort toujours au Canada l'argument, le mythe, que les bateaux étrangers. . .

M. Johnson: Je n'ai pas dit qu'ils étaient moins coûteux, mais qu'il est étonnant de savoir que les bateaux canadiens pouvaient le faire à un prix plus bas, car on pourrait croire que les bateaux étrangers seraient plus économiques. Cela va à l'encontre de ce que j'ai moi-même affirmé depuis des années, soit que les bateaux

[*Texte*]

operate more cheaply because they do not have to pay Canadian wages.

Last week, Mr. Chairman, we had a man representing the union saying that our classification had much higher standards than the foreign ships and they were getting away with a lot of things, taking jobs away from Canadian seamen. So I am proud to know that Canadian ships can move cargo more cheaply than the foreign ships can.

The Chairman: Mr. Sidoroff, on behalf of my colleagues, thanks for your appearance and for answering all these questions.

Mr. Sidoroff: Thank you very much, gentlemen.

The Chairman: Before the adjournment, I have two things to point out to the members. First, three other organizations have indicated an interest in appearing before the committee: the Canadian Shippers' Council, the United Steelworkers Union, and the E.V. Lee Thousand Islands & Seaway Boat Tours.

Do you agree to ask the clerk to go with the notice of meeting?

Mr. Benjamin: These are additional witnesses, are they?

The Chairman: Yes, it is in addition to the last list. They are three new requests.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I do not have any difficulty. You might consider having the clerk and perhaps the chairman or somebody at least make—perhaps it has already been done—a courtesy contact, even though we might have filed public notice or gazetted notice, with the provincial governments to see if they want to send somebody. I know one of them, Nova Scotia, does. I do not mean necessarily looking for them, but in the end a lot of our deliberations would be affected by what they have to say. I mean a further notification beyond the normal gazetted notice to the appropriate departments to see if they are interested in having something to say before we are finished.

The Chairman: Does everybody agree with Mr. Tobin's proposal?

Some hon. members: Agreed.

Mr. Forrestall: It might bring it into focus if I could then present for the consideration of the committee a motion that has been discussed and that is not really cast in stone.

Mr. Chairman, I move that the committee, first, invite the oil and gas industry to appear on February 25 or at their convenience with reference to the exemption in paragraph 3.(3)(a), and second, that members submit amendments on or before March 1, and third, that the committee proceed to clause-by-clause study on March 3.

[*Traduction*]

étrangers peuvent être plus économiques parce qu'ils n'ont pas à verser les salaires fixés au Canada.

La semaine dernière, monsieur le président, un représentant syndical nous a dit que notre classification comportait des normes beaucoup plus élevées que les bateaux étrangers, ce qui leur permettait d'échapper à une foule de choses et de voler des emplois à des marins canadiens. Voilà pourquoi je suis fier d'apprendre que les bateaux canadiens peuvent être plus économiques que les bateaux étrangers.

Le président: Monsieur Sidoroff, au nom de mes collègues, je vous remercie de votre témoignage et de vos réponses à toutes nos questions.

M. Sidoroff: Merci bien, messieurs.

Le président: Avant de lever la séance, j'aurais deux remarques à faire aux députés. La première, c'est que trois autres organisations ont manifesté le souhait de comparaître devant le Comité: le Canadian Shippers' Council, les Métallurgistes unis d'Amérique et le E.V. Lee Thousand Islands & Seaway Boat Tours.

Me permettez-vous de prier le greffier de leur envoyer un avis de séance?

M. Benjamin: Il s'agit de témoins additionnels, n'est-ce pas?

Le président: Oui, ils s'ajoutent à ceux de la dernière liste. Il s'agit de trois nouvelles demandes.

M. Tobin: Monsieur le président, je n'y vois aucune objection. Le greffier, le président, ou quelqu'un d'autre, à tout le moins, pourrait peut-être envisager—si ce n'est déjà fait—de prendre contact par simple politesse avec les gouvernements provinciaux, même si l'avis a déjà été publié ou consigné dans la *Gazette*, afin d'établir s'ils veulent nous envoyer un porte-parole. Je sais que la Nouvelle-Écosse, en particulier, le souhaite. Il ne s'agit pas nécessairement de les prier de venir, mais en fin de compte, leurs propos pourraient avoir une certaine influence sur nos délibérations. Mis à part l'avis publié d'ordinaire dans la *Gazette*, nous pourrions nous mettre en contact avec les ministères intéressés afin d'établir s'ils seraient intéressés à comparaître avant que nous ne terminions nos travaux.

Le président: Consentez-vous à la proposition de M. Tobin?

Des voix: D'accord.

M. Forrestall: Pour bien cerner la question, je soumets à l'examen du Comité une motion qui a été discutée et qui n'est pas vraiment gravée dans la pierre.

Monsieur le président, je propose que le Comité, en premier lieu, invite l'industrie du pétrole et du gaz à comparaître le 25 février, ou à la date qui lui convient, au sujet des dispositions d'exception qui figurent à l'article 3.(3)a), et, en deuxième lieu, que les députés déposent leurs amendements au plus tard le 1er mars, et, en

[*Text*]

Mr. Chairman, I put that forward to expedite our own work, to serve as a general notice to anybody who might want to come in front of us. I think we still have scheduling room—not ample room, but we do have some scheduling room.

• 1255

The Chairman: Mr. Tobin, do you have a comment?

Mr. Tobin: Yes, Mr. Chairman. I do not have any problem with the principle of setting some targets for ourselves in order to proceed. As part of some of the discussions that occurred earlier on, it was my understanding that we would proceed with clause 1, pass it right away, and also proceed with Mr. Forrestall's proposal on the oil and gas industry. On the other two, as we get a little further along with the witnesses, we could subsequently set deadlines for the filing of the amendments.

I think Mr. Forrestall's target is probably a reasonable one. I do not anticipate—speaking for myself and my own party—that there is going to be any unreasonable delay in dealing with the bill. But I would prefer that we discuss it and could come to an all-party agreement at a later time, when we are little further along in the process.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, perhaps we could have a consensus to hear the Canadian shippers, the steelworkers, the Thousand Islands, plus the oil and gas industry on February 25 and March 1. Then we will go on from there. We will schedule a meeting for March 3, at which time we might go clause by clause or we might hear more witnesses.

Mr. Tobin: If we are going to be hearing witnesses right up until March 1... It is very difficult to have your amendments ready when you have not heard all the witnesses. I think it is something we can work out by an all-party agreement.

The Chairman: Okay. Do we have a general consensus about that?

Mr. Tobin: So we are accepting clause 1 and Mr. Thacker's recommendation.

Clause 1 agreed to.

The Chairman: The meeting is adjourned until 3.30 p.m., same building, room 371.

AFTERNOON SITTING

• 1533

Le président: À l'ordre!

[*Translation*]

dernier lieu, que le Comité entreprenne l'étude détaillée du projet de loi le 3 mars.

Monsieur le président, cette motion a pour but d'accélérer nos travaux, de même que d'en aviser ceux qui ont l'intention de comparaître. Je crois que nous jouissons encore d'une certaine latitude, pas tellement grande, quant à notre échéancier.

Le président: Monsieur Tobin, vous avez une intervention à ce propos?

M. Tobin: Oui, monsieur le président. Je n'ai aucune objection à ce que nous nous fixions des délais pour nos travaux. Dans le cadre des discussions qui ont eu lieu auparavant, j'avais cru comprendre que nous adopterions l'article 1 dès maintenant, mais aussi que nous accepterions la proposition de M. Forrestall au sujet de l'industrie du pétrole et du gaz. Quant au reste, à mesure que nous entendrons les témoins, nous pourrons nous fixer des délais pour le dépôt des amendements.

Je crois que les délais proposés par M. Forrestall sont probablement raisonnables. Pour ma part, et en tant que porte-parole de mon parti, je ne prévois pas de retard sensible pour l'acheminement de ce projet de loi. Je préférerais toutefois que nous discutions de l'échéancier et que nous en venions à un accord de tous les partis à une date ultérieure, lorsque nos travaux auront davantage progressé.

M. Thacker: Monsieur le président, on pourrait peut-être convenir d'entendre les expéditeurs canadiens, les métallurgistes, les représentants de la Thousand Islands, plus ceux du pétrole et du gaz, les 25 février et 1er mars prochains. Ensuite, nous verrons. Nous pouvons nous fixer une séance au 3 mars, soit pour l'étude détaillée du projet de loi, soit pour la comparution d'autres témoins.

M. Tobin: Si nous nous obligeons à entendre des témoins jusqu'au 1er mars... Il est bien difficile de rédiger des amendements avant d'avoir entendu tous les témoins. Je crois que l'on pourrait aboutir à un accord de tous les partis à ce sujet.

Le président: D'accord. Les députés sont-ils tous d'accord?

M. Tobin: Donc, nous adoptons l'article 1 et la recommandation de M. Thacker.

L'article 1 est adopté.

Le président: La séance est levée jusqu'à 15h30, même édifice, pièce 371.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

The Chairman: Order, please!

[*Texte*]

Nous reprenons cet après-midi l'étude du projet de loi C-52, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale. Nous reprenons l'étude de l'article 2.

I am pleased to invite Mr. Angus Callaghan, vice-president of the Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers. I understand Mr. Callaghan will make his presentation in conjunction with Mr. Sjoquist, the president of the Canadian Merchant Service Guild. I invite either Mr. Callaghan or Mr. Sjoquist to make a brief presentation, which will leave plenty of time for my colleagues to ask any questions they want to ask. Welcome.

Mr. Maury Sjoquist (President, Canadian Merchant Service Guild): Thank you, Mr. Chairperson. I will lead it off by saying now that Mr. Callaghan and I had an agreement a little earlier, I guess you could say with the clerk, that I would make the presentation first and he would follow with a sort of supplementary presentation of himself and we would then answer questions, if that is all right.

The Chairman: That is all right. Go ahead.

Mr. Sjoquist: Thank you. We have a brief. I hope it has been distributed to everyone here.

• 1535

The Chairman: Yes, it has already been distributed.

Mr. Sjoquist: The Canadian Merchant Service Guild was originally established by an act of Parliament on June 6, 1919, essentially to unite fraternally Canadian seamen and also initially to provide those seaman, as well as their dependents, with some insurance protection. On November 18, 1980, this act was amended and passed by Parliament as Bill S-12, which is the act of incorporation and constitution of the Canadian Merchant Service Guild.

The present-day objects of the guild are to promote the social, economic, cultural, educational, and material interests of ship's masters, chief engineers, officers, pilots, and of other persons whose employment is directly related to maritime operation.

The guild represents a vast majority of masters, mates, pilots, and engineers in the Canadian shipping industry in all sectors—for example, Great Lakes, B.C. Towboat, the Arctic, Marine Atlantic, and offshore supply vessels. The guild is also the certified bargaining agent for government ship's officers employed with the Canadian Coast Guard, the Department of National Defence civilian vessels, Fisheries and Oceans, and the Department of Public Works, as well as the marine instructors at Coast Guard colleges.

[*Traduction*]

This afternoon, we are resuming study of Bill C-52, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature. We are now at section 2.

Je suis heureux d'accueillir M. Angus Callaghan, vice-président de la Fédération canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers. Je crois savoir que M. Callaghan nous fera son exposé en collaboration avec M. Sjoquist, président de la Guilde de la marine marchande du Canada. Je demanderais donc à M. Callaghan ou à M. Sjoquist de bien vouloir nous faire un exposé assez bref, ce qui laissera suffisamment de temps à mes collègues pour poser des questions. Soyez les bienvenus, et à vous la parole.

M. Maury Sjoquist (président, Guilde de la marine marchande du Canada): Merci, monsieur le président. D'entrée de jeu, je précise que M. Callaghan et moi nous sommes entendus, avec l'accord du greffier, pour que je fasse le premier exposé, après quoi il ajoutera ses propres propos, avant que nous ne répondions aux questions qu'on voudra nous poser. J'espère que cela vous convient.

Le président: Très bien. Allez-y.

M. Sjoquist: Merci. Nous avons en main un mémoire, et j'espère qu'il a déjà été distribué à tout le monde.

Le président: Oui, il a déjà été distribué.

M. Sjoquist: La Guilde de la marine marchande du Canada a été créée par l'adoption d'une loi du Parlement fédéral, le 6 juin 1919, avant tout pour réunir les marins canadiens au sein d'une même fraternité, et, à cette époque-là, pour leur fournir des services d'assurance ainsi qu'aux personnes à leur charge. Le 18 novembre 1980, la loi étant amendée par le truchement du projet de loi S-12, qui constituait en société un nom collectif la Guilde de la marine marchande du Canada.

De nos jours, les objectifs de la Guilde sont de favoriser les intérêts sociaux, économiques, culturels, éducationnels et matériels des capitaines de navire, chefs mécaniciens, officiers, pilotes et autres personnes dont le travail est directement lié aux activités maritimes.

La Guilde représente la très grande majorité des capitaines de navire, des officiers en second, des pilotes et des mécaniciens travaillant dans tous les secteurs de l'industrie canadienne de la marine marchande, par exemple, dans les Grands lacs, sur les remorqueurs de la Colombie-Britannique, dans l'Arctique, sur la côte atlantique et sur les chalands approvisionnant les navires étrangers. La Guilde agit aussi à titre de négociateur accrédité des officiers travaillant sur les navires de la Garde côtière canadienne, les navires non militaires du ministère de la Défense, ceux du ministère des Pêches et Océans et du ministère des Travaux publics, et représente aussi les moniteurs des collèges de la Garde côtière.

[*Text*]

The membership is approximately 5,000 members, comprised of 3,000 in the east—Manitoba border to Newfoundland—and 2,000 in the west, Manitoba west. The national office is in Ottawa, with branch offices in Vancouver, Montreal, Thorold, Dartmouth, and St. John's. The guild represents members under approximately 60 collective agreements and also members who are managerial exclusions and entrepreneur pilots.

Two associations are affiliated with the guild; namely the national associations of the Canadian Marine Pilots' Association and the Canadian Association of Masters and Chief Engineers. The membership of these two associations is restricted to licensed pilots on one hand and masters and chief engineers on the other hand, irrespective of the branch to which they belong. The guild itself is affiliated with other organizations pursuing similar goals; namely the Canadian Labour Congress, the International Transport Workers' Federation, and the International Maritime Pilots' Association.

General position with respect to Bill C-52: Subject to the exceptions, which we will set out, the guild supports Bill C-52 as a piece of legislation which is extremely necessary and long overdue. The concept of protection and reservation of Canada's coasting trade, including all Canadian arctic waters and territorial sea, is close to the heart of all Canadian mariners. It is the degree of this concept within Bill C-52 which gives rise to our concerns with the bill.

Parts of the bill that are of concern: paragraphs 3.(3)(b), (c), (d), (e), and (f); subclause 8.(2); clause 23; and clause 24.

Paragraph 3.(3)(b) is not clear to us and requires a clearer definition. We are uncertain as to when a fishing vessel is operating under the Coastal Fisheries Protection Act and when it is operating in a commercial marine activity. The guild is certainly opposed to any automatic exclusion of vessels operated by the government engaged in any fishing activity, as in most cases Canadian vessels could be available for such activities; and if they were not, then the provisions of clause 7 would apply and the commission would make the determination.

Paragraph 3.(3)(c) is the exclusion of most concern to the guild. It is a fact that almost no such activity is presently taking place between Canadian ports. However, it is a certainty that such activity never will take place by Canadian ships if this provision remains in the bill. The main reasons for the lack of such activity are, first, manning—whereas operation of Canadian vessels would require employment of Canadian ship's officers and crew who are adequately paid with good working conditions versus foreign, likely Third World seafarers, whose wages and conditions are at minimal standards—and, second, CSI standards, which usually require significant

[*Translation*]

L'organisme compte environ 5,000 membres, dont 3,000 viennent de l'est du Manitoba et 2,000 de l'ouest. Notre siège social se trouve à Ottawa, et nous avons des bureaux régionaux à Vancouver, Montréal, Thorold, Dartmouth et Saint-Jean de Terre-Neuve. La Guilde représente des membres syndiqués, en vertu d'une soixantaine de conventions collectives, ainsi que des cadres et des entrepreneurs pilotes.

Deux associations sont affiliées à la Guilde; la Canadian Marine Pilots' Association et l'Association des capitaines et chefs ingénieurs du Canada, toutes deux des organismes nationaux. Les membres de ces deux associations sont des pilotes agréés, d'une part, et des capitaines de navire et des chefs mécaniciens, d'autre part, quelle que soit leur catégorie de travail. La Guilde elle-même est affiliée à d'autres organisations partageant les mêmes objectifs, soit le Congrès du travail du Canada, la Fédération internationale des travailleurs des transports et l'Association internationale des pilotes maritimes.

En général, à part quelques exceptions que nous allons préciser plus loin, la Guilde appuie le projet de loi C-52, l'estime très nécessaire, et est même d'avis qu'il aurait dû être adopté il y a très longtemps. L'idée de protéger et de réserver le commerce du cabotage du Canada, y compris celui qui s'effectue dans toutes les eaux canadiennes de l'Arctique et les eaux territoriales, est très chère au coeur de tous les marins canadiens. C'est la façon dont on envisage cette idée qui, à certains égards, nous préoccupe dans le projet de loi C-52.

Les parties du projet de loi qui nous préoccupent sont les suivantes: à l'article 3, les alinéas b), c), d), e) et f) du paragraphe (3); le paragraphe (2) de l'article 8; l'article 23 et l'article 24.

À notre avis, l'alinéa b) du paragraphe (3) de l'article 3 n'est pas clair et exige une définition plus serrée. Nous ne savons pas vraiment quand un navire de pêche relève de la Loi sur la protection des pêcheries côtières et quand ses activités maritimes sont de nature commerciale. La Guilde s'oppose certainement à toute exclusion automatique des navires gouvernementaux qui participent à une activité de pêche, étant donné que, dans la plupart des cas, les navires canadiens pourraient être disponibles pour de telles activités; en outre, s'ils ne le peuvent pas, alors les dispositions de l'article 7 s'appliqueraient et la Commission aurait à trancher.

L'alinéa c) du paragraphe (3) de l'article 3 correspond à l'exemption qui nous préoccupe le plus. Il n'y a quasiment pas d'activités d'échange de ce genre entre les ports canadiens à l'heure actuelle. Cependant, il est sûr que les navires canadiens n'y participeront jamais si la disposition actuelle du projet de loi est maintenue. Les principales raisons expliquant ce manque d'activité sont d'abord liées à la main-d'oeuvre. Le fonctionnement d'un navire canadien exige l'emploi d'officiers et d'équipage canadiens convenablement payés et travaillant dans de bonnes conditions, cela par opposition à l'embauche de gens de mer du Tiers monde, dont la rémunération et les

[*Texte*]

expenditures to upgrade hull and safety standards to comply with Canadian regulations.

• 1540

These are undeniable facts to all the seafaring unions, who have been approached constantly over the past few years by operators of such vessels, who, when faced with the reality of properly paying seafarers livable wages and operating safe ships in Canadian waters, are usually never heard from again. Interestingly, only recently a Canadian west coast operator has expressed avid interest in operating a Canadian-registered and -crewed vessel on the west coast.

There is no doubt in our minds this proposed exclusion is a result of pressures on government by regional governments sold a bill of goods by the operators and charterers of foreign vessels. This pressure is obviously based upon the logic that such vessels will bring new-found tourist dollars to Canada, benefiting the ports of entry and government coffers through taxation.

Our response to this logic is we think it is time governments thought of ships and people employed on ships in the same manner as other internal modes of transportation and other tourist facilities within the country. Examples are bus, airline, ferry, hotel and restaurant facilities.

We are sure all the foregoing would be much more cost-efficient and financially attractive to tourists and bring in considerably more money to the Canadian economy if Canadian safety standards and wages could be replaced by Third World standards. But somehow the unthinkable becomes sound business logic when applied to the Canadian shipping industry. It is repugnant to us when applied on an international standard, but completely intolerable when proposed in any area of the Canadian shipping industry within Canada.

The United States government has realized for many years, and has legislated the Jones Act, to assure that American seafarers and the American shipping industry are equal to other workers and industries operating within the U.S. If this is not possible in Canada, for whatever reasons, at least the provisions of clause 7 should apply equal rights to Canadian seafarers.

Notwithstanding the foregoing, even when the provisions of clause 7 allow for an exception, it is our position that a ship is only a vehicle, and although the entry of the vehicle is permitted, this should not be

[*Traduction*]

conditions de travail atteignent à peine les normes d'inspection minimales. En second lieu, il y a aussi les normes des navires à vapeur, qui entraînent des déboursés importants pour améliorer les carènes et les normes de sécurité pour les rendre conformes aux exigences canadiennes.

Ces faits indéniables sont décisifs pour tous les syndicats de gens de mer, qui, ces dernières années, ont souvent été pressentis par les armateurs de navires étrangers. Or, lorsque ces derniers entrevoyaient l'obligation d'accorder à leur équipage une rémunération satisfaisante et des normes de sécurité acceptables tant que leur vaisseau serait dans les eaux canadiennes, habituellement ils disparaissaient sans plus jamais donner signe de vie. Il n'y a que récemment qu'un armateur de la côte ouest s'est montré très intéressé à faire enregistrer et à équiper son navire au Canada.

Il n'y a à notre avis aucun doute que l'exception proposée résulte des pressions exercées sur le gouvernement fédéral par des gouvernements régionaux inféodés aux armateurs de navires étrangers. On estime manifestement que de tels navires amèneront des revenus touristiques au Canada, à la fois dans les ports et par le truchement de l'impôt.

À notre avis, il est temps que les gouvernements considèrent les navires et ceux qui travaillent dessus de la même façon que les autres moyens de transport et les autres services touristiques de notre pays. Je songe ici aux autocars, aux lignes aériennes, aux services de traversiers, aux hôtels et aux restaurants.

Nous sommes sûrs que ces autres moyens de transport seraient beaucoup plus efficaces, rentables et attirants pour les touristes, tout en constituant un apport beaucoup plus important à l'économie canadienne, si l'on respectait les normes du Tiers monde à la place des normes canadiennes en matière de sécurité et de rémunération. Cependant, ce qui est impensable dans d'autres domaines devient tout simplement sensé et logique lorsqu'il est question du transport maritime canadien. Cela nous paraît déjà répugnant comme norme internationale, mais tout à fait intolérable comme norme canadienne au sein de la marine marchande du Canada.

Depuis bon nombre d'années déjà le gouvernement des États-Unis s'est rendu compte de la situation et, grâce à la Loi Jones, a veillé à ce que les gens de mer américains et l'industrie du transport maritime américain soient traités sur un pied d'égalité avec les autres industries américaines situées aux États-Unis. Si cela n'est pas possible au Canada, quelle que soit la raison invoquée, l'article 7 devrait au moins accorder des droits égaux aux gens de mer canadiens.

Malgré ce qui a été dit précédemment, même si les dispositions de l'article 7 autorisent des exceptions, à notre avis, un navire n'est qu'un véhicule, et bien qu'on autorise l'entrée d'un véhicule, cela ne devrait pas être

[*Text*]

construed as an automatic right for foreign nationals to be employed on that vehicle.

We have made that point with some success to the Canada Employment and Immigration Commission, who have in several cases forced foreign companies to employ qualified unemployed Canadians, and in other cases introduced succession plans to train Canadians to replace the foreign workers when trained.

This is the practice with the existing legislation, but with an automatic exemption of such vessels, the pressure on politicians and bureaucrats would be immense not to enforce Canadian employment of seafarers. It is our opinion it would be a national shame for such an industry to develop in Canada as a result of legislation that should be intended to reserve our coastal waters for Canadians.

In paragraphs 3.(3)(d) and (e), foreign vessels would again be permitted to be engaged in activities within Canadian waters, and Canadian operators would not be canvassed, as required in clause 7. Other than for the convenience of the user, Canadian government department, or foreign government, we see absolutely no reasons why the provisions of clause 7 would not adequately apply.

Paragraph 3.(3)(f) needs further definition or rewording, as it appears to deal with only such operations outside Canadian waters.

In subclause 8.(2), the concept seems reasonable, but we are rather skeptical of the practicality of determining this criteria by Order in Council. We have long been critical of the procedures of the commission in determining the suitability and availability of Canadian ships and non-duty paid ships. The reason for this is that to a large degree the foreign ship operator has been given the benefit of the doubt as to what is suitable. As to availability, with no time limits involved virtually anyone with devious intents could assure approval by making a late application that makes the availability of Canadian ships impossible.

• 1545

If these problems cannot be addressed within the act, then regulations covering the commission should be promulgated requiring a procedure with the onus on the applicant to prove suitability with a specific time period required for application. In so doing, we believe that the proper intent of clause 7 could be fulfilled, thereby ensuring the interest of the Canadian shipping industry.

[*Translation*]

interprété comme une reconnaissance automatique du droit d'employer des ressortissants étrangers sur ledit navire.

Nous avons parfois eu gain de cause à cet égard auprès de la Commission canadienne de l'emploi et de l'immigration qui, dans plusieurs cas, a forcé certaines entreprises étrangères à embaucher des Canadiens qualifiés mais au chômage, et dans d'autres cas, a mis sur pied des programmes de formation conçus pour permettre aux Canadiens de briguer les postes des travailleurs étrangers.

C'est ainsi qu'on procède selon la loi actuelle, mais si l'on accordait cette nouvelle exemption automatique aux navires étrangers, d'énormes pressions s'exerceraient sur les hommes politiques et les fonctionnaires pour qu'on ne rende pas obligatoire l'embauche de gens de mer canadiens. Or, à notre avis, il serait carrément honteux qu'une telle industrie se développe au Canada grâce à une loi qui au contraire devrait réserver nos eaux côtières aux travailleurs canadiens.

Aux termes des alinéas d) et e) du paragraphe (3) de l'article 3, les navires étrangers seraient de nouveau autorisés à s'adonner à de telles activités dans les eaux canadiennes, et l'on ne recenserait pas les affréteurs ou armateurs canadiens, ainsi que l'exige l'article 7. Nous ne voyons donc pas pourquoi les dispositions de l'article 7 ne s'appliqueraient pas sauf dans des circonstances spéciales liées aux besoins de l'utilisateur, d'un ministère canadien ou d'un gouvernement étranger.

L'alinéa f) du paragraphe (3) de l'article 3 aurait besoin d'être resserré ou reformulé étant donné que cette définition ne semble porter que sur les activités qui ont eu lieu à l'extérieur des eaux canadiennes.

Au paragraphe (2) de l'article 8, l'idée exposée semble juste, mais nous nous demandons s'il est vraiment pratique d'établir les normes par décret. Cela fait très longtemps que nous critiquons les procédures de la Commission pour ce qui est d'établir l'acceptabilité et la disponibilité de navires canadiens et de navires non dédouanés. Cela tient au fait que dans une très large mesure, on a accordé aux autorités de navires étrangers le bénéfice du doute lorsqu'il s'agit d'établir ce qui est acceptable. Pour ce qui est de la disponibilité, puisqu'on ne précise pas de limites de temps, n'importe qui, mal intentionné, pourrait, afin de garantir une approbation, faire une demande tardive, sachant bien qu'ainsi les navires canadiens seraient exclus.

Si ce genre de difficultés ne peut pas être réglé dans le projet de loi, alors il faudrait que des règlements visant la commission soient promulgués et exigent que le requérant prouve qu'il a fait les efforts nécessaires dans les délais exigés. Ce n'est qu'alors que la juste intention de l'article 7 serait respectée, à savoir garantir la protection des armateurs canadiens.

[*Texte*]

Clause 23: The intent of this clause is agreeable, but the fine totally unacceptable, if not laughable. Very recently our organization opposed before a parliamentary committee a provision of a bill that provided a maximum fine of $50 thousand for a marine pilot, captain, ship's officer or owner for a violation of a vessel traffic service regulation.

Now we are looking at a provision that would allow either the master or chief engineer to operate a vessel without even a certificate of competency, and the master would only incur a fine not exceeding $100. The provisions currently in the Canada Shipping Act are totally inadequate and give licence to breaking the law, and this bill should correct that error by stipulating fines that are a real deterrent.

Clause 24: The guild is considerably concerned that Bill C-52, although essential in concept, is lacking in content in several critical areas. The bill appears to be based on a furthering of the lack of priority given to the shipping industry and seafarers over the past three decades by successive governments. We reiterate that only when governments recognize our domestic shipping industry as part of the Canadian domestic industry will Canadian shipping companies and Canadian seafarers receive equal treatment.

In regard to when exclusions are necessary, which we feel clause 7 can adequately provide for, we will be further proposing to the Canada Employment and Immigration Commission to amend their regulations, where required to ensure employment of qualified Canadians on foreign ships working in our waters.

We wish the parliamentary committee to be aware that nationally Canadian seafarers are unemployed at a rate of double the national average, which will be cured despite the present economic doldrums of the Canadian shipping industry when the oil exploration and cargo shipping industries enter a recovery period, provided this very necessary bill is amended as we have outlined.

The dangers and pitfalls of the present bill as introduced to us can only result in Canadian ship owners being unable to compete within Canada, and a corresponding loss of work for Canadian seafarers who are already facing high unemployment.

We thank the committee for the opportunity to express our opinions on Bill C-52—myself, Maury Sjoquist, executive president, and Lawrence Dempsey, executive secretary-treasurer. Thank you.

The Chairman: Mr. Callaghan, are you ready to make your own presentation?

Mr. Angus Callaghan (National Vice-President, Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers): I am, Mr. Chairman. The Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers

[*Traduction*]

L'article 23: L'intention de cet article est valable, mais l'amende ne l'est absolument pas, elle est même risible. Tout récemment, notre organisation s'est opposée devant un comité parlementaire à une disposition d'un projet de loi qui prévoyait une amende maximale de 50,000$ dont serait frappé un capitaine, pilote, officier de navire ou propriétaire qui serait trouvé en contravention des règlements sur la circulation maritime.

Nous avons ici une disposition qui permettrait au capitaine ou à l'ingénieur en chef de piloter un navire sans certificat de compétence, avec pour seule amende une somme ne dépassant pas 100$. Les dispositions de la Loi sur la marine marchande du Canada actuellement en vigueur ne sont absolument pas suffisantes et offrent la possibilité de violer la loi. Ce projet de loi devrait redresser cette erreur en imposant des amendes qui seraient une véritable dissuasion.

L'article 24: La guilde estime que le projet de loi C-52 est fondamentalement valable, mais elle s'inquiète de ses lacunes dans plusieurs secteurs critiques. Le projet de loi semble prolonger 30 ans de négligence du secteur du transport maritime par les gouvernements successifs. C'est seulement quand les gouvernements reconnaîtront que le transport maritime intérieur fait partie du secteur industriel canadien que les armateurs et les marins recevront un traitement égal.

Quant aux exclusions nécessaires, dont on pourrait facilement traiter à l'article 7, nous proposons que la Commission de l'Emploi et de l'Immigration du Canada modifie ses règlements pour garantir l'embauche de Canadiens compétents à bord des navires étrangers qui naviguent dans nos eaux.

Nous voulons signaler au comité parlementaire que le taux de chômage chez les marins canadiens est le double de la moyenne nationale, ce qui pourra être redressé, malgré le creux économique que nous connaissons actuellement, quand la prospection pétrolière et le secteur du transport maritime des marchandises connaîtront une relance, mais seulement dans la mesure où ce projet de loi aura été amendé suivant nos indications.

Les dangers et les écueils de l'actuel projet de loi pourraient signifier que les armateurs canadiens ne pourront pas livrer concurrence au Canada, et cela pourrait se traduire par une aggravation du chômage très élevé que connaissent actuellement les marins canadiens.

Nous remercions le Comité de nous avoir donné la possibilité d'exprimer nos opinions sur le projet de loi C-52, et je parle en mon nom personnel, en celui de Maury Sjoquist, président, et de Lawrence Dempsey, secrétaire-trésorier. Merci.

Le président: Monsieur Callaghan, êtes-vous prêt à faire votre exposé?

M. Angus Callaghan (vice-président national, Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers): Monsieur le président, la Fraternité canadienne des cheminots, employés des

[*Text*]

represents approximately 2,500 marine workers in Canada. We are located on the west and east coasts of Canada, as well as in the Canadian Great Lakes. The CBRT&GW has its national office in the city of Ottawa, and has regional servicing offices in Halifax, Sydney, Moncton, Montreal, Toronto, Winnipeg, Edmonton and Vancouver. These workers are covered by approximately 30 collective agreements, which provide wage and seniority protection as well as other clauses generally present in labour contracts.

• 1550

Needless to say, the CBRT&GW has an interest in any piece of legislation that could impact on the livelihood of our members and all individuals employed in the seafaring industry, particularly in Canadian waters, and also internationally, by our involvement and affiliation with the Canadian Labour Congress and the International Transport Workers' Federation.

Subject to certain exceptions, which we will make reference to, we generally agree with the thrust of Bill C-52. The concept of protection and preservation of Canada's coasting trade, as well as all Canadian arctic and territorial waters, is noteworthy.

Our main concerns are the use of Canadian vessels and the use of Canadian seamen. We suggest that Canada should have sufficient ships to meet Canadian needs in this area of activity, and if not, should embark on a program of providing these ships necessary for our needs. These ships should be built in Canadian shipyards where we have available expertise and personnel.

We would strongly urge that there be no exceptions to the use of Canadian seamen in all situations on ships involved in any of the coastal arctic water activities. The Jones Act in the United States has legislative protection for American seafarers and we can seek no less in the case of Canadian seafarers. We contend that a ship is available, and although the entry of this vehicle is permitted, it should not have the automatic right to employ foreign nationals on the vehicles.

In clause 8, we are skeptical of the practicality of determining this criteria by Order in Council. We question the procedure of the commission determining the suitability and availability of Canadian ships and non-duty-paid ships. We have great fear that foreign ship operators will be given the benefit of doubt as to the availability and the suitability of Canadian vessels.

We feel that clause 23 has a proper intent, but the provisions dealing with the maximum fine of $100 is totally inadequate and would only encourage the breaking of the law. In our opinion, a much stronger deterrent is necessary.

[*Translation*]

transports et autres ouvriers représente environ 2,500 marins au Canada. Nos membres se trouvent sur les côtes est et ouest de même que sur les Grands lacs canadiens. La fraternité a son bureau national à Ottawa et des bureaux régionaux à Halifax, Sydney, Moncton, Montréal, Toronto, Winnipeg, Edmonton et Vancouver. Il y a environ 30 conventions collectives qui touchent nos membres et garantissent les salaires et l'ancienneté de même que d'autres éléments habituellement inclus dans les contrats de travail.

Il va de soi que la Fraternité canadienne des cheminots, employés de transport et autres employés, de par son affiliation au Congrès canadien du travail et à la Fédération internationale des ouvriers du transport s'intéresse à toute loi qui pourrait toucher le gagne-pain de ses membres et de toute personne employée dans la navigation au long cours, principalement dans les eaux canadiennes, mais aussi internationales.

Mis à part certaines exceptions, sur lesquelles nous reviendrons, nous appuyons dans l'ensemble le projet de loi C-52. La protection ainsi que la préservation du cabotage canadien et des eaux territoriales et arctiques sont des concepts méritoires.

Ce qui nous intéresse avant tout, c'est l'utilisation de navires canadiens et l'emploi de marins canadiens. Nous estimons que le Canada devrait avoir suffisamment de navires pour répondre aux besoins du pays dans ce domaine, et si tel n'est pas le cas, nous devrions lancer un programme pour nous en doter. Ces navires devraient être construits dans des chantiers navals canadiens où nous avons les compétences et le personnel nécessaires.

Nous vous exhortons à ne permettre aucune exception à l'emploi de marins canadiens sur tous les navires faisant du cabotage dans les eaux de l'arctique. Aux États-Unis, la Loi Jones protège les gens de mer américains, et nous ne pouvons pas en attendre moins pour les marins canadiens. Nous estimons que même si l'on autorise l'entrée dans nos eaux territoriales d'un navire étranger, cela ne lui donne pas automatiquement le droit d'employer à son bord du personnel étranger.

A l'article 8, nous doutons qu'il soit pratique de fixer les critères par décret du gouverneur en conseil. Nous mettons en doute le bien-fondé de confier à la Commission le soin de déterminer si un navire canadien ou un navire non dédouané est à la fois adapté et disponible. Nous craignons que la Commission n'accorde aux exploitants de navires étrangers le bénéfice du doute quant à la disponibilité et à l'aptitude des navires canadiens.

L'article 23 part d'une bonne intention, mais l'imposition d'une amende maximum de 100$ est tout à fait insuffisante et ne pourra qu'encourager les infractions. A notre avis, la punition devrait être beaucoup plus sévère.

[*Texte*]

In summation, the CBRT&GW is concerned with the thrust of the bill in that it does not go far enough to protect the seafaring industry in Canada, as evidenced by the lack of activity in years past in the shipping industry.

Finally, we would like to say that regulation should provide the employment of qualified Canadian seamen on foreign ships working in our waters. We wish to thank the committee for the opportunity to express our views on Bill C-52.

Mr. Tobin: I want to thank Captain Sjoquist and Mr. Callaghan for their presentations, and I might add that the Chair has exercised good judgment in having both these briefs submitted together. While the brief of the Canadian Merchant Service Guild is more detailed in terms of specific recommendations, certainly some of the recommendations or concerns raised by the CBRT and the general thrust of the briefs, Mr. Chairman, are generally almost identical.

Perhaps I could seize on that similarity in the briefs to focus quickly on a couple of areas where clearly some very strong recommendations are being made by both groups. I might begin by asking Captain Sjoquist to comment specifically on clause 8 of the bill. What is being suggested essentially is that the criteria to be established in determining, for all intents and purposes, when an application for waiver ought to be accepted or rejected, will be determined by Order in Council.

In essence, we are being asked to pass a bill that would, for want of a better expression, give a blank cheque to the Cabinet to determine from time to time what those regulations are. Of course, one would have to presume then that the regulations would be subject to change by Cabinet from time to time.

• 1555

What I think you are both saying is that leaving undefined what the criteria are or should be leaves you uneasy. So let me ask the question: are you suggesting to this legislative committee that we ought to try and draft within the bill itself a set of criteria to reflect the concerns of various Canadian interests, or that we ought to ask that a set of criteria be drafted by Order in Council and given to the commission—in this case the NTA—to make these kinds of decisions? What exactly are you telling us? We know you are not happy with it, but how do we solve the problem? One or both of you can feel free to answer.

Mr. Sjoquist: I really would tend to give you a both answer. First of all, as much as possible—and we have noticed many times the difficulty and the resistance to getting into too much detail in these acts and there has been a preference to put it in regulation—do the first thing you mentioned; that is, put it in the act.

Secondly, yes, your second option also. Once you go beyond the point where you can do no more, the second thing should be done. Then with clause 7 here, the new

[*Traduction*]

En résumé, la Fraternité canadienne des cheminots, employés de transports et autres craint que le projet de loi n'aille pas assez loin dans la protection de la navigation au long cours au Canada, comme le démontre la faible activité dans le secteur des transports maritimes des marchandises au cours des dernières années.

Enfin, nous estimons que les règlements devraient prévoir l'emploi de marins canadiens professionnels sur les navires étrangers opérant dans nos eaux. Nous remercions le Comité de nous avoir donné l'occasion d'exprimer notre point de vue sur le projet de loi C-52.

M. Tobin: Je remercie le capitaine Sjoquist ainsi que M. Callaghan, de leurs exposés, et j'ajouterai que la président a fait preuve d'excellent jugement en demandant que les deux mémoires soient présentés ensemble. Si celui de la Guilde de la marine marchande du Canada est plus détaillé en ce qu'il propose des recommandations précises, il se rapproche presque totalement par certains points de celui de la Fraternité des cheminots.

Je vais profiter de cette similitude de vues dans les deux mémoires pour aborder quelques sujets sur lesquels les deux groupes ont présenté des recommandations avec beaucoup de force. Je vais d'abord demander au capitaine Sjoquist de nous parler de l'article 8 du projet de loi. Cet article porte essentiellement que les critères sur lesquels on décidera, en fin de compte, si une demande d'exemption doit être acceptée ou non, seront fixés par le gouverneur en Conseil.

On nous demande en fait d'adopter une loi qui donnerait, si je puis dire, un chèque en blanc au Cabinet, qui serait libre de fixer les règlements. Mais il faut croire que dans ce cas, le Cabinet modifierait périodiquement la réglementation.

En fait c'est l'absence de critère bien déterminé qui vous préoccupe. À votre avis, le Comité devrait-il donc inclure un ensemble de critères dans le texte de la loi pour répondre à ces préoccupations ou bien devrions-nous demander que ces critères soient rédigés par décret du conseil aux termes de la Loi nationale sur les transports. Quelle solution aurait votre préférence? Vous pouvez l'un ou l'autre répondre à ma question.

M. Sjoquist: Il me semble qu'il faudrait essayer de jouer sur les deux tableaux. Étant donné que généralement il est difficile d'inclure une multiplicité de détails dans le texte législatif, il serait peut-être comme vous le proposez préférable d'agir par voie de règlement annexé à la loi.

Mais il serait bon d'avoir simultanément recours à votre deuxième option. Conformément à l'article 7, la commission y déciderait en fonction des nouveaux

[*Text*]

commission would deal with it in accordance with the criteria that has been laid out. We are obviously not happy at present with the existing criteria the commission has to deal with. We find it has been totally inadequate in many, many cases.

Mr. Tobin: Very arbitrary.

Mr. Chairman, let me just suggest this to both gentlemen, and one or the other or both can feel free to respond. We have heard testimony both last week and again this morning on this subject, and it is clear that the commission has to deal not infrequently with requests for waivers on very short notice. It is equally clear, and I think every reasonable person would agree, that there will be times when because of an emergency situation, legitimate, genuine emergency situation, that people will have to make short notice requests for waivers.

However, what one is led to believe is that many individuals would use the fact that there is no cut-off or no minimum time requirement for making requests to wait until the last moment, as long as possible, not plan well ahead to make the request, because your chance of getting an approval is better if in essence you tie the commission's hands. In your judgment, has that been the experience, that people are taking advantage of the idea of waiting to the last moment because there is no minimum time requirement?

Secondly, let me ask you this: in my mind I am convinced that we need to find, no matter how we do it, a method whereby we set up for all normal transactions a minimum time for making a request, which currently does not exist. Whether it is 60 days, which somebody recommended and I think is too long, or 30 days, or 2 weeks, or 7 days, and then define criteria where in the case of a legitimate emergency—somebody is in trouble, he has to get a ship fast—the commission is given the arbitrary power or the discretion to respond, hopefully where it is warranted, in a positive fashion. Would you respond positively to that kind of concept being written into the legislation?

Mr. Sjoquist: The quick answer is yes. And I am sure there are times when we have suspected there has been some hanky-panky in this regard and we have been a little paranoid that it probably was not legitimate. But our paranoia has a good foundation. I think that you have a very good idea here and understanding that we are dealing with the Canadian shipping industry all the time through collective agreements and a lot of times, regardless of whether we are a union or not, we more times than not have an identical attitude about protecting and developing this industry.

When we check with the shipping companies that have been checked with by the commission and we find them telling us yes, we are all in support, raise hell about this, and if we had been given enough notice we could have bid on that job, that just verifies to us that we are not totally paranoid.

[*Translation*]

critères, car ceux qui existent actuellement sont tout à fait insatisfaisants.

M. Tobin: Ils sont très arbitraires.

Monsieur le président, vous me permettrez bien de les proposer à ces deux messieurs, et l'un ou les deux, auront toute la latitude pour y répondre. Les témoins nous ont expliqué la semaine dernière et encore ce matin que la commission est très souvent obligée d'examiner des demandes d'exemption soumises à la dernière minute. Il est évident que dans un cas d'urgence réelle, il n'y a pratiquement pas moyen d'agir autrement.

Toutefois il semblerait qu'en l'absence d'une date limite pour le dépôt de ces demandes d'exemption, pas mal de gens en profitent pour attendre jusqu'à la dernière minute pour soumettre leur demande, car on a ainsi plus de chance d'obtenir satisfaction. Est-ce qu'à votre connaissance les gens attendent effectivement jusqu'à la dernière minute pour faire leur demande en l'absence d'un délai minimum imposé?

Il est tout à fait évident à mon sens qu'il va falloir fixer des délais minimum, et qu'ils n'existent pas actuellement pour toutes sortes de demandes. Ces délais pourraient être fixés à 60 jours, ce qui à mon avis serait trop long ou à 30 jours, 15 jours, 7 jours. Mais en cas d'urgence réelle, parce qu'il s'agit de trouver un navire séance tenante, la commission serait habilitée à délivrer un permis séance tenante. Qu'en pensez-vous?

M. Sjoquist: Ce serait parfait. Il est évident que dans certains cas il y a eu du tripotage. Votre idée nous paraît donc excellente. En tant que syndicat, nous sommes tout à fait d'accord avec vous sur la nécessité de protéger et de promouvoir notre marine marchande.

Un certain nombre d'entreprises de transport maritime que nous avons consultées à ce sujet semblaient tout à fait d'accord, car il arrive souvent qu'elles auraient pu soumissionner pour certains contrats si elles avaient été avisées suffisamment à temps.

[*Texte*]

• 1600

Mr. Callaghan: Substantially I have to agree with what Maury is saying. First of all, the cut-off for making such a request. . . There should be some definition, and the criteria should be laid on quite clearly; because if you determine an emergency, that is rather wide open in that sense.

Mr. Tobin: Assuming we could find words, we all agree that in a legitimate emergency, fine.

Mr. Callaghan: Well, I believe the criteria should be fairly clearly spelled out.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, there is one other area in which there is consensus in both briefs, and that is the question of the $100 fine, when asked to produce the proper certificates in the case of vessels—clause 23. You say the intent is great but the fine is laughable. I tend to agree that the fine would not exactly be intimidating for somebody, given the choice between operating and somebody with proper certificates or not. If the worst that was going to happen to you was a $100 fine, it is almost worth the risk financially to proceed if you are sort of stuck. It is like a licence fee. What would you recommend an appropriate fine level ought to be? What would be a reasonable fine? Give us a ballpark.

Mr. Sjoquist: I will specifically say that in the VTS legislation that came in with Bill C-75, and later Bill C-39, I think it was, we were opposing that $50,000 fine and we suggested at one time there the fine should be a maximum of $5,000.

Mr. Tobin: You mean up to a maximum, dependinig on how many offences there were in the past.

Mr. Sjoquist: Yes, that is right, because the feeling I think is the same in regard to this. We are not unhappy with the leeway given to the judges to allow it up to some reasonable rate, because then the judge could judge for himself as to the severity of the penalty he should impose dependent on what would happen. An example in the smaller boat industry are the tugs in B.C. There have been many, many violations of this. It is difficult for Transport or Coast Guard to nail the guy down and get the evidence, I admit that. In any event, a $100 fine is really giving licence to operate with people who do not have the proper qualifications. In fact we really do not see any reason why with this low level of fines the employer would not just pay the fine for the people that were arrested.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I appreciate the specific recommendations. Up to $5,000, that puts the discretion in the hands of a judge on summary conviction to determine what the fine should be. I would say I am totally in agreement with the witnesses on this matter, and would hope we could find some all-party agreement to make an amendment in this area.

One other area I am interested in, and I suspect as we go through our hearings may become an area of some interest and controversy, is the question of the exemptions

[*Traduction*]

M. Callaghan: Je suis en principe d'accord avec ce que Maury vient de dire. Il faudrait donc que les urgences fassent l'objet d'un définition claire et ensuite qu'il y ait également des critères explicites.

M. Tobin: Donc en cas d'urgence réelle, cela devrait être possible.

M. Callaghan: Des critères bien explicites sont indispensables.

M. Tobin: Les deux exposés sont d'accord sur l'amende de 100$ prévue à l'article 23, au cas où un capitaine ne présente pas son certificat de capitaine. À votre avis ce montant de 100$ est tout à fait ridicule. En effet, une amende de 100$ ne risque guère de décourager une entreprise d'embaucher un capitaine qui ne posséderait pas le certificat requis. Quel serait à votre avis un montant raisonnable pour cette amende?

M. Sjoquist: Les projets de loi C-75 et C-39 prévoyaient une amende de 50,000$, ce qui à notre avis était excessif, et nous avions proposé à l'époque qu'elle soit fixée à un maximum de 5,000$.

M. Tobin: Donc 5,000$ serait un maximum, et le montant serait fixé en fonction du nombre d'infractions.

M. Sjoquist: Je suis d'accord. Les juges devraient disposer d'une certaine latitude pour imposer des amendes d'un montant qui correspondraient à l'importance du délit. Ainsi les remorqueurs de la Colombie-Britannique contreviennent très souvent à cette disposition. Mais il est difficile au ministère des Transports ou aux garde-côtes d'attraper les types en flagrant délit, de réunir des faits probants. Quoi qu'il en soit une amende de 100$ encourage simplement les gens à engager des hommes qui n'ont pas les qualifications requises. Avec des amendes aussi ridicules, les entreprises de cabotage pourraient tout aussi bien payer les amendes pour chaque homme arrêté.

M. Tobin: Si l'amende était fixée à un maximum de 5,000$, les juges seraient libres de déterminer le montant de l'amende pour chaque cas. Je suis donc tout à fait d'accord avec le témoin à ce sujet et j'espère que le Comité adoptera un amendement en ce sens.

Je m'intéresse également à une question qui risque de devenir controversée, à savoir les exemptions prévues à l'article 3. Il y en a toute une série comprenant, entre

[*Text*]

which are spelled out under clause 3. You go through a whole series of them—salvage operations, ocean research, External Affairs, exempted marine research—but because I do not have time in my allotted time to go through all of them I want to talk about the cruise vessels accommodating 100 passengers or more in that particular exemption. What you have said here is very clear in your brief. Nevertheless, could you in layman's language elucidate for a minute or two, if you could, what kinds of problems you see arising out of that kind of blanket exemption? Are you telling us there is an industry there now, there is one that is growing, that we are missing the boat here with a significant opportunity for work for Canadian qualified members of your guild?

• 1605

Mr. Sjoquist: Yes, I think there is a great potential that is only now being identified. There has been movement by several companies interested in operating in Canada. There is a B.C. steamship company that is a Crown corporation, which is now being sold or merged—they are dealing with it in some foggy way—which you might have noticed in the newspaper. They have informed us that they are interested in expanding that business.

Now, there has been some international proposals, maybe San Francisco, maybe operating up the coast. As well, some private company has approached my branch office in Vancouver. I was approached by a representative of Thomson Tours last year, who illustrated that there was a great potential for sailing that had never even been looked into. He mentioned Canadian ports in the Great Lakes and Thunder Bay, down through the Thousand Islands. He was particularly interested in sailing to—

Mr. Tobin: So it will be clear to the committee, you are referring specifically to ports of call within Canada—

Mr. Sjoquist: Yes, that is right.

Mr. Tobin: —versus international.

Mr. Sjoquist: There is already a big market internationally, and they have pretty well stayed in the international market. One of the biggest industries in the world has now developed on the B.C. coast. They sail from a Canadian port to an American port. Because of the Jones Act, they cannot sail from Seattle to Skagway, so they sail from Vancouver—

Mr. Tobin: All the way around.

Mr. Sjoquist: —to Skagway. But I am not about to tell anybody here that there is some great Canadian industry that is being destroyed by this provision in clause 3. What I am saying is that there is no possibility of this developing—none. There is no automatic exclusion. It has to be looked at to see whether Canadian operators have ships available, whether they are willing to go in before any foreign ship goes in. . . I realize that most shore-based people, who have spent all their lives not being aware of the marine industry, do not really think about it that much. But as far as we are concerned, for employment

[*Translation*]

autres, les opérations de sauvetage, les activités de recherches océanographiques canadiennes ou des activités de recherches océanographiques étrangères autorisées par les Affaires extérieures, etc.; comme je n'ai pas le temps de les énumérer toutes, je voudrais insister sur l'exemption pour les navires de croisière ayant un minimum de 100 passagers. Votre exposé est tout à fait clair à ce sujet. Pourriez-vous nous expliquer en termes compréhensibles pour un profane quelles difficultés ces exemptions risquent de susciter à votre avis. Est-ce que, à votre avis, à cause de ces dispositions, des membres de votre syndicat risquent de ne pas trouver d'emploi dans un secteur en expansion certaine.

M. Sjoquist: En effet on commence tout juste à se rendre compte qu'il s'agit effectivement d'un secteur en pleine expansion. Plusieurs entreprises ont fait savoir qu'elles s'intéressent au marché canadien. Il y a entre autres la B.C. steamship company qui est une société de la Couronne et qui fait actuellement l'objet d'une vente et d'une fusion, comme vous avez pu le lire dans la presse. Ils nous ont fait savoir qu'ils voudraient étendre leurs activités.

Ils seraient intéressés à aller jusqu'à San Francisco en longeant les côtes. L'entreprise privée a contacté notre bureau de Vancouver. A la fin de l'année dernière, un représentant de la firme Thomson Tours m'a expliqué que la navigation présentait un fort potentiel qui n'avait pas été suffisamment exploité. Il a mentionné notamment les ports canadiens situés sur les Grands lacs ainsi que Thunder Bay et les Mille-Îles.

M. Tobin: Donc il s'agit bien de ports canadiens.

M. Sjoquist: Certainement.

M. Tobin: Et non pas de ports étrangers.

M. Sjoquist: La navigation internationale constitue d'ores et déjà un marché très important. Mais la navigation le long des côtes de la Colombie-Britannique est en pleine expansion. En effet à cause de la loi américaine Jones, les bateaux ne peuvent plus aller de Seattle à Skagway; ils partent donc de Vancouver.

M. Tobin: Ils font un détour.

M. Sjoquist: Pour arriver jusqu'à Skagway. Je ne prétends pas que l'article 3 risque de ruiner un important secteur canadien. Par contre si cet article est maintenu, des progrès dans ce secteur seront impossibles. Cet article ne prévoit aucune exclusion automatique. Il faudrait avant de donner des autorisations à des navires étrangers s'assurer au préalable si des navires canadiens ne pourraient pas tout aussi bien faire l'affaire. Il est normal pour des personnes qui n'ont jamais rien eu à voir avec la marine marchande de se dire que ce n'est peut-être pas un gros problème. Or au plan de l'emploi, un navire qui va

[*Texte*]

purposes, a ship sailing between Toronto and Montreal is the same as a bus travelling between Ottawa and Montreal. But that has never been recognized.

We recognize and we have always recognized the need for some exclusion provision in our industry. But instead of providing all the means possible and the incentive to develop the Canadian industry, both in the shipbuilding end and in the operating end, it has been the other way around. It just makes it easy to get exemptions.

Mr. Tobin: I want to thank both gentlemen for their brief. Mr. Callaghan, I do not know if you were here this morning when we were hearing testimony from the Canadian Salt Company Limited. Basically, you suggest that we ought to build more Canadian ships. The testimony this morning showed that in fact Canadian ships when available are competitive with foreign flag vessels—more than competitive. I take that as a more positive approach to the problem than simply arguing about waivers and duties on non-flag vessels. I thank you very much for your presentation.

Mr. Callaghan: Thank you.

Mr. Benjamin: Gentlemen, I am here as a substitute for my colleague, Ian Angus, from Thunder Bay, so I will not pretend to be an expert on this subject. But I do agree with the submissions you have made. I would suggest that you do not worry about the fine, exact legal wording, but come up with some suggested amendments that you might give to all members of the committee, all parties. How do you think the criteria should be spelled out in the framework of the legislation in order to place limits on the regulator? Perhaps there should be an area in which the regulator must make regulations. I agree that there has to be something in the legislation that lays out the ground rules, whether it is waivers or fines or foreign bottoms in any certain circumstances.

• 1610

So I think the committee would like to have from you any suggestions you might have for amendments, because we have two or three weeks at least before we get down to "claw-by-claw" consideration, as they say at the bargaining table.

The other thing I would like to suggest to you is that I appreciate in an extra way your submissions, because they are the opposite to the couple we got this morning and some more that we are going to get, about the so-called benefits of competition from foreign ships manned by foreign crews, etc. I note with interest that in general, or at least in principle, you support the bill, but there are only a few clauses to which you are anxious to have amendments.

The other thing I want to say is that there are some exceptions made for the marine and coastal trade in Canada that fly in the face of present government policy in the new transportation legislation and the trucking industry, the airlines and railways. I wonder what would

[*Traduction*]

de Toronto à Montréal doit être assimilé à un autocar voyageant entre Ottawa et Montréal.

Nous convenons que certaines exclusions dans la navigation sont indispensables. Or la loi ne fait rien pour encourager la construction navale et l'exploitation des bateaux canadiens, bien au contraire, elle facilite l'obtention des exemptions par les armateurs étrangers.

M. Tobin: Je voudrais remercier nos deux témoins pour leur exposé. Je ne sais pas si vous étiez là ce matin, monsieur Callaghan, lorsque la Canadian Salt Company Limited a déposé devant le Comité. A votre avis le Canada devrait construire davantage de navires. D'après ce que nous ont dit nos témoins ce matin, les navires canadiens sont tout à fait à même de concurrencer les navires battant pavillon étranger. C'est à mon avis une approche bien plus positive que d'imposer des droits de douane et des exemptions aux navires battant pavillon étranger. Je vous remercie de votre exposé.

M. Callaghan: C'est moi qui vous remercie.

M. Benjamin: Monsieur, je remplace mon collègue, Ian Angus, de Thunder Bay, et je ne suis donc pas un expert dans ce sujet. Je suis néanmoins d'accord avec le contenu de vos exposés. Ce qui nous intéresserait, c'est que vous nous soumettiez des projets d'amendements à la loi. Comment à votre avis les critères devraient-ils être explicités dans le cadre de la loi afin d'imposer certaines limites aux instances chargées de la réglementation? Mais après tout, celles-ci doivent peut-être quand même adopter des règlements de temps à autre. Je conviens que la loi doit énoncer les règles fondamentales en ce qui a trait aux dispenses, amendes ou navires étrangers dans toutes circonstances.

Le Comité aimerait donc connaître les amendements que vous avez à proposer, parce qu'il nous reste au moins deux ou trois semaines avant que nous passions à l'étude article par article.

J'ajouterai que je vous sais tout particulièrement gré de vos présentations parce qu'elles viennent contredire les deux que nous avons entendues ce matin et d'autres que nous recevrons encore et qui vantent les prétendus avantages de la concurrence venant de navires étrangers, dont l'équipage est également étranger, etc. Je remarque avec intérêt que de façon générale, ou du moins en principe, vous appuyez le projet de loi, mais que vous souhaitez vivement que l'on modifie quelques articles seulement.

Par ailleurs, certaines exceptions pour le cabotage et d'autres activités maritimes au Canada vont dans le sens contraire de la politique que le gouvernement a élaborée dans la nouvelle Loi nationale des transports se rapportant au camionnage, au transport aérien et au transport

[*Text*]

happen if we were to allow Canadian railways or Canadian trucking companies or Canadian airlines to man their trucks, trains, and planes with Filipinos or people from South Korea and to carry the ownership and the flag of the country of origin rather than of Canada. Can you imagine the uproar that would happen?

However, I want to warn you gentlemen that some of that is already happening, without the hoisting of a foreign flag, under the legislation that has been passed and is now being promulgated and regulated, with regulations yet to come. Non-union American trucking companies will be able to do things in Canada that a Canadian company cannot do in the United States. An American railroad company can come up here and get access to our trackage and what not and so-called competitive line rates and confidential contracts that are prohibited in the United States, particularly the competitive line rates.

So the inroads are being made on the land and air transportation already. I want to wish you gentlemen luck in maintaining a protection for our coastal trade and our merchant marine and our seamen from the kind of things that can and have been done to you, or have been attempted.

If you would care to comment on the situation generally, I would appreciate it. Also, perhaps you would be willing to give the committee the benefit of your research and your ideas by way of at least some general wording on the kinds of amendments you would like to see in the bill that would lay out criteria or a framework within which the regulator has to operate.

• 1615

Mr. Callaghan: On the general thrust of our brief, although it was very, very brief the main philosophy upon which it was based was for the very reason you mentioned. The protection of Canadian workers happens to be in the *Marine News* we are talking about.

Our union appeared in front of the Transport Committee on the deregulation bill and took the same tack, that we do not want to lose any possibility by way of deregulation, whether it be the airlines, the trucking or rail, and we took the same tack to protect Canadian workers. That is the philosphy behind our thrust and that has not changed in this. We are just dealing with a different group of workers in the industrial sector in Canada, foremost Canadians. We are a nation surrounded by water and that is what we should be promoting, our own people in that industry. It has vast potential, we feel, and that is where the thrust of government should be.

The specifics of the criteria, I think maybe Maury may want to say something about that. I am not prepared at this particular time to reply to that because it is a rather complex question you are putting to me and I am not really prepared at this stage to answer. Perhaps a later submission by way of a communication to the committee

[*Translation*]

ferroviaire. Qu'arriverait-il si nous permettions aux compagnies de chemins de fer, compagnies de camionnage ou compagnies aériennes canadiennes d'embaucher des Philippins ou des Sud-coréens et de conserver les titres de propriété étrangère. Pouvez-vous imaginer le tollé qui s'ensuivrait?

Je tiens toutefois à vous avertir que cela se produit déjà à certains égards en vertu de la loi qui a été adoptée et promulguée et dont on attend toujours la réglementation. Des compagnies de camionnage américaines non syndiquées pourront s'adonner au Canada à des activités interdites à toute compagnie canadienne aux États-Unis. Une compagnie de chemins de fer américaine peut venir au Canada et avoir accès à nos voies ferrées et à des prix de ligne concurrentiels et des contrats confidentiels qui sont interdits aux États-Unis, surtout les prix de ligne concurrentiels.

Cela se produit donc déjà dans le transport terrestre et aérien. Je vous souhaite donc bonne chance dans vos efforts en vue de protéger notre cabotage, notre marine marchande et nos gens de mer contre les attaques qu'ils ont déjà essuyées.

Je vous saurais gré de faire des observations sur la situation en général. De plus, vous pourriez peut-être faire partager au Comité les fruits de votre recherche en nous disant quel genre d'amendements devraient être apportés au projet de loi afin de donner un cadre à la réglementation.

M. Callaghan: Bien qu'il soit extrêmement bref, notre mémoire est justement fondé sur ce principe, à savoir la protection des travailleurs canadiens.

Notre syndicat a comparu devant le Comité des transports lors de l'étude du projet de loi de la déréglementation et y a présenté la même position, c'est-à-dire que la déréglementation ne nous fasse perdre aucune possibilité, que ce soit dans le transport aérien, le camionnage ou le transport ferroviaire. Nous l'avons fait en vue de protéger les travailleurs canadiens et cela n'a pas changé depuis. Il s'agit seulement ici d'un groupe de travailleurs différents du secteur industriel du Canada. Notre pays est entouré d'eau; c'est pourquoi nous devrions promouvoir l'embauche de notre propre population dans cette industrie. Elle présente un vaste potentiel, à notre avis, et c'est là que le gouvernement devrait mettre l'accent.

Maury voudra peut-être ajouter quelque chose au sujet des critères. Je ne suis pas prêt à répondre pour l'instant parce que vous me posez là une question assez complexe et que je n'y suis pas vraiment préparé. Je pourrais peut-être faire parvenir ma réponse au Comité plus tard, mais pour l'instant je ne le peux pas.

[*Texte*]

might be done, but I am not prepared to do that at the moment.

Certainly the main the thrust in our presentation to the committee is that as much as is humanly possible this government should protect workers in the seafaring industry in this country by way of employment and not giving work to foreigners who come in here in very deflated human conditions at times. We have had occasion to make seizures of foreign ships and know how they treat certain peoples. We know that if they ever got a toe-hold here, further than they have already, it would just escalate in a very negative way and impact very adversely on Canadian workers. That is the thrust of our brief, as brief as it is.

Mr. Sjoquist: I can add to that a little bit. I think Mr. Bennett hit the nail right on the head. We do not get a lot of joy out of now seeing a whole lot of truckers or whoever getting the same kind of treatment we have had for years, because basically we feel very strongly, as I said earlier in one of my responses, that we just have not had any kind of recognition or priority in this regard. In other industries, if they attempted to employ foreign nationals, there would be hell to pay. But in our industry it seems to go by.

I refer to Third World countries, but not in any derogatory way. It is only because their wage levels are the lowest. In fact, the situation with the United States is one that should be commented on in view of the recent free trade agreement. Without getting into any criticism of the actual agreement, I would say that we were almost hand in hand with the industry as far as our organization is concerned. We saw that some kind of deal with the U.S., some kind of North American Jones Act, as an example, some kind of an agreement that would be reciprocal would be in the interests of the Canadian shipping industry. Instead, what we found by virtue of having our industry excluded—and we can understand why the government had to agree to that when they were faced with the fall-out position of the United States—was that the agreement is all one-sided, that they let us do nothing and they have all sorts of ways in which they can get here.

I am sure that Jim Clarke of the Canadian Maritime Industries Association has illustrated to you that he is not very happy about certain moves made in that regard to allow American ships in, and we feel the same way. What is good for one has got to be good for the other. We do not mind saying to anybody that no matter how protectionist it sounds we are all in favour of a Canadian Jones Act exactly parallel with that in the United States. That may be pie in the sky, but more or less what we are looking for is a substantial protection of our industry.

Mr. Benjamin: So you would like to see a sort of biblical clause in the bill that says what ye do unto us we shall do unto you.

Mr. Sjoquist: That is right.

[*Traduction*]

En substance, nous venons vous dire que le gouvernement devrait autant que possible protéger les travailleurs du secteur du transport maritime en garantissant leur emploi et en ne permettant pas à des étrangers de venir travailler ici dans des conditions parfois extrêmement pénibles. Nous avons eu l'occasion d'arraisonner des navires étrangers et nous savons comment on y traite parfois les gens. Nous savons que s'ils parvenaient à accroître leur emprise ici, les conséquences seraient très néfastes pour les travailleurs canadiens. Voilà l'essence de notre mémoire, aussi bref soit-il.

M. Sjoquist: Je pourrais ajouter quelque chose. M. Bennett a mis dans le mille. Nous ne sommes pas ravis de voir maintenant des camionneurs ou d'autres subir le même traitement que nous subissons depuis des années, parce que nous sommes convaincus que nos difficultés n'ont jamais été reconnues, n'ont pas reçu la priorité. Si l'on tentait d'embaucher des étrangers dans d'autres industries, ce serait la révolte. Mais cela semble tout à fait normal dans la nôtre.

Je fais allusion aux pays du Tiers monde, mais non pas d'une façon péjorative, seulement parce que les salaires y sont les plus bas au monde. En fait, on devrait aussi parler de la situation avec les États-Unis en vertu de l'entente de libre-échange. Sans vouloir critiquer l'entente elle-même, je dirais que notre organisation était entièrement d'accord avec l'industrie à cet égard. Nous étions convaincus qu'une entente avec les États-Unis, une espèce de loi Jones nord-américaine, par exemple, qui serait réciproque serait dans l'intérêt de la marine marchande du Canada. Mais parce que notre industrie a été exclue—et nous comprenons pourquoi le gouvernement a dû plier devant l'ultimatum américain—l'entente ne va que dans un sens, elle ne nous permet de rien faire, alors qu'ils peuvent venir ici de toutes sortes de façons.

Je suis sûr que Jim Clarke, de la Canadian Maritime Industries Association, vous a expliqué qu'il n'était pas très heureux des gestes qui ont été posés pour permettre la venue de navires américains, et nous sommes du même avis. Les deux côtés doivent être traités de la même façon. Au risque d'être taxé de protectionnistes, nous n'avons pas peur de dire que nous sommes très favorables à l'adoption d'une Loi Jones canadienne qui s'inspire mot pour mot de la loi américaine. C'est peut-être utopique, mais nous cherchons à vraiment protéger notre industrie.

M. Benjamin: Vous aimeriez donc qu'un article du projet de loi prévoie la réciprocité.

M. Sjoquist: C'est exact.

[*Text*]

• 1620

Mr. Benjamin: We have had that experience in other legislation. We tried to get amendments through to that effect on Bills C-18 and C-19, and we got nowhere with the government. That is another reason why I wish you the best of luck.

Mr. Forrestall: The question of fines, of course, if someone *déjà vu*. . . we went back to $100 at the request of people precisely in your industry, captain. The difficulty was who is to blame, the owner, the agent, the captain, the mate? Who is to blame for the absence or otherwise of a valid certificate on board the shipment under certain operating conditions?

You objected to everything in clause 3. You are absolutely right. You did not want anybody in here at all. I do not blame you either. I did not have a hell of a lot of help from you for the last 10 or 15 years when I wanted a Canadian merchant marine either—nor from you, Mr. Tobin.

Mr. Tobin: For the last 15 years? I have only been here for 8.

Mr. Forrestall: Can you explain why you are so uptight about salvage, for example?

Mr. Tobin: I was in short pants 15 years ago.

Mr. Forrestall: That may be true. Sometimes it sounds like it.

Why are you so opposed to the pursuit of salvage? We have some international laws I am sure you are very familiar with, captain. Why would you want to exclude the capacity of a vessel coming in in respect of distress? The salvage of vessels in distress is defined in international laws a voluntary service that saves or contributes to save a vessel or cargo or the lives of persons on board when at danger at sea. For example, we should comment on that against your very strong, forceful recommendation there should not be that type of an exclusion. Generally accepted in international law, the performance of such service is a right of all vessels within the territorial sea and the waters beyond that particular territorial sea. It would consequently be open to Canada under a international law to prohibit foreign vessels from performing such services.

You see the line of reasoning implicit in that exclusion. Could you perhaps comment a little further on that, because it is an interesting. . . Unless you say just generally you are excluding them all, because wherever there is an opportunity it should be. . . I do not disagree with you in principle, but this is a specific.

Mr. Sjoquist: I would wish to go on the record as saying that any objections we have to paragraph 3.(3)(f) are more from the point of view of confusion to get clarification than they are from the point of view that we

[*Translation*]

M. Benjamin: Nous avons vécu la même expérience avec d'autres lois. Nous avons tenté de faire amender en ce sens les projets de loi C-18 et C-19, mais n'avons jamais réussi à faire bouger le gouvernement. C'est une autre raison pour laquelle je vous souhaite la meilleure des chances.

M. Forrestall: Pour ce qui est des amendes, évidemment, nous sommes déjà revenus à 100$ justement à la demande des gens de votre industrie, capitaine. Le problème venait de ce qu'on ne sait qui blâmer, le propriétaire, l'agent, le capitaine ou le membre d'équipage. Qui doit-on blâmer en l'absence d'un certificat valable à bord du navire dans certaines conditions?

Vous vous êtes opposé à tout ce que contient l'article 3. Vous avez tout à fait raison. Vous ne voulez aucun navire étranger, c'est tout. Je ne vous en blâme pas non plus. Je n'ai pas eu beaucoup d'aide de votre part depuis 10 ou 15 ans que je parle en faveur d'une marine marchande canadienne. . . de vous non plus , monsieur Tobin.

M. Tobin: Depuis 15 ans? Je ne suis ici que depuis huit.

M. Forrestall: Pouvez-vous nous expliquer pourquoi vous vous opposez tellement aux opérations de sauvetage, par exemple?

M. Tobin: J'étais encore en culottes courtes il y a 15 ans.

M. Forrestall: C'est possible. J'en ai parfois l'impression.

Pourquoi vous opposez-vous aux opérations de sauvetage? Il existe des lois internationales que vous connaissez certainement, capitaine. Pourquoi voudriez-vous interdire à un navire de porter secours en cas de détresse? Selon le droit international, le sauvetage de navires en détresse est un service qui sauve ou permet de sauver un navire, une cargaison ou des personnes en danger en mer. Par contre, vous recommandez fermement qu'on ne prévoie pas ce genre d'exclusion. Pourtant, le droit international prévoit qu'un tel service est le droit de tout navire à l'intérieur des eaux territoriales et au-delà des eaux territoriales. Le Canada aurait donc la possibilité d'interdire à des navires étrangers de rendre de tels services en vertu d'une loi internationale.

Vous comprenez le raisonnement que sous-entend cette exclusion. Pourriez-vous nous expliquer votre pensée, parce que c'est intéressant. . . À moins que vous ne vouliez les exclure tous de façon générale. Je ne suis pas en désaccord avec vous en principe, mais il s'agit d'un cas précis.

M. Sjoquist: Je tiens à préciser que toutes les objections que nous formulons à l'égard de l'alinéa 3.(3)f) se rapporte plus au manque de précisions de cette disposition qu'à sa teneur même. Elle stipule: «à des

[*Texte*]

are all uptight about it. It says: "engaged in salvage operations, except where such operations are performed in Canadian waters". In our brief we say this paragraph needs further definition or rewording as it appears to deal with only such operations outside Canadian waters. We certainly never intended to oppose anything happening outside Canadian waters. Anything we are dealing with within this bill is within Canadian waters. It is once again from the point of view of giving a preference to Canadian operations doing salvage work within Canadian waters. If there is any kind of international agreement that is going to affect this, it is certainly not our intention to interfere with it.

Mr. Forrestall: I think that is all the act suggests. I think generally we all understand we have only a limited right to regulate within the territorial sea. It is quite a limit, quite restrictive.

• 1625

Coming back to the cruise ships for a moment, what you are suggesting is encouraging. If there are some Canadian entrepreneurs who want to get into this business, I think you are quite right, we should do everything we can to encourage them. I had heard some suggestions that Mr. Bennett's navy—now Mr. Vander Zalm's navy—is going, one degree or another, private, that there are some negotiations going on with respect to expanding into the cruise business. That would not be any problem for us. Presumably these vessels would remain registered in Canada, subject to Canadian standards and crewed by Canadian officers and men, so we would not have any real problem there, even if they plied in the Vancouver-Skagway back and on down to the United States. As a matter of fact, it would be a bit of an advantage. If there was anything in this bill that you could persuade me to change to accommodate that, I am sure that not only myself but all of us would leap at that.

The other difficulty I have is how you put Canadian watchkeepers... There is a practice in our northern fishery with some foreign fishing vessels to have on board, for a particular reason, a Canadian licence. Are you suggesting that when a vessel pulls into Vancouver a second captain, a second mate, a second tier of watchkeeping officers would simply go on board? Most nations as a matter of fact require their own national tickets on board in order to enjoy certain insurance benefits. How would you see we do that?

Mr. Sjoquist: My answer to that, Mr. Forrestall, is it be done in the same manner it is being done. From your part of the world it has been an ongoing practice by CN Marine, which is now Marine Atlantic, to bring in foreign ships and man them with Canadians. Under certain conditions they have had to have Swedish masters on.

Mr. Tobin: They still do right now.

Mr. Sjoquist: Yes, I think there are maybe one or two left.

[*Traduction*]

opérations de sauvetage sauf lorsque celles-ci se déroulent dans les eaux canadiennes». Nous disons dans notre mémoire que cet alinéa doit être éclairci ou précisé étant donné qu'il semble ne se rapporter qu'aux opérations à l'extérieur des eaux canadiennes. Nous n'avons certainement jamais eu l'intention de nous opposer à quoi que ce soit à l'extérieur des eaux canadiennes. Tout ce dont nous parlons dans le cadre de ce projet de loi se rapporte aux eaux canadiennes. Nous voulons encore une fois qu'on donne la préférence aux Canadiens pour les opérations de sauvetage dans les eaux canadiennes. S'il existe une entente internationale à cet égard, nous n'avons certainement pas l'intention d'y contrevenir.

M. Forrestall: D'après moi, la loi ne va pas plus loin. De façon générale, nous comprenons que notre droit de réglementer les activités dans nos eaux territoriales est assez limité.

Pour revenir aux navires de croisière un instant, vous y faites une proposition encourageante. Si des entrepreneurs canadiens sont prêts à se lancer dans ce domaine, vous avez tout à fait raison de dire qu'il nous faut les encourager par tous les moyens. J'ai entendu dire que la marine de M. Bennett—maintenant celle de M. Vander Zalm—doit être privatisée dans une plus ou moins grande mesure, que l'on envisage de prendre de l'expansion dans le secteur des croisières. Nous n'y verrions aucun inconvénient. On suppose que ces navires seraient toujours immatriculés au Canada, assujettis aux normes canadiennes et qu'ils embaucheraient des équipages canadiens. Cela ne nous poserait donc aucune difficulté, même s'ils faisaient la navette entre Vancouver et les États-Unis. En fait, ce serait même un avantage. Si vous avez un amendement à proposer pour faciliter cela, je suis sûr que non seulement moi, mais tous les membres du Comité l'accepterions volontiers.

Par ailleurs, comment avoir des hommes de bord canadiens... Certains navires de pêche étrangers qui viennent dans le Nord doivent avoir une licence canadienne, pour une raison ou une autre. Voulez-vous dire qu'un deuxième capitaine, un deuxième second, une deuxième équipe d'hommes de bord monteraient simplement à bord de tout navire arrivant à Vancouver? En fait, la plupart des pays exigent que des ressortissants soient à bord aux fins d'assurance. Comment pourrions-nous procéder d'après vous?

M. Sjoquist: Je répondrai, monsieur Forrestall, qu'on doit le faire comme cela se fait actuellement. Dans votre région depuis toujours, CN Marine, qui s'appelle maintenant Marine atlantique, a recours à des navires étrangers, pour lesquels elle embauche des Canadiens. Dans certaines conditions, il faut qu'un commandant suédois soit à bord.

M. Tobin: Ils le font toujours.

M. Sjoquist: Oui, il en reste peut-être un ou deux.

[*Text*]

The best case I could make, which CEIC could provide all the evidence of, is a succession program on the Dutch self-propelled dredges that were brought into the Canadian Arctic over the last five years, where they had Dutch officers training Canadians, ultimately to have only Dutch masters on those vessels. Some such program as that. Of course we would prefer Canadian vessels, and I am sure the Canadian shipbuilding unions and the Canadian Shipbuilding and Ship Repairing Association want laws that are going to give preference to getting jobs in our Canadian shipping industry.

I am representing Canadian ship's officers and seafarers, and I am looking at maximizing Canadian content, even when Canadian ships are not available, through any kind of legitimate reason or process that is laid out under the bill. To do that, we say that a ship, as long as it is, as you have mentioned, Mr. Forrestall, in compliance with the national laws of that country pertaining to requiring masters to stay aboard and what not, should be Canadianized, because it is just a vehicle. It does not make any difference. As our members in CN Marine have proven over and over again, our people can operate those ferries just as well as the Swedish can operate them; it is just a vehicle.

Mr. Forrestall: You ask me then how I answer in my own mind this question. I fail to understand, my dear friend from the west, if somebody has a certain air freedom to come into Canada and leave Canada, are we to put Canadian pilots and stewards on those planes too? It is a great concept. I wish it would work. But practically it seems to create enormous problems, especially with the cruise ships that make two or three runs a year and they are gone.

• 1630

It is slightly different with CN Marine in the sense that they operate as long as weather and ice conditions permit. They are working eight or ten months of the year. Cruise ships are only going a couple of months of the year. But you have a good idea and a good concept. I hope somebody on the west coast does have some entrepreneurial spirit and pulls together that industry, because there are massive opportunities for Canadian men. I speak as a father of a young man who has been waiting for two years to find 14 or 15 months' watchkeeping time for his master's papers, and he cannot do it.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, it was a joy hearing Mr. Forrestall, because he has personal experience and background in this industry. But just making a comparison between the air side and the shipping side, he raises an interesting question. On the air side we negotiate international air agreements and there is a quid pro quo. We will let you into our airports to deplane and embark passengers here, providing we get access to your airports.

[*Translation*]

Le meilleur argument que je puisse invoquer, et la CEIC vous fournirait toutes les données là-dessus, est un programme relatif aux dragues néerlandaises autopropulsées, qui ont été amenées dans l'Arctique canadien depuis cinq ans et où des officiers néerlandais devaient former des Canadiens, pour n'avoir finalement que des capitaines néerlandais à bord de ces navires. Un programme de ce genre. Bien entendu, nous préférerions des navires canadiens, et je suis sûr que les syndicats et l'Association des chantiers maritimes canadiens souhaitent que l'on adopte des lois favorisant la création d'emploi dans notre industrie maritime canadienne.

Je représente des officers et des marins canadiens et je cherche à porter au maximum le contenu canadien, même lorsque des navires canadiens ne sont pas disponibles, par tous les moyens que permet le projet de loi. Pour ce faire, nous disons que tout navire, pourvu qu'il se conforme aux lois de son pays en ce qui a trait à la présence de capitaines à bord, et cetera, devrait être canadianisé, parce que ce n'est qu'un véhicule. Cela ne fait aucune différence. Comme nos membres de CN Marine l'ont prouvé à plusieurs reprises, nos Canadiens peuvent tout aussi bien diriger ces traversiers que les Suédois; ce n'est qu'un véhicule.

M. Forrestall: Donnez-moi alors une réponse à la question que je me pose. Si une compagnie aérienne peut emprunter l'espace aérien du Canada, mon cher ami de l'Ouest, devra-t-il y avoir aussi des pilotes et des agents de bord canadiens à bord de ces avions? C'est très beau en théorie, mais il me semble que cela entrainerait d'énormes problèmes du point de vue pratique, surtout pour les navires de croisière qui ne font que deux ou trois voyages par année.

C'est un peu différent dans le cas de CN Marine qui poursuit ses activités aussi longtemps que le temps et les conditions de la glace le permettent. Ils fonctionnent huit à dix mois par année. Pour leur part, les navires de croisière ne naviguent que deux mois par année. Mais je trouve votre idée intéressante. J'espère que quelqu'un de la côte ouest aura l'esprit d'entreprise nécessaire pour mettre sur pied cette industrie, parce qu'elle offre de nombreux débouchés aux Canadiens. Je parle en tant que père d'un jeune homme qui attend depuis deux ans de passer 14 ou 15 mois au poste d'homme de quart pour obtenir son brevet de capitaine, et qui ne réussit pas à le faire.

M. Tobin: Monsieur le président, j'ai bien aimé entendre M. Forrestall qui connaît par expérience cette industrie. Mais il soulève une question intéressante en comparant le transport aérien au transport maritime. Du côté aérien, nous négocions des ententes internationales et il y a un échange de bons procédés. Un pays donne accès à ses aéroports pourvu qu'il ait un même accès aux aéroports étrangers. Par conséquent, des équipages

[*Texte*]

Therefore Canadian crews are going into your ports and being employed.

Mr. Benjamin: Exactly.

Mr. Forrestall: So we have absolute access.

Mr. Tobin: No, we do not. It is all part of the international trades done between various nations on the air side, so we get something in return.

Mr. Forrestall: Mr. Chairman, I think Mr. Tobin is a little confused. There is no right or freedom that I know for a foreign airline to land in Halifax and plane passengers for Vancouver.

Mr. Tobin: That is right.

Mr. Forrestall: But in exactly the same vein, there is not a thing in the world to prevent you from developing a cruise ship from Halifax to Liverpool and back, with a Canadian crew. You do not have to put a British crew on it, nor do they.

Mr. Tobin: That is one of the matters our witnesses are dealing with. They are saying there should not be a blanket exemption for passengers over 100 for stops within Canada.

Mr. Forrestall: It was that practical problem of whether or not you would have an efficient working operation by putting the crew on for such a short period and then taking them off.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, the last question I wanted to ask is on the subject of the exemption. I do not hear them saying there should never be a permit given by External Affairs for marine research activity, or there should never be an exemption given for Fisheries or in the question of salvage. What I hear them saying is there should be no automatic exemptions under the provisions of the bill. We should still apply some criteria in each of the examples with which they have raised objections, versus simply a blanket no to each and every one of the examples cited in the amendments contained under clause 3. Am I right or wrong?

Mr. Sjoquist: You are exactly correct. I mentioned on a few occasions in the brief that things should be referred to a system under clause 7, where a commission would make the decision. But I know that is not going to happen. We just do not want an automatic exemption and we want it scrutinized so that there are ships available and they meet the criteria under Canadian laws before there is any allowance for a foreign ship to be brought into the country.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I think this is a very important clarification that the position being taken is not to be represented as one that is intolerant or inflexible. Rather it simply says let us not have automatic exemption, let us have a review process in each of the cases that have been cited. I think it is reasonable when viewed that way.

[*Traduction*]

canadiens se rendent dans ces aéoroports et y sont employés.

M Benjamin: Exactement.

M. Forrestall: Nous avons donc un accès absolu.

M. Tobin: Non. Il va toujours y avoir quelque chose en contrepartie.

M. Forrestall: Monsieur le président, M. Tobin se perd un peu. A ma connaissance, aucune compagnie étrangère n'est libre de faire atterrir ses avions à Halifax et d'y embarquer des passagers pour Vancouver.

M. Tobin: C'est exact.

M. Forrestall: Mais dans le même ordre d'idée, rien n'empêche qui que ce soit d'utiliser un navire de croisière d'Halifax à Liverpool, avec un équipage canadien. On n'est pas obligé d'embaucher un équipage britannique, ni eux non plus.

M Tobin: C'est une des questions que soulèvent nos témoins. Ils disent qu'il ne devrait pas y avoir d'exemption générale accordée aux navires de croisière transportant au moins 100 passagers et faisant escale au Canada.

M. Forrestall: On s'est demandé s'il était possible en pratique de placer un équipage à bord pour si peu de temps.

M. Tobin: Monsieur le président, ma dernière question se rapporte à l'exemption. Je n'ai pas entendu des témoins dire que les Affaires extérieures ne devraient jamais accorder de permis pour des activités de recherches océaniques, ou qu'il ne devrait jamais y avoir d'exemption pour les Pêches ou en ce qui concerne le sauvetage. Ils disent plutôt qu'il ne devrait pas y avoir d'exemption automatique en vertu du projet de loi. Il faudrait quand même que certains critères s'appliquent dans chacun de ces cas, plutôt que d'accorder une exemption purement et simplement pour tous les exemples énoncés à l'article 3, n'est-ce pas?

M. Sjoquist: Vous avez tout à fait raison. J'ai dit à plusieurs occasions dans notre mémoire que la chose pourrait être déterminée par la Commission en vertu de l'article 7. Mais je sais que cela ne se produira pas. Nous ne voulons simplement pas d'une exemption automatique. Nous voulons qu'il y ait un examen des navires disponibles et des critères avant qu'on autorise un navire étranger à poursuivre ses activités dans les eaux canadiennes.

M. Tobin: Monsieur le président, il est important de préciser qu'il s'agit là d'une position qu'on ne peut qualifier d'intolérante ou d'inflexible. On demande simplement qu'il n'y ait pas d'exemption automatique, qu'il y ait un examen dans chacun des cas cités. Il me semble que c'est une position tout à fait raisonnable vue sous cet angle.

[*Text*]

Mr. Thacker: I always go back to the Jones Act, which presumably works 100% in the American domestic coasting trade. But in Canada I understand our statute really is 99% effective in the sense that only 1% of the cargo ever goes with foreign ships and usually on a one-time basis where they have applied for a waiver.

People have alluded to an abuse of this waiver system, but nobody has been prepared to come up and give us some concrete examples. Therefore I plead with our witnesses to go back to their members and give us some examples, and then we can get the CTC people in here to say to them that this is alleged to be an example of abuse where they have not applied the test properly. Give us the evidence, and then we can maybe do something.

• 1635

On the other hand, we have the shippers coming and saying the system works very, very well, but this waiver system, even though it is 1%, gives them an opportunity to move quickly when they have to move quickly. It then means they are able to sell product they would not otherwise sell, and they would then be laying off our 20 salt workers, or hundreds of other people. They are telling us that it is working quite well, so I beg you to come up with some real hard-nosed evidence for us, not just some allegation that there is some bad guy out there.

The next thing is I am wondering if our witnesses would be kind enough to tell us a little more about the immigration and manpower problems, because I think in your brief you are alluding to some problems there, but I am not aware of what they might be. Could you expand on that?

The third thing is with respect to the regulations in the criteria. I can see some enormous problems, because (a) it is a very, very complex industry that really goes hour by hour. What would be the test? Is it going to be a subjective test, and is it subjective to the needs of the shippers, or the needs of the ship owner, or the needs of the master and crew? If it is an objective test, would you clarify that and be more specific? It is very difficult, there is no doubt about it. I mean, we all have good will here, but to actually put it in writing is really tough.

Mr. Sjoquist: In reply to your questions, number one, as far as the evidence of abuses is concerned, how in the world I or my organization would ever be able to prove our guess that they did not give enough notice on this and that with devious intent, I do not know. All I know is that the test under the present provisions of the Canada Shipping Act, which the old CTC or Water Transport Committee had to deal with, had certain criteria to go through, which was in effect polling the Canadian industry.

[*Translation*]

M. Thacker: J'en reviens toujours à la Loi Jones, qui fonctionne semble-t-il à 100 p. 100 dans le cas du cabotage américain. Mais au Canada, notre loi n'est efficace qu'à 99 p. 100 car on a recours à des navires étrangers dans 1 p. 100 des cas lorsqu'une dispense a été obtenue.

D'aucuns ont maintenu qu'on abusait de ces dispenses, mais personne n'a pu nous donner d'exemple concret. Par conséquent, je demande instamment à nos témoins de s'adresser à nouveau à leurs membres et de nous donner certains exemples afin que nous puissions convoquer les représentants de la CCT pour leur dire que certains trouvent là un exemple d'abus, étant donné que le critère n'a pas bien été appliqué. Donnez-nous des preuves, et alors nous pourrons peut-être faire quelque chose.

D'autre part, les expéditeurs viennent nous dire que le système fonctionne extrêmement bien et que cette méthode de dérogation, même s'il s'agit de 1 p. 100 des cas, leur donne la possibilité d'accélérer les choses lorsqu'ils doivent le faire. Cela signifie qu'ils peuvent vendre des produits qu'ils ne pourraient pas vendre autrement et qu'ils mettraient ensuite à pied les 20 travailleurs des salines ou des centaines d'autres employés. Mais ils nous disent que le système fonctionne très bien et je vous prie donc de nous apporter des preuves très catégoriques sans vous limiter à certaines allégations sur les torts qu'auraient eus certaines personnes.

D'autre part, je me demande si nos témoins voudraient bien nous parler un peu plus des problèmes d'immigration et de main-d'oeuvre, car vous faites allusion à ces problèmes dans votre mémoire, et je ne suis pas très au courant de cet aspect. Pourriez-vous nous en parler davantage?

La troisième question concerne la réglementation concernant le critère. Je comprends qu'il se présente là de très gros problèmes car c'est une industrie extrêmement complexe où les choses changent rapidement. Quel critère va-t-on choisir? Sera-t-il subjectif pour répondre aux besoins des expéditeurs, du propriétaire ou du capitaine et de l'équipage? Si le critère est objectif, pourriez-vous nous en parler de façon plus précise? C'est très difficile, indubitablement. Je veux dire par là que nous sommes pleins de bonne volonté, mais que mettre les choses par écrit est loin d'être facile.

M. Sjoquist: Pour répondre à vos questions, tout d'abord, pour ce qui est des abus, comment moi-même ou mon organisation pourrions-nous jamais prouver que le préavis n'a pas été suffisant, et que cela a été fait de façon délibérée? Tout ce que je sais, c'est qu'en vertu des dispositions actuelles de la Loi sur la marine marchande du Canada que devait administrer l'ancienne CCT ou le Comité des transports par eau, il était prévu certains critères qui portaient un très gros préjudice à l'industrie canadienne.

[*Texte*]

The Canadian industry may tell us that if they had had enough time they could have gotten a ship like that. If that person had not said this ship has to draw eight feet, or this ship has to have a door on the port side 300 feet above the water, or whatever it is, they could have done it. We argue with them and say all we can do is apply the criteria. This is legitimate; there is not that kind of a Canadian ship available. In some cases that is true. I mean quite obviously if you have dock facilities where the door is on the port side of the ship, in order to get into that berth you need a door on the port side of the ship. It is not going to do you much good to have one on the starboard side of the ship.

It seems that there are always two areas in our industry, there is the shipper and the shipping operations. I am sure this committee has heard from both areas, and if they have not they are going to. The Canadian shipping operations, and the Canadian shipbuilding industry, and the people who work on the ships make up one segment over here. We are all going to take a similar position. We have a self-interest, there is no doubt about that. The other area is the resource industry, in particular the shippers, and all they care about is getting that commodity out of there at the cheapest transportation cost. They are not interested in any kinds of restrictions. I am sure that is not any different in any country, it is only natural.

• 1640

It is one of the duties of government, as far as we are concerned, to try to operate in the interests of their citizens. The fact of the matter is that if this was not the shipping industry... The fact is that with the airlines industry, if Air Canada tried to import four 747s into Canada and man them with Koreans and operate between Vancouver and Montreal, there would be hell to pay; it would be on the front page of the paper. But exactly that thing is done in our industry and nobody will blink an eye. They will say that makes the commodities cheaper, and all the shippers will say that is a good idea. Already in the international trade they have the ability. We have no more deep-sea fleet, and what little we have is going to go if something is not done to give some incentive to us.

We can see the same thing happening in the coastal trade. The vested interests in the United States that defended to the bitter end the Jones Act in the free trade agreement did not do it for no good reason; they can see very well that will disappear. If the international criteria are applied to the coasting trade, the coasting trade will disappear in the United States, just as it will in Canada.

I admit freely, and I would not want anyone in this committee to think otherwise, that I certainly represent a vested interest, and I try to do it to the best of my ability. But there is no question in my mind, if it just comes down to what is in the interest of the shippers—there will be no Canadian fleet in Canada.

[*Traduction*]

Les membres de cette dernière peuvent nous dire qu'avec suffisamment de temps, ils auraient pu avoir tel ou tel navire. Si on n'avait pas dit que le navire devait avoir un tirant d'eau de huit pieds ou une porte à bâbord à 300 pieds au-dessus de l'eau, par exemple, ils auraient pu le faire. Nous discutons avec eux pour dire que la seule chose que nous puissions faire est d'appliquer le critère. C'est légitime; ce type de navire canadien n'existe pas. Dans certains cas, c'est vrai. Je veux dire par là que, de toute évidence, si vous avez des docks où la porte du navire doit se trouver à bâbord, c'est là qu'elle doit être si l'on veut accoster. À quoi bon en avoir une à tribord?

Il me semble qu'il y ait toujours deux éléments dans notre industrie, l'expéditeur et les activités d'expédition. Je suis sûr que le Comité a entendu les représentants des deux, et sinon, qu'il le fera. Il y a, d'une part, les opérations de marine marchande canadienne ainsi que l'industrie canadienne de construction navale, de même que ceux qui travaillent sur les navires. Nous allons tous adopter une même position puisque indéniablement, nous avons les mêmes intérêts. D'autre part, il y a l'industrie extractive, avec les expéditeurs en particulier, et ce qui les intéresse, c'est d'expédier le produit au coût de transport le moins élevé. Ils ne veulent pas du tout de restrictions et je suis sûr que la situation est la même dans tous les pays, ce qui est tout à fait naturel.

L'une des obligations du gouvernement, du moins en ce qui nous concerne, est d'essayer de fonctionner en respectant les intérêts des citoyens. En fait, s'il ne s'agissait pas de la marine marchande... Avec les lignes aériennes... si Air Canada essayait d'importer quatre 747 au Canada avec un équipage de Coréens pour effectuer la liaison entre Vancouver et Montréal, il y aurait de très fortes réactions, et cela ferait les manchettes des journaux. Mais c'est exactement ce qui se passe dans notre industrie et personne ne réagit. On dit que les produits sont ainsi moins chers, et tous les expéditeurs disent que c'est une bonne idée. En fait, cette possibilité existe déjà dans le commerce international. Nous n'avons plus de flotte hauturière et le peu qui nous reste disparaîtra si l'on ne fait rien pour nous donner certains encouragements.

Nous pouvons voir la même chose se produire dans la cabotage. Tous les gens ayant des intérêts de longue date aux États-Unis et qui ont défendu jusqu'au bout la Loi Jones dans l'accord de libre-échange ne l'ont pas fait sans bonne raison; ils voient très bien que ce secteur disparaîtra. Si le critère international s'applique au cabotage, ce dernier disparaîtra aux États-Unis tout comme au Canada.

Je reconnais, et je ne voudrais pas que quiconque ici pense autrement, que j'ai moi-même tout intérêt à maintenir ce secteur, ce que j'essaie de faire le mieux possible. Mais il est indéniable que, si l'on ne tenait compte que des intérêts des expéditeurs, il n'existerait plus de flotte canadienne dans ce pays.

[*Text*]

Mr. Thacker: In response to that, I think it is fair to say that your vested interest has won in a very major way, and this bill is carrying on your major win, because you have 99%, and as you say, even within the 1%, some of those are legitimate. So let us assume that if even half of them are legitimate, you are only concerned then about 0.5% where the CTC may have given a waiver when it perhaps ought not to have—if it had waited six days, a Canadian person might have come up with it.

I guess I am saying to you that perhaps that is not too bad, but that in the future, any time a problem develops, if people would complain to their member or the CTC or the Minister we could then document over a period of time, and this new provision, new bill, permits then regulations to be laid down and it could be covered in the future when we have some real hard evidence. To this point, frankly, we have not had any hard evidence, not even one. That is the problem.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, with the greatest respect for Mr. Thacker, who is one of the most compelling, charismatic, and convincing members who ever sat around a Transport Committee—

Mr. Benjamin: Now do not get carried away!

Mr. Tobin: —let me defend the honour of my fellow Newfoundlander, the member for Bonavista—Trinity—Conception, Mr. Johnson, who this morning, and I am sure Mr. Thacker will agree, was telling us about his own personal involvement in a particular case where he was contacted by shippers in Newfoundland and asked to intervene in the case of a request for a waiver, that he did not intervene because he felt the waiver in question hopefully would not go through, he felt it was so unreasonable. But he noted in the case of this particular foreign vessel that it had conveniently scheduled itself, being requested as a waiver at the last second to do some additional pick-up on the back-haul, and he was chuckling to himself.

Morrissey Johnson is not your average Member of Parliament, and God forbid this should show up in his election material in the next election as a Conservative candidate, but he is a fellow with a great deal of experience, having spent some two or three decades as not only a ship's master, but the owner of a shipping company. Morrissey I think elucidated clearly this morning and shared with us that it is not unusual for people, taking advantage of the fact that there is no minimum time requirement, to wait for the minimum time to make the request in the hope that it enhances their ability to have a yes, because really the regulator is put in a difficult position then.

Mr. Thacker: I thought that case had something to do with St. Pierre and Miquelon, where they were then taking advantage as if they were coming from—

Mr. Tobin: No, it was salt. It was actually salt, and it was actually the particular case cited by Mr. Sidoroff in

[*Translation*]

M. Thacker: A cet égard, il me paraît juste de dire que vous vous êtes très bien défendu, et que vous avez remporté une très grande victoire puisque ce projet de loi vous donne 99 p. 100 et, comme vous le dites, même dans le 1 p. 100, certains sont légitimes. Même si la moitié le sont, ce n'est plus que dans environ 0,5 p. 100 des cas que la CCT peut avoir accordé une dérogation alors qu'elle n'aurait peut-être pas dû le faire—si elle avait attendu six jours, un Canadien aurait pu faire l'affaire.

La situation n'est donc pas trop mauvaise mais, si à l'avenir des difficultés se présentent et que des gens se plaignent à leur député, à la CCT ou au ministre, nous pourrions alors voir ce qu'il en est pendant un certain temps et cette nouvelle disposition, ce nouveau projet de loi permet d'édicter des règlements pour résoudre les problèmes qui pourront se présenter à l'avenir, lorsque nous en aurons des preuves catégorique. Jusqu'à présent, nous n'en avons pas eu, pas même une. C'est là la difficulté.

M. Tobin: Monsieur le président, je voudrais dire très respectueusement à M. Thacker, qui est l'un des membres les plus charismatiques et les plus convaincants qui ait jamais siégé à un Comité des transports. . .

M. Benjamin: Quel lyrisme!

M. Tobin: . . . permettez-moi de défendre l'honneur de mon ami de Terre-Neuve, le député de Bonavista—Trinity—Conception, M. Johnson, qui, ce matin, et je suis sûr que M. Thacker sera d'accord, nous parlait de la façon dont il était intervenu dans un cas particulier où des expéditeurs avaient communiqué avec lui à Terre-Neuve pour lui demander d'intervenir à propos d'une demande de dérogation, ce qu'il avait refusé de faire parce qu'il pensait qu'elle ne serait pas acceptée car elle était tout à fait déraisonnable. Mais il a souligné que le navire étranger avait pris soin de présenter sa demande de dérogation à la toute dernière minute pour prendre une charge supplémentaire, et il s'en amusait beaucoup.

Morrissey Johnson n'est pas un député ordinaire, et j'espère qu'il ne sera pas question de cela dans les dépliants qu'il distribuera pour les prochaines élections comme candidat conservateur, mais c'est quelqu'un qui a beaucoup d'expérience, ayant été quelque 20 ou 30 ans non seulement capitaine d'un navire mais aussi propriétaire d'une compagnie de transports maritimes. Morrissey nous a bien expliqué ce matin qu'il n'était pas inhabituel que, profitant du fait qu'il n'existe pas de préavis minimal, certains attendent pour présenter leur demande jusqu'à la dernière minute dans l'espoir d'améliorer leur chance de succès puisque les services de réglementation se trouvent alors dans une situation difficile.

M. Thacker: Je crois que ce cas concernait Saint-Pierre-et-Miquelon où certains avaient profité de la situation comme s'ils venaient de. . .

M. Tobin: Non, il s'agissait de sel dans l'exemple schématique qu'a donné M. Sidoroff, qui d'ailleurs n'a pas

[*Texte*]

his example in the schematic he provided, which by the way did not make the shipper's case this morning—

Mr. Thacker: Oh, yes.

Mr. Tobin: —I think we all agree with that. That particular case he cited was one that Mr. Johnson had been involved in from a constituency case point of view. You may have been out of the room at the time, but it was a very compelling story he told. So let me say in Mr. Johnson's defence that I thought that was at least one good example of where this kind of thing can occur.

Mr. Thacker: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Benjamin: On the point Mr. Thacker just raised, would it be your view that when applications for waivers are sort of made at the last minute, so to speak, this is more often done on purpose rather than because of necessity? They delay the application for a waiver, and then have to have it within 48 hours or whatever in order to make sure they get a waiver. Do you see some requirement in this bill to obviate that? I mean, they could make all kinds of arrangements for that particular ship in the meantime, and the damn thing might be sitting there operating around in Canadian waters for a month before that, but they do not make an application for a waiver until the last few days. Has that not been the problem? And then how do you prove something in a matter of 48 hours or a week?

• 1645

Mr. Sjoquist: The answer to that is with great difficulty. Yes, Mr. Benjamin, I think your assessment is right. I think Mr. Tobin's assessment was correct too, that there is some need for time limits. You can have exceptions; we have already agreed there are going to have to be exceptions, and there should a laid-down procedure to do it. An example is that there could well be an emergency, particularly in energy, when fuel oil, as an example, has to be shipped in a real hurry and there are foreign ships available. I think anybody in their right mind would agree with that. But we have seen cases where certain commodities were shipped from the west coast to the east coast, and the application was just made within a week or something like that, and we contact Canadian shipping companies and they say if they had known about that ahead of time they could have taken that cargo from the west coast to the east coast.

Certainly with the nature of our industry, we cannot do it on a week or two's notice, but I really want to go on record that we are not claiming there are not going to be exceptions, because there certainly are in our type of industry.

Mr. Benjamin: Would you think there should be some criteria then that in the application for a waiver one of the requirements in the application would be that they provide the regulator with the schedule for the particular vessel for the previous two, three, four weeks, where it is, what it has been doing right up until the moment it needs

[*Traduction*]

permis à l'expéditeur de faire valoir ce matin son point de vue. . .

M. Thacker: Oh, oui.

M. Tobin: . . . je pense que nous sommes tous d'accord là-dessus. M. Johnson a participé au cas qu'il a cité, pour défendre un de ses électeurs. Vous aviez peut-être quitté la pièce au moment où il a raconté cette histoire très émouvante. Je voudrais dire pour défendre M. Johnson que c'était là, selon moi, un bon exemple de cas où ce genre de chose peut se produire.

M. Thacker: Merci, monsieur le président.

M. Benjamin: A propos de ce que vient de dire M. Thacker, pensez-vous que, lorsque les demandes de dérogation sont présentées à la dernière minute, c'est fait de façon délibérée plutôt que pour certaines raisons valables? Ils attendent de présenter leur demande de dérogation puis ils doivent la présenter dans les 48 heures pour pouvoir être sûrs de l'obtenir. Ce projet de loi vous semble-t-il prévoir certaines exigences pour annuler cela? En effet, ils pourraient prendre toutes sortes de dispositions pour le navire en attendant, et ce dernier pourrait être utilisé dans les eaux canadiennes pendant un mois avant que la demande de dérogation ne soit présentée, les tous derniers jours. N'est-ce pas là que réside la difficulté? Et comment prouver quoi que ce soit en 48 heures ou en une semaine?

M. Sjoquist: C'est en effet très difficile. Oui, monsieur Benjamin, je pense que vous évaluez de façon très juste la situation. M. Tobin avait raison de dire aussi qu'il fallait fixer certaines limites de temps. Vous pouvez prévoir des exceptions; nous avons déjà convenu qu'il y en aurait, et il faudrait prévoir des modalités à cet égard. Je prendrai le cas d'une urgence, notamment dans le domaine de l'énergie; du mazout, par exemple, doit être expédié de toute urgence et des navires étrangers sont disponibles. Je pense que toute personne raisonnable n'aurait rien à redire à cela. Mais nous avons vu des cas où certaines marchandises ont été expédiées de la côte ouest à la côte est alors que la demande n'avait été présentée que sept jours avant, et lorsque nous communiquons avec des compagnies canadiennes de transport maritime, elles nous disent que, si elles avaient su cela assez tôt, elles auraient pu acheminer elles-mêmes ce chargement.

Naturellement, compte tenu de la nature de notre industrie, nous ne pouvons pas travailler ainsi avec un préavis d'une semaine ou deux, mais je tiens à dire ici que nous ne sommes pas en train d'affirmer qu'il n'y aura pas d'exceptions, puisqu'il en existe bien sûr dans notre type d'industrie.

M. Benjamin: Pensez-vous que la demande de dérogation devrait prévoir certains critères afin que les services de réglementation connaissent le calendrier du navire pour les deux, trois, quatre semaines précédentes, afin que l'on sache où il se trouve, ce qu'il a fait jusqu'au moment où il a besoin de cette dérogation; ce serait là

[*Text*]

this waiver, as some sort of a check, or at least a deterrent on those who would deliberately wait until the last minute before asking for a waiver?

Mr. Sjoquist: Yes, that falls in with what I said in the brief, that one of the problems... There are two words that come up, at least they have in the past, with the existing laws with the old commission, and that is "suitability" and "availability". Now it seems to us that the onus should be on the person making application to prove his need for what is suitable, as well as availability insofar as the time limit is concerned. That has never seemed to be the case that I am aware, that any kind of response is all it takes. And I do not see anybody arguing with him; I really do not.

We have had some cases where we have argued vehemently. It is true, we have not lobbied, we have not gone to anyone here, or we have not gone to our MPs or Minister. In some cases there is probably a file on record of us, and other people in the industry have sent telegrams or letters to the Minister of Transport. Now, I am not particularly talking about the present Minister of Transport or the present government; this has been going on for years and years and years, so there would be a whole line of Ministers of Transport who have received telexes and letters opposing the granting of an exemption to a certain ship based upon we did not think they proved the need for that kind of ship, or they applied too late. But there does not seem to be an onus on the applicant.

Mr. King: I wanted to pursue that last subject. The criticism seems to be of the decisions the commission makes in certain instances. Mr. Thacker has indicated it may only be 0.5% of the waivers that are under some criticism. I think I read something that said it was 140 waivers granted in a year. So we are getting down to pretty minute figures. But if the criticism is of the commission not adequately canvassing the situation, are you suggesting that the law can be defined in such a way, in such detail that this can be avoided?

• 1650

Mr. Sjoquist: Yes, I guess that is what I am suggesting, at least to some degree. I mean, I have some reservation about criticizing the commission as such, because in my dealings with them over the past several years I have found all the officials working hard, trying to do a dedicated job. Most times they were replying to me because of something I had taken exception to insofar as their decision was concerned. They usually say they cannot do anything about it; this is the limits of their jurisdiction and that they have had to make a decision in this regard, pointing out to me that there is not a tied-down criteria either by regulation or within the Canada Shipping Act to provide them the necessary tools to make the right decision.

[*Translation*]

une sorte de vérification, ou du moins une façon de dissuader ceux qui voudraient délibérément attendre jusqu'à la dernière minute avant de présenter leur demande.

M. Sjoquist: Oui, cela correspond à ce que j'ai dit dans le mémoire, qu'une des difficultés... Il existe, ou du moins il existait par le passé, dans les lois actuelles concernant l'ancienne Commission deux notions, celle de ce qui est approprié et celle de ce qui est disponible. Il nous semble que c'est à la personne qui présente la demande de prouver son besoin pour ce qui est approprié aussi bien que disponible, par rapport à la limite de temps. A ma connaissance, cela n'a jamais été le cas, et toutes les réponses sont acceptées. De plus, personne ne discute avec le requérant.

Dans certains cas, nous avons discuté de façon véhémente. C'est vrai que nous n'avons pas fait de lobbying, que nous ne nous sommes adressés à personne ici, pas plus qu'à notre député ou à notre ministre. Dans certains cas, il existe probablement un dossier qui nous concerne, et d'autres membres de l'industrie ont envoyé des télégrammes ou des lettres au ministre des Transports. Je ne parle pas en particulier de l'actuel ministre des Transports ni du gouvernement actuel; cela remonte à plusieurs années et bien des ministres des Transports ont dû recevoir des télex et des lettres s'opposant à l'octroi d'une exception à un certain navire, car nous ne pensions pas qu'il s'agissait vraiment d'un besoin réel, ou parce que la demande avait été présentée trop tard. Mais il ne semble pas que le requérant ait à prouver ce qu'il en est.

M. King: Je voudrais revenir sur ce dernier aspect. On semble critiquer les décisions de la Commission dans certains cas. M. Thacker a dit que seules 0,5 p. 100 des demandes de dérogation font l'objet de certaines critiques. Je crois avoir lu que 140 dispenses avaient été accordées en une année. C'est donc assez minime. Par contre, si certains prétendent que la Commission n'a pas suffisamment examiné la situation, pensez-vous que la loi devrait être libellée de façon suffisamment précise pour que ce genre de chose puisse être évitée?

M. Sjoquist: Oui, c'est ce que j'ai proposé, tout au moins dans une certaine mesure. Je veux dire par là que je ne veux pas aller jusqu'à critiquer la Commission car j'ai des contacts assez réguliers avec ses membres depuis plusieurs années et j'ai pu constater qu'ils étaient très dévoués et très travailleurs. Dans la plupart des cas, je m'étais adressé à eux parce que je m'opposais à certains aspects de leur décision. En général, ils m'ont répondu qu'ils ne pouvaient rien y faire, que leur champ de compétence était limité et qu'ils avaient donc dû prendre telle ou telle décision, puisque ni les règlements ni la Loi sur la marine marchande du Canada ne leur fournissent les instruments nécessaires, en l'occurence des critères bien précis, pour prendre la bonne décision.

[*Texte*]

Mr. King: Then I suppose Mr. Benjamin's remarks that it would be helpful if you provided wordings of amendments would be appropriate. That is sufficient.

The Chairman: Do you have any other questions?

Mr. King: I could ask lots of questions, but it would just reveal my ignorance of the subject, sir.

Le président: Capitaine Sjoquist, pendant que vous lisiez votre mémoire, nous avons pu constater que lorsque vous prenez les commandes, les choses ne traînent pas. Nous nous excusons d'avoir jeté l'ancre à quelques reprises afin de réduire votre vitesse de croisière à une vitesse acceptable sur la Colline parlementaire.

Do you understand what I mean? Thank you for your appearance here today. Both of your submissions have been taken into account. Your comments and answers will be very helpful to our study when we go to clause-by-clause some days from now. Thank you very much.

Mr. Sjoquist: Thank you very much. Thank you all.

Mr. Callaghan: Thank you, gentlemen.

The Chairman: I understand Mr. Bennett is already here with us. If members agree, we will go ahead right now. Mr. Bennett is the vice-president of the Council of Forest Industries of British Columbia.

Welcome. Are you aware of how we proceed usually? You have time to make your presentation and to leave enough time—maybe up to 45 minutes—for my colleagues to ask questions. Go ahead, Mr. Bennett, if you are ready to do so.

Mr. G. Bennett (Vice-President, Council of Forest Industries of British Columbia): Thank you very much, Mr. Chairman and gentlemen of this committee. My name is Gerry Bennett. I am the vice-president of transportation for the Council of Forest Industries of British Columbia.

We filed a number of copies of our submission with the clerk of the committee this morning. I hope you have had a chance to read it. It is not my intention to read it verbatim to you. We understand the submission itself forms part of the record of your proceedings here in this committee, so we will just leave it that if you have not read it yet then you will maybe have a chance to do so. I do look forward to discussing the points we have tried to make in the submission, and I do have a few I would like to clarify.

• 1655

I do represent the forest industry in British Columbia, and on this issue in Alberta as well. The Alberta Forest Products Association have asked me to tell you they support our position on this issue.

I also want to make it very clear to you—and I am going to shock you—I agree 100% with the previous

[*Traduction*]

M. King: Dans ce cas, je me permets de réitérer la demande que M. Benjamin vous a adressée, à savoir que vous nous fassiez parvenir le libellé des amendements que vous jugez nécessaires. Merci.

Le président: Avez-vous d'autres questions?

M. King: J'en aurais beaucoup à poser, mais je ne tiens pas à révéler ma grande ignorance de toute cette question.

The Chairman: Captain Sjoquist, as you were reading your brief, we could not help realize that when you are in command, things do not drag on. We apologize for casting anchor several times in order to reduce your cruising speed to one that would be acceptable on Parliament Hill.

Vous avez compris ce que je viens de vous dire? Merci d'être venu. Nous avons pris note de ce que vous nous avez dit. Vos commentaires et réponses nous seront certainement très utiles lorsque nous étudierons le projet de loi article par article, dans quelques jours. Merci beaucoup.

M. Sjoquist: Merci beaucoup. Merci à tous.

M. Callaghan: Merci messieurs.

Le président: Je crois que M. Bennett est déjà là. Si vous êtes d'accord, nous allons l'entendre immédiatement. M. Bennett est vice-président du Conseil des industries forestières de la Colombie-Britannique.

Je vous souhaite la bienvenue. Connaissez-vous notre procédure habituelle? Nous vous laissons le temps de faire votre exposé, mais il faudrait que mes collègues et moi-même disposent d'à peu près 45 minutes pour vous poser des questions. Vous avez la parole.

M. G. Bennett (vice-président, Conseil des industries forestières de la Colombie-Britannique): Merci beaucoup, monsieur le président. Je m'appelle Gerry Bennett. Je suis vice-président du Conseil des industries forestières de la Colombie-Britannique, et plus particulièrement du secteur du transport.

Ce matin, nous avons remis à votre greffier un certain nombre d'exemplaires de notre mémoire. J'espère donc que vous avez eu l'occasion d'en prendre connaissance. Je n'ai pas l'intention maintenant de vous le lire intégralement. On m'a dit que le mémoire serait annexé au compte rendu de vos délibérations d'aujourd'hui, et par conséquent, si vous ne l'avez pas encore lu, vous pourrez le faire plus tard. Je suis prêt à revenir sur les questions que nous avons abordées dans ce mémoire, mais auparavant, j'ai quelques petites observations à vous faire.

Je représente l'industrie forestière de la Colombie Britannique et, en l'occurrence, celle de l'Alberta également. En effet, l'Association albertaine des produits forestiers m'a prié de vous faire savoir qu'elle appuyait notre position sur toute cette question.

Je voudrais également vous dire très clairement, au risque de vous choquer, que je suis entièrement d'accord

[*Text*]

submission insofar as they apply between a coast. My submission and our position applies on shipping between Canada's east coast and west coast ports. But as far as the act pertains to shipping within a coast, we agree with Bill C-52. The reason we take that position is because we believe Bill C-52 as it is constructed is protecting an intercoastal fleet in Canada that does not exist. There is no intercoastal shipping between the east and west coasts in Canadian ships. There are no ships that can handle it.

I think Canadian market is a very important market to us. We ship about 300,000 tonnes a year to eastern Canada. Last year it cost us about $35 million to do that. I have been involved in this issue myself for over 15 years. I was discussing it with Mr. Forrestall. I think we could have just put the submissions we made before on tape, sent them over here and I could have stayed home, because the answers are the same. Nothing has changed.

We have to compete with forest products producers in the United States for our market here in eastern Canada. U.S. forest products producers can use foreign ships to access markets in eastern Canada. We cannot. The only market we have and we cannot use foreign ships, because it is from one port in Canada to another port in Canada.

Back in 1976, Bill C-61 was introduced. It continued the protection of Canadian ships contained in the Canada Shipping Act. In 1977, Bill C-41 was introduced. It took intercoastal shipping out of the coasting trade act. But that stayed and lay around until 1978. The Minister of Transport put out a position paper. It again held that the intercoastal shipping should be free and open to any ship.

The thing that took place through all this was the substantial consultation process that went on between government officials, government politicians, and users of transportation, until 1982, when another position paper came out that left intercoastal shipping out of the coasting trade act. Then the matter died, and we did not hear anything about it. There was no consultation. We got involved in Bills C-18 and C-19, and we were pretty busy on that. Last May, out flies Bill C-52, which just caught us completely by surprise. We did not know anything about it until last October.

What happened to the consultative process to cause that? I do not know. It just seems to happen that on deep-sea shipping matters the user of the system seems to be ignored and the concentration seems to be on the operator of the ship, that the government bureaucracy seems to take that on as their pet project. To tell you the

[*Translation*]

avec ce qu'a dit le témoin précédent dans la mesure où cela s'applique au le transport sur la même côte, mais notre exposé porte sur le transport de la côte est à la côte ouest. En ce qui concerne toutefois le transport d'un port à l'autre d'une même côte, nous appuyons le Bill C-52. Par contre, nous estimons que, dans sa forme actuelle, le projet de loi vise à protéger une flotte canadienne intercôtière qui n'existe pas. En d'autres termes, aucun bateau canadien ne fait du transport intercôtier d'une côte à l'autre. Aucun bateau canadien n'est équipé pour le faire.

Le marché canadien est très important pour nous. Nous expédions à peu près 300,000 tonnes par an vers l'est du Canada. L'année dernière, cela nous a coûté à peu près 35 millions de dollars. Je suis moi-même là-dedans depuis plus de 15 ans. J'en ai discuté l'autre jour avec M. Forrestall. En fait, nous aurions pu tout aussi bien enregistrer les dépositions que nous avons déjà faites et vous envoyer les cassettes, car les réponses sont les mêmes. Rien n'a changé, et cela nous aurait évité de nous déplacer.

Nous devons faire face à la concurrence des producteurs forestiers américains qui sont implantés sur le marché de l'est du Canada. Ces producteurs américains peuvent utiliser des bateaux étrangers pour pénétrer les marchés de l'est du Canada. Nous, nous ne le pouvons pas. En d'autres termes, pour approvisionner le seul marché que nous ayons, nous ne pouvons pas utiliser des bateaux étrangers, puisque ce transport se ferait d'un port canadien à un autre port canadien.

C'est en 1976 que le Bill C-61 a été présenté. Il accordait aux bateaux canadiens la même protection que celle conférée par la Loi sur la marine marchande du Canada. En 1977, c'est le Bill C-41 qui lui a succédé et il excluait le transport intercôtier de la Loi sur la marine marchande. Puis les choses en sont restées là jusqu'en 1978 à peu près. C'est alors que le ministre des Transports a publié un énoncé de politique, affirmant que le transport intercôtier devait rester accessible à n'importe quel bateau.

À partir de ce moment-là, on a assisté à de nombreuses consultations entre les fonctionnaires, les politiciens et les usagers du transport, et en 1982, un autre énoncé de politique a été publié, où l'on maintenait le transport intercôtier en dehors de la Loi sur la marine marchande. Les choses en sont restées là, et nous n'avons plus entendu parler de rien. Il n'y a pas eu de consultation. On ne nous a pas contactés au sujet des Bills C-18 et C-19, alors que nous nous y intéressions vivement. Quelle ne fut pas notre surprise lorsque, en mai dernier, le Bill C-52 a été présenté! En fait, nous n'en avons été informés qu'en octobre.

Qu'est-il advenu du processus de consultation qui avait été entamé? Je n'en sais rien. Il semble donc tout simplement qu'en ce qui concerne le transport hauturier, la bureaucratie gouvernementale ignore complètement les usagers du système pour ne se préoccuper que des intérêts de ceux qui exploitent le bateau. A vrai dire, je devrais

[*Texte*]

truth, I am kind of lucky to be here. I was just about not able to come because this process would not let me in here.

We heard a lot of talk about the Jones Act and how that protects interests in the United States. The Jones Act hurts the United States more than it hurts Canada. It hurts producers in the United States who are forced to use high-cost American ships to move their products in their own market. We have a good market in the United States because of that Jones Act. I think it would be folly for Canada to continue the protection, particularly of a fleet that does not exist.

Our plea to you is to amend this act, take intercoastal shipping out of it, exempt it and free it up, and give the shippers the freedom to compete in our own market.

• 1700

Mr. Tobin: I thank Mr. Bennett for his succinct brief, a nevertheless forceful and to-the-point presentation. Mr. Bennett is becoming an old hand at going to the—

Mr. Bennett: Never mind the old.

Mr. Tobin: An old hand at least in the sense of appearing before committees and coming right to the point of the matter. It might be worth recalling that the last time I was around the table and recall him being here was when he was before the Transport Committee on the deregulation bill, when COFI and his industry in general was taking what was for them the unusual position, at least a different position from what had been traditional on the question of rail deregulation in particular; that is, supporting the *Freedom to Move* discussion paper initially and subsequently the legislation, because of the provisions contained within the deregulation bill which led them to abandon their traditional opposition to deregulation.

Mr. Chairman, I have to say to Mr. Bennett that as I recall his testimony at the time and his expectation at the time about what advantages would accrue to shippers through deregulation, in particular captive shippers, I am quite frankly amazed that Mr. Bennett would be telling us today in essence, because that is what he is telling us, that they need at least the opportunity to use the potential—if you want, the threat—of water transport as a moderating influence or a competitive force upon railways in setting their rates.

So let me ask Mr. Bennett, just because this is all part of the transportation revolution in the country, what has happened since deregulation? I would have assumed you were finding the railroad situation more competitive than it was before. Assuming it is, the rate structure should be reflecting that and you should be feeling a lot less captive than you used to feel to the railways. Therefore, I do not

[*Traduction*]

m'estimer heureux d'être ici, car tout ce processus a failli m'en empêcher.

On a beaucoup entendu parler de l'*Acte Jones* et de la façon dont il protège les intérêts américains. Or, cet Acte a nui beaucoup plus aux États-Unis qu'au Canada. En effet, il a causé des problèmes aux producteurs américains qui sont obligés d'utiliser des bateaux américains très coûteux pour acheminer leurs produits sur leur propre marché. Grâce à cet *Acte Jones*, nous avons un excellent marché aux États-Unis. A mon avis, il serait fou de la part du Canada de maintenir cette protection, surtout pour une flotte qui n'existe pas.

Nous vous recommandons donc instamment de modifier cette loi afin d'en exclure le transport intercôtier, de sorte que les expéditeurs pourront librement faire face à la concurrence sur nos propres marchés.

M. Tobin: Je remercie M. Bennett de nous avoir fait un exposé aussi bref et aussi pertinent. Vous êtes vraiment devenu un vieux routier. . .

M. Bennett: Pas si vieux que ça.

M. Tobin: Vieux routier en ce sens que vous savez comment comparaître devant les comités et en venir rapidement aux faits. La dernière fois que je vous ai vu comparaître devant un comité, c'était devant celui des Transports au sujet de la déréglementation; à l'époque, le Conseil des industries forestières de Colombie-Britannique et l'ensemble du secteur que représente M. Bennett avaient adopté une position qui, pour eux, était inhabituelle ou qui contrastait pour le moins avec celle qu'ils avaient toujours défendue en ce qui concerne la déréglementation des transports ferroviaires en particulier; en d'autres termes, ils avaient alors appuyé le document de travail intitulé *Aller sans entraves* et ensuite le projet de loi correspondant, dont les dispositions les avaient amenés à renoncer à leur opposition traditionnelle à la déréglementation.

Monsieur le président, ayant encore bien en mémoire ce qu'avait alors dit M. Bennett au sujet des avantages que la déréglementation devrait apporter aux expéditeurs, surtout aux expéditeurs captifs, je suis vraiment sidéré que M. Bennett nous ait dit ce qu'il nous a dit aujourd'hui, à savoir que lui et ses collègues doivent au moins avoir la possibilité d'utiliser éventuellement les voies d'eau, c'est-à-dire en brandir le spectre, pour convaincre les sociétés de chemin de fer de leur offrir des tarifs plus raisonnables.

Étant donné que tout cela fait partie intégrante de la réforme globale que nous avons entreprise au Canada dans le domaine des transports, j'aimerais demander à M. Bennett ce qui s'est passé depuis la déréglementation. Je croyais que, grâce à elle et grâce à l'intensification de la concurrence qui allait en résulter, les tarifs des chemins de fer allaient diminuer. Si c'est le cas, vous devriez vous

[*Text*]

understand the emphasis upon if not actually shipping your materials by water, at least having the threat of doing it as a means to apply competitive forces upon railway rates. Would you. . .?

Mr. Bennett: What is happening is something that now is in a completely different arena and a different environment. Whereas previously my council participated very actively in the establishment of freight rates by rail, we are not doing that any more. That is a bygone era now. I can tell you that—

Mr. Tobin: Is it better?

Mr. Bennett: I think so. I think the captive shipper, as it has been defined in the act, has a sense of security that he would not have had without those provisions that protected him. He can participate with the railway with nearly the same competitive position as a shipper located at a competitive point.

All we are saying is that our competitors located in the United States have an advantage in that I know their railway rates reflect the advantage they have. We do not have that advantage.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I hear Mr. Bennett when he says let us not protect an intercoastal—that is, movement from east to west coast—industry that does not exist, and I want to hear more about to what extent this does not exist from a variety of sources.

I would be interested in knowing currently how much of the 300,000 tonnes, the value of $35 million in fiscal year 1987, that was moved from west to east—I presume that is what the number refers to—shipped by means other than rail. Specifically how much by water? I suspect not very much, if any. How much by truck? And equally as important in listening to your argument, south of the border what percentages, in very rough numbers, are being moved by water from one coast of the United States to the other? It is very relevant to the argument you are making.

Mr. Bennett: I can tell you that as far as forest products are concerned, there are no forest products moving from the west coast of the United States to the east coast of the United States by water.

Mr. Tobin: Right.

Mr. Bennett: It is all moving from British Columbia to the east coast of the United States by water.

Mr. Tobin: Is it by water?

Mr. Bennett: Yes. Well, there are rail movements too, but it is moved mainly by water. The reason is we have access to the free international shipping market, whereas the American does not. He is frozen out of his own market because he cannot use the ships we can use. By

[*Translation*]

sentir beaucoup moins captif des sociétés de chemin de fer que vous l'étiez auparavant. Par conséquent, je ne comprends pas pourquoi vous tenez tellement à pouvoir les menacer d'emprunter les voies d'eau, alors que vous ne le faites pratiquement jamais, pour les obliger à réduire leurs tarifs?

M. Bennett: Ce qui s'est passé depuis la déréglementation, c'est que l'environnement a complètement changé. Auparavant, mon conseil participait très activement à l'établissement des tarifs ferroviaires pour le transport des marchandises; ce n'est plus du tout le cas maintenant. C'est vraiment une chose du passé. Je peux vous dire que. . .

M. Tobin: La situation actuelle est-elle meilleure?

M. Bennett: Je crois que oui. À mon avis, l'expéditeur captif, au sens où on l'entend dans la loi, jouit d'une certaine sécurité qu'il n'aurait pas sans les dispositions de la loi qui lui accordent cette protection. Face aux sociétés de chemin de fer, il peut être tout aussi compétitif que n'importe quel expéditeur plus avantagé sur le plan géographique.

Nos concurrents américains ont un avantage par rapport à nous en ce sens que leurs tarifs ferroviaires reflètent l'avantage dont ils jouissent. Nous n'avons pas cet avantage-là.

M. Tobin: Monsieur le président, M. Bennett nous a dit qu'il ne fallait pas protéger le transport intercôtier, c'est-à-dire de la côte est à la côte ouest, car cette industrie n'existe pas. . . J'aimerais bien savoir comment il peut dire que cette industrie n'existe pas.

J'aimerais donc savoir combien de ces 300,000 tonnes qui ont été expédiées d'ouest en est, en 1987, et qui représentaient 35 millions de dollars, combien, donc, ont été transportées autrement que par voie ferrée. Plus précisément, j'aimerais savoir combien de tonnes ont été transportées par eau, car je ne pense pas qu'il y en a eu beaucoup, combien par camion. Pour bien comprendre votre argument, j'ai également besoin de savoir, grosso modo, combien de tonnes sont transportées par eau d'une côte à l'autre aux États-Unis. Il est très important que j'aie tous ces renseignements pour bien comprendre l'argument que vous avancez.

M. Bennett: En ce qui concerne les produits forestiers, rien n'est transporté par eau de la côte ouest à la côte est aux États-Unis.

M. Tobin: Bien.

M. Bennett: À partir de la Colombie-Britannique, tous ces produits sont acheminés par eau, vers la côte est américaine.

M. Tobin: Par eau?

M. Bennett: Oui. Certaines quantités sont transportées par voie ferrée, mais c'est surtout par eau. C'est parce que nous, nous avons accès au marché international du transport maritime, ce qui n'est pas le cas de l'Américain. Il est exclu de son propre marché parce qu'il ne peut pas

[*Texte*]

the same token, we are frozen out of our market because we are in the same position as the American is.

• 1705

Mr. Tobin: What is the price differential, on average—in terms of transportation costs only, not the final end delivery product costs—between moving a Canadian shipment of lumber from British Columbia to Montreal by rail, which is what you are doing because you are not using water modes. . .? Very little truck actually. . . mostly rail.

Mr. Bennett: That is right. Very little truck to Montreal, there is a good amount in the Toronto area.

Mr. Tobin: Are there substantial savings by being able to utilize rail versus moving an equivalent distance, roughly equal-haul or whatever is appropriate, by water into the U.S. market?

Mr. Bennett: Let me understand your question.

Mr. Tobin: I guess what I am saying is you are prohibited now, for all intents and purposes, because of the intercoastal provisions for what you call an non-existent industry, from utilizing water transport as a means—or at least a threat of using water transport as a means—of moderating, affecting or putting competitive pressure on the rail companies to keep their rates down. The fact that they know you cannot utilize this is obviously a disadvantage for you in negotiating prices, and an advantage for them.

Not so in the case of U.S. destinations where you can use either rail or water modes to move your product. You are saying in the case of U.S. destinations you are using the water mode substantially. I am asking if you take a comparable distance—eastern seaboard of the United States with the east coast of Canada—where you are moving it by rail in Canada, and I expect in the United States you are moving it by water, what is the difference in your cost? Is there a substantial savings in being able to utilize that water transport?

Mr. Forrestall: The difference is a heartbreak.

Mr. Bennett: No, it is not. We have competitive rail rates into the eastern area of the United States that are lower. There are water-competitive rates by rail that are lower than they are from B.C. to Montreal and Toronto.

Mr. Tobin: How much lower? Is it marginal?

Mr. Bennett: No, it is not marginal, it is substantially lower. We even have water-competitive rates by rail from the interior of British Columbia to Atlanta, Georgia, which are lower than the rail rates in Canada.

[*Traduction*]

se servir des navires auxquels nous, nous avons accès. Inversement, nous sommes exclus de notre marché à nous parce que nous sommes dans la même situation que l'Américain.

M. Tobin: En moyenne, quel est l'écart de prix—en frais de transport seulement—pour transporter un chargement de bois de la Colombie-Britannique à Montréal par chemin de fer, ce que vous faites parce que vous n'avez pas recours au transport par eau. . .? Très peu de camionnage, en fait. . . presque exclusivement le chemin de fer.

M. Bennett: C'est bien cela. Très peu de camionnage jusqu'à Montréal; pas mal dans la région de Toronto.

M. Tobin: Y a-t-il des économies importantes à réaliser à pouvoir se servir du chemin de fer plutôt que d'utiliser sur une distance équivalente, à peu près le même parcours ou ce qui convient le mieux, le transport par eau pour pénétrer le marché américain?

M. Bennett: Le sens de votre question m'échappe.

M. Tobin: Ce que j'essaie de dire c'est qu'il vous est interdit maintenant, à toutes fins utiles, à cause des dispositions sur le commerce intercôtier qui s'applique à ce que vous appelez une industrie fictive, d'utiliser le transport par eau pour—ou en tout cas de menacer d'utiliser le transport par eau—pour exercer des pressions sur les compagnies de chemin de fer pour qu'elles conservent leurs tarifs à un bas niveau. Comme elles savent que cette option vous est interdite, cela joue certainement contre vous lorsque vous négociez les prix.

Il n'en va pas de même dans le cas des destinations aux États-Unis où vous pouvez vous servir aussi bien du chemin de fer que du transport par eau. Vous dites que, dans le cas des destinations aux États-Unis, vous vous servez beaucoup du transport par eau. Prenez une distance comparable—la côte est des États-Unis plutôt que la côte ouest canadienne—à partir de laquelle vous vous servez du chemin de fer au Canada, et aux États-Unis, je suppose que vous vous servez du transports par eau; quelle est la différence de coût? Y a-t-il une économie importante à réaliser à pouvoir se servir du transports par eau?

M. Forrestall: Une différence à fendre le coeur.

M. Bennett: Non, ce n'est pas vrai. Il y a des tarifs ferroviaires plus bas pour se rendre dans l'est des États-Unis. Il y a des tarifs de transport par chemin de fer qui font concurrence au transport par eau, qui sont plus bas que ce qui existe entre la Colombie-Britannique et Montréal ou Toronto.

M. Tobin: De combien? Est-ce que c'est minime?

M. Bennett: Non, ce n'est pas minime, c'est considérablement moins cher. Nous avons même des tarifs ferroviaires inférieurs à ceux du transport par eau entre l'intérieur de la Colombie-Britannique et Atlanta en

[*Text*]

Mr. King: That is using the U.S. rail.

Mr. Bennett: And Canadian. It is a joint line rate where the railways got together and put these rates in to compete with the water transport.

Mr. Tobin: In very practical terms, Mr. Bennett, you are saying to us, if you are correct—we want to hear from other people—that there really is not an intercoastal trade, therefore let us quit playing around and acknowledge that and get rid of this silly provision. Some people may argue that either there is one, small as it might be, or there is a potential for one and we ought not to cut it off at the knees, so to speak. We will have to examine that question.

Even if you were not in a position where, because of intercoastal provisions, you could not utilize the water mode going from the west coast of Canada to the east coast of Canada—assuming that is gone—in all honesty, how much of the 300,000 tonnes or $35 million you identified, would move by water? My own suspicion is, very little would, and that what you are really looking for is another bit of force you can apply or exercise when it comes time to negotiate rates with the railroads.

Mr. Bennett: You may very well be right. It is not a case of when it comes time to negotiate with the railways. But this is an ongoing process now, it is not an annual event.

Mr. Tobin: We understand.

Mr. Bennett: But the thing is, we have to have flexibility. Our competitors have it, why should we not have it?

• 1710

Mr. Tobin: Let me go back to Mr. Bennett's declaration at the top of his presentation when he said he may surprise us, but with respect to coastal shipping versus intercoastal shipping—an important distinction with respect to coastal shipping along the west coast, along the ports of the east coast, the St. Lawrence—we have no objection, we agree with everything that has been said by the previous witnesses. This is very important, because you are a very important industry in my humble submission—one in ten jobs in Canada and so on, some areas including mine a hell of a lot more than that.

Going back to other matters that have been raised, you are saying with respect to the notion of devising a system where with respect to the example of a genuine emergency, with respect to waivers now, we will provide for that so nobody gets caught out when they generally have a problem.

[*Translation*]

Géorgie, qui sont même plus bas que les tarifs ferroviaires au Canada.

M. King: Si on se sert du chemin de fer américain.

M. Bennett: Et canadien. C'est un prix commun sur lequel les compagnies de chemin de fer se sont entendues pour rivaliser avec les compagnies de transport par eau.

M. Tobin: Monsieur Bennett, vous nous dites donc qu'en pratique, si vous ne vous trompez pas—nous voulons entendre l'avis d'autres personnes—qu'il n'existe pas vraiment de commerce intercôtier et qu'on devrait cesser de se conter des histoires et se débarrasser de cette disposition ridicule. Certains soutiendront que ce commerce existe, même s'il est petit, ou que le potentiel existe et qu'il ne nous appartient pas de le tuer dans l'oeuf, pour ainsi dire. Il faudrait examiner la question.

Même si vous n'étiez pas dans une situation où, à cause des dispositions relatives au commerce intercôtier, vous ne pouviez pas utiliser le transport par eau pour aller de la côte ouest du Canada à la côte est du Canada—à supposer que cela se fasse—honnêtement, pour quelle proportion des 300,000 tonnes ou des 35 millions de dollars de marchandises dont vous avez parlé est-ce que vous utiliseriez le transport par eau? Mon idée à moi, c'est qu'il y en aurait très peu et ce que vous souhaitez vraiment, c'est un peu plus d'arguments que vous pourriez faire valoir quand vient le moment de négocier des tarifs avec les compagnies de chemin de fer.

M. Bennett: Il est bien possible que vous ayez raison. Mais cela n'a rien à voir avec le moment où il faut négocier avec les compagnies de chemin de fer. C'est quelque chose que l'on fait tout le temps, pas une fois par année.

M. Tobin: Nous comprenons.

M. Bennett: Mais l'essentiel, voyez-vous, c'est qu'il nous faut la souplesse. Nos concurrents l'ont, pourquoi pas nous?

M. Tobin: Je veux revenir sur ce qu'a dit M. Bennett au début de son exposé. Il a dit que cela allait peut-être nous surprendre, mais que, entre le cabotage et le transport maritime intercôtier—une distinction importante en ce qui concerne le cabotage le long de la côte ouest, le long des ports de la côte est, le Saint-Laurent—il était d'accord avec tout ce que les témoins précédents avaient dit. C'est très important parce que vous êtes une industrie très importante à mon avis—un emploi sur dix au Canada, etc., et dans des régions comme la mienne bien davantage.

Si je reviens sur d'autres questions qui ont été soulevées, vous dites qu'en ce qui concerne l'idée de créer un système où, dans le cas d'une véritable urgence, en ce qui concerne les dispenses actuellement, nous ferons en sorte que personne ne se trouve pris de court en cas de difficulté.

[*Texte*]

With respect to the submission by the previous witnesses and others, we have to tighten up the criteria, and define when we ought to allow foreign flag vessels in to substitute for Canadian vessels. You are saying that you can sympathize and empathize with those kind of those kinds of concerns and recommendations made by the previous witnesses, providing they are met with reason, providing we do not close the door to people who really have a problem that is an emergency.

Mr. Bennett: Well yes. We are in it. We are into that because whenever we have this situation— we have a vessel, we have cargo—we have to go through the waiver process as well.

Mr. Tobin: Now in your industry most of it is long-term plan stuff, so you should be able to make your application well in advance to the gentleman at the back of the room, who is sitting there listening very interestedly to this conversation today. If you need a waiver, you should be able to give him lots of notice.

Mr. Bennett: Well yes, except that you may not know exactly what ship it is you want to use you see, and this is ship-specific. When you ask for a waiver, you have to know the name of the ship and everything else that has to do with it. That takes away some of your flexibility.

In response to your question about within a coast, our members are substantial users of Canadian coastal activity. I do not know of any case, on the west coast anyway, where we would ask for a waiver in our tug and barge operations, or our scowing, or that kind of thing. I know of no case where we would ever need that.

Mr. Tobin: I think we ought to be seized, and get the facts and figures as quickly as we can. Perhaps we do not have a witness who can do that, maybe an official can find out exactly what the numbers are on the whole question of intercoastal or trade between the east and west coast. I want to have a look.

I think it is important to point out that Mr. Bennett represents an industry that is a very big player as a shipper in this country, a resource shipper, and it is very interesting and important that he has leant basic support, in principle, to some of the concerns raised by people in the shipping industry, be they carriers, be they ship builders, or be they those representing those who crew the vessels.

Mr. Forrestall: I think I understand what Mr. Tobin is talking about, but let me ask Mr. Bennett this question. These provisions are in there not completely but in no small way because of the concern about the approaching and pending development in the Arctic. We have two ways of getting from the west coast to the east coast, and while I understand Mr. Bennett's concern about trade, we also have the Arctic, and there we have quite a different situation.

We have Panarctic about to do something with some oils. They have mineral resources coming out of our Arctic and going offshore in other than Canadian vessels, which hurts. Should the occasion arise for those materials

[*Traduction*]

En ce qui concerne l'exposé des témoins précédents et d'autres, il faut resserrer les critères et définir les cas où nous devrions autoriser des navires étrangers à venir remplacer des navires canadiens. Vous dites comprendre les besoins exprimés par les témoins précédents pourvu que la solution adoptée soit raisonnable et que l'on ne coupe pas l'herbe sous le pied à ceux qui sont vraiment en difficulté.

M. Bennett: Eh bien, nous sommes dans une situation comme celle-là. Chaque fois que nous avons un navire et des marchandises, il faut suivre la filière pour obtenir une dispense.

M. Tobin: Pourtant, dans votre industrie tout se fait à long terme. J'imagine bien que vous pouvez présenter une demande longtemps à l'avance à ces messieurs qui sont dans le fond de la salle et qui suivent attentivement notre discussion. S'il vous faut une dispense, il vous est sûrement possible de leur donner un long préavis.

M. Bennett: Oui, sauf qu'on peut ne pas savoir exactement quel navire on voudra utiliser, tandis que les fonctionnaires, eux, veulent le savoir. Quand on demande une dispense, il faut connaître le nom du navire et tous les autres détails. Cela entrave notre liberté d'action.

En réponse à votre question sur le cabotage, nos membres en sont de gros clients. Il n'y a pas un seul cas, à ma connaissance, sur la côte ouest en tout cas, pour lequel nous demanderions une dispense pour nos barges ou nos chalands. Je n'ai pas d'exemple de cas où nous en aurions besoin.

M. Tobin: Je pense qu'il nous faut être mis au courant des faits et des chiffres dès que possible. Il n'y a peut-être ni témoins ni fonctionnaires qui puissent nous donner des chiffres exacts sur le transport intercôtier, entre la côte est la côte ouest. Je veux me renseigner.

Il importe de signaler que M. Bennett représente une industrie de transport de matières premières qui pèse lourd au Canada et il est très important de noter qu'il a apporté son appui de principe aux voeux exprimés par l'industrie du transport maritime, qu'il s'agisse des transporteurs, des chantiers navals ou de ceux qui représentent les équipages.

M. Forrestall: Je crois comprendre ce dont M. Tobin parle, mais je voudrais poser cette question-ci à M. Bennett. Si ces dispositions sont dans la loi, c'est en bonne partie à cause de la mise en valeur prochaine de l'Arctique. Il y a deux façons d'aller de la côte ouest à la côte est, et même si je comprends l'intérêt de M. Bennett pour le commerce, il faut aussi compter avec l'Arctique où la situation est toute différente.

Par exemple, Panarctic est sur le point de se lancer dans les hydrocarbures. Elle va puiser des ressources minérales dans l'Arctique canadien pour les transporter à l'étranger dans des navires qui ne sont pas canadiens. Et

[*Text*]

to have a Canadian repository, I would not want to see the loss of that kind of protection because we had toyed with the act. What you are talking about is slightly different from what might pertain in the Arctic, so that is something you just have to keep in the back of your mind.

Mr. Tobin: Fair enough. I assume that when Mr. Bennett tells about the shipment of forest products to the eastern United States market he is talking about a southern route through the Panama Canal.

• 1715

Mr. Bennett: Through the Panama Canal. The most recent review of activity between the two coasts was done in 1982 by the McNeal-Hildebrand report. That is the most recent one I know of. If you want to find the extent of activity in Canadian or foreign ships between the two coasts, I think you will find it in there.

Mr. King: Would it be reasonably current?

Mr. Bennett: 1982. There may be a later one, but that is the one I know of.

The Chairman: Mr. Bennett, we have seen you here and in B.C. at several occasions in front of the Transport Committee. This is the legislative committee.

Mr. Benjamin: I find this somewhat amusing in terms of Canadian history. Since the Panama Canal was finished in the early 1900s, it got to the point where you could ship by rail a carload of lumber from the interior or west coast of B.C. to Montreal by rail cheaper than you could to Regina. In those years and until recent years, they were called anomalies in the freight-rate system.

Mr. Bennett: I call it competition.

Mr. Benjamin: The principle of equal rates for equal distance got thrown into a cocked hat as soon as the Panama Canal was finished. When you tell us there are no Canadian ships to move British Columbia lumber, for example, from the west coast of Canada to the east coast of Canada—and I do not doubt your word, I do not know of any Canadian-owned flagships that would be around to do that—I guess you call that intercoastal or intracoastal trade—

Mr. Bennett: Intercoastal trade.

Mr. Benjamin: That being the case, would you not pretty well automatically qualify for an exemption, and be able to use a foreign flag vessel because there are no Canadian vessels, whether you gave them 60 or 6 days notice? Since there are no Canadian ships to carry the cargo of the B.C. Forest Products Limited, what the hell is your problem?

Mr. Bennett: One would think there is no problem. I am glad you are surprised we do have a problem. The

[*Translation*]

cela, ça fait mal. Si ces matières premières pouvaient être embarquées à bord d'un navire canadien, je ne voudrais pas qu'une modification de la loi nous prive de ce genre de protection. Ce dont vous parlez est légèrement différent de ce qui pourrait s'appliquer dans l'Arctique, c'est quelque chose qu'il ne faudra pas perdre de vue.

M. Tobin: Je veux bien. Quand M. Bennett parle du transport de produits forestiers vers la côte est des États-Unis, je suppose qu'il parle d'un circuit qui passe par le canal de Panama.

M. Bennett: En passant par le canal de Panama. L'analyse la plus récente de l'activité entre les deux côtes a été réalisée en 1982 dans le rapport McNeal-Hildebrand. C'est l'analyse la plus récente dont je connaisse l'existence. Si vous voulez connaître le degré d'activité des navires canadiens ou étrangers entre les deux côtes, c'est là que vous trouverez vos renseignements.

M. King: Est-ce suffisamment à jour?

M. Bennett: 1982. Il y a peut-être quelque chose de plus récent, mais je ne suis pas au courant.

Le président: Monsieur Bennett, nous vous avons vu ici et en Colombie-Britannique à plusieurs reprises devant le Comité des transports. Notre comité à nous est un comité législatif.

M. Benjamin: D'un point de vue historique, je trouve ça plutôt amusant. Depuis l'achèvement du canal de Panama au début du siècle, on est arrivé à la situation où il est plus économique de transporter par voie ferrée une cargaison de bois venant de l'intérieur ou de la côte ouest de la Colombie-Britannique jusqu'à Montréal plutôt que jusqu'à Regina. Pendant cette période et jusqu'à tout récemment, on appelait ça des anomalies du système des tarifs ferroviaires.

M. Bennett: Cela s'appelle la concurrence.

M. Benjamin: Le principe des tarifs égaux pour une distance égale a été jeté par-dessus bord du jour où le canal de Panama a été terminé. Quand vous nous dites qu'il n'y a pas de navires canadiens pour transporter le bois de la Colombie-Britannique, par exemple, de la côte ouest du Canada à la côte est du Canada—et je ne doute pas de votre parole, je ne connais aucun navire canadien qui s'en chargerait—je suppose que vous appelez cela le commerce intercôtier ou intracôtier. . .

M. Bennett: Intercôtier.

M. Benjamin: Si c'est le cas, ne vous qualifiez-vous pas d'office pour une dispense et ne pouvez-vous pas affréter un navire étranger du fait qu'il n'y a pas de navires canadiens, peu importe que vous ayez à donner un préavis de 6 ou de 60 jours? Puisqu'il n'y a pas de navires canadiens pour transporter les produits de la B.C. Forest Products Limited où diable est la difficulté?

M. Bennett: On peut penser qu'il n'y a pas de difficulté. Je suis heureux de vous voir surpris à l'idée de

[*Texte*]

CTC, as it was before, and the current agency has a file of horror stories on our attempts to gain waivers. There are roadblocks thrown up by Canadian shipowners. There are bureaucratic delays we have to surmount, and in many cases, we have lost opportunities.

Mr. Benjamin: Does this bill improve the situation in terms of waivers? If there are no Canadian ships, and you want to move stuff through the Panama Canal, to eastern Canada, Halifax or Montreal, does this legislation make it easier for you?

Mr. Bennett: No. It continues the same restrictions we face in the Canada Shipping Act, in part 15.

Many, many times we are loading vessels going to the U.S. east coast. We utilize huge bulk carriers loaded right down with 35 to 40 million feet of lumber on them. We want to put on the parcels of plywood or lumber to come up to Ontario or Quebec. We have to pay duty on that entire ship. In other words, the ship will not come up to Canada—

Mr. Benjamin: Duty to whom, the U.S.?

Mr. Bennett: The Canadian government.

Mr. Benjamin: On the whole shipload?

Mr. Bennett: The entire ship. The ship does not even come back into Canada.

Mr. Benjamin: It docks in New York?

Mr. Bennett: It docks in Boston, and we want to truck it up to. . .

Mr. Benjamin: You want to truck part of the load up?

Mr. Bennett: Yes. A small parcel of plywood. If we bring one package of plywood of that ship into Canada, we have to pay duty on the entire ship.

Mr. Benjamin: Good God! I plead ignorance in this matter, but if what you say is correct in total, it would seem to me the bill should have a clause in it that says you will only pay the duty on the portion of the shipload moving by rail from New York or Boston or whatever up to Montreal or Toronto or whatever in Canada.

• 1720

Mr. Bennett: We are asking to remove duty, waivers, and any other type of permit or fee requirement.

Mr. Benjamin: Well, I cannot buy that whole package. Where there is stupidity in the present law, and if we are maintaining some stupidity in this bill, you can be sure that all members of this committee will want to get rid of

[*Traduction*]

voir que nous puissions avoir des difficultés. La Commission canadienne des transports, comme cela s'appelait auparavant, et l'office actuel a tout un tiroir d'histoires d'horreur sur nos demandes de dispenses. Les armateurs canadiens nous mettent tout plein de bâtons dans les roues. Il faut se battre contre les retards bureaucratiques et il nous est souvent arrivé de manquer le coche.

M. Benjamin: Le projet de loi arrange-t-il les choses pour ce qui est des dispenses? S'il n'y a pas de navires canadiens, et si vous voulez transporter vos produits vers l'est du Canada, Halifax ou Montréal, en passant par le canal de Panama, est-ce que la loi vous rend les choses plus faciles?

M. Bennett: Non. Elle renferme les mêmes restrictions que la Loi sur la marine marchande du Canada, partie 15.

Il nous arrive très souvent de charger des navires à destination de la côte est des États-Unis. On embarque entre 35 et 40 millions de pieds de bois à bord d'immenses vracquiers. Si nous voulons embarquer aussi du contre-plaqué ou du bois à destination de l'Ontario ou du Québec, il faut acquitter des droits sur toute la cargaison. Autrement dit, le navire ne se rendra pas. . .

M. Benjamin: Acquitter à qui, aux États-Unis?

M. Bennett: Au gouvernement du Canada.

M. Benjamin: Sur toute la cargaison?

M. Bennett: Toute la cargaison. Le navire ne revient même pas au Canada.

M. Benjamin: Il se met à quai à New York?

M. Bennett: À Boston, et nous embarquons la marchandise sur des camions. . .

M. Benjamin: Vous transportez une partie de la cargaison vers le nord à bord de camions?

M. Bennett: Oui. Pour une petite livraison de contre-plaqué. Si nous ramenons un seul paquet de contre-plaqué venant de ce navire au Canada, il faut acquitter des droits sur toute la cargaison.

M. Benjamin: Diable! J'avoue mon ignorance, mais si ce que vous dites est vrai, il me semble qu'il devrait y avoir dans la loi une disposition aux termes de laquelle vous n'auriez qu'à acquitter des droits sur la partie de la cargaison transportée par voie ferrée de New York ou Boston à sa destination canadienne, que ce soit Montréal, Toronto ou ailleurs.

M. Bennett: Nous demandons la suppression des droits, des dispenses et de tout autre type de permis ou de frais à payer.

M. Benjamin: Je ne suis pas d'accord sur tout, mais s'il y a des aberrations dans la loi actuelle et si nous sommes en train de les laisser là, je puis vous assurer que tous les membres du comité voudront les faire disparaître. Et si ce

[*Text*]

the stupidity. And if what you tell me is correct, then that is a stupid provision and it needs to be modified and corrected.

Mr. Bennett, I am sure your organization has some figures on the balance of trade between Canada and the United States in forest products, from logs right down to the most refined of forest products.- Can you give us some figures quickly, or provide them to the committee, as to how much has come into Canada from the United States and how much went from Canada to the U.S.A.?

Mr. Bennett: I will try.

Mr. Benjamin: I am sure your organization must have them. I would be surprised—

Mr. Bennett: I can tell you how much we send down there. I do not know whether we have access to the amount coming up here. We will certainly try.

Mr. Benjamin: We can probably get them from Statistics Canada or Trade and Commerce as well.

The reason I am wondering about it is that I have the impression that certainly in recent years we have sent a lot more to them than they have sent up here to us. Yet you say in your submission that the Jones Act hurts the Americans more than it does us. Well, what are you complaining about?

Mr. Bennett: I am not complaining. We were worried that there was going to be a North American Jones Act.

Mr. Benjamin: Well, when it comes to the western U.S. forest products producers, I am sure they are unhappy with the Jones Act—just trying to get to the eastern United States—but I suspect if you tell that to the southern yellow pine and other forest products producers in Alabama, Georgia, and Louisiana, you will find they are perfectly happy with it. They can use the inland waterways or a coastal trader to move up to the eastern seaboard of the U.S., so they are not unhappy with the Jones Act; they are laughing at the west coast U.S. producers. Is that not the case?

Mr. Bennett: But they would like to freeze us out, I am telling you. They took a good swipe at us and we have the scars to show for it.

Mr. Benjamin: I am afraid you have lost me. Maybe it is mostly because of my own ignorance, but I find it difficult to follow the logic of your reasoning in your complaints about the legislation in a number of instances. It seems to me that at present Canada has the advantage over the United States shippers.

I would agree with you that if there are no Canadian bottoms to move lumber products from the west coast of Canada to the east coast—or to the Arctic coast, if they ever buy any lumber up there—then there ought to be a provision for fast waivers and you could use a foreign bottom from any nation in the world.

[*Translation*]

que vous me dites est juste, il y a une aberration dans la loi et il faut la corriger.

Monsieur Bennett, je suis certain que votre organisme a des chiffres sur la balance commerciale entre le Canada et les États-Unis dans le domaine des produits forestiers, à partir de la bille de bois jusqu'aux produits forestiers le plus travaillés. Pouvez-vous rapidement me donner quelques chiffres ou les fournir au comité pour nous dire quelles sont les importations et les exportations de part et d'autre?

M. Bennett: Je vais essayer.

M. Benjamin: Je suis certain que votre organisme a ces chiffres. Je serais étonné. . .

M. Bennett: Je peux vous dire combien nous exportons là-bas. Je ne sais pas si nous avons des chiffres sur ce que nous importons. Nous allons essayer.

M. Benjamin: Nous pouvons probablement les obtenir de Statistique Canada ou du ministère du Commerce.

Si je pose la question, c'est que j'ai l'impression que ces dernières années nous allons exporter beaucoup plus que nous n'avons importé. Pourtant, dans votre exposé, vous dites que le *Jones Act* porte davantage préjudice aux Américains qu'à nous. De quoi vous plaignez-vous, alors?

M. Bennett: Je ne me plains pas. Nous avions peur qu'il y ait un *Jones Act* pour l'ensemble de l'Amérique du Nord.

M. Benjamin: Je suis certain que les producteurs de produits forestiers de l'ouest des États-Unis sont mécontents du *Jones Act* lorsqu'ils cherchent à avoir accès à l'est des États-Unis, mais je pense bien que les producteurs forestiers de l'Alabama, de la Georgie et de la Louisiane, eux, en sont très heureux. Ils peuvent se servir des voies fluviales ou des caboteurs pour remonter le littoral est des États-Unis, si bien que le *Jones Act* ne leur déplaît pas du tout. Ils font un pied de nez aux producteurs de la côte ouest des États-Unis, n'est-ce pas?

M. Bennett: Mais ils voudraient aussi nous exclure, je peux vous le dire. Ils nous ont infligé une bonne râclée et les cicatrices sont là pour le prouver.

M. Benjamin: Vous me perdez, je crains. Cela tient peut-être à mon ignorance, mais il m'arrive souvent d'avoir du mal à trouver la logique de vos plaintes à l'endroit de la loi. Il me semble qu'à l'heure actuelle le Canada a l'avantage sur les armateurs américains.

Je serais d'accord avec vous s'il n'y avait aucun navire canadien pour transporter le bois de la côte ouest à la côte est du Canada—ou sur la côte de l'Arctique, s'il y avait des clients là-bas. Dans ce cas-là, il faudrait une disposition d'octroi accéléré de dispenses vous permettant d'affréter un navire étranger de n'importe quel pays.

[*Texte*]

Mr. Bennett: Mr. Benjamin, I do not know if you have had any witnesses here who have claimed to have ships that will run between the east and west coast of Canada. We do not know of any. Yet every time we try to get a waiver we run into this kind of thing. We call it frivolous. We know the nightmares we receive in our applications for waivers. We have documented this with the CTC; it is there on the file.

As far as us having an advantage over the United States shipper, yes, we do, in the United States market. But they have the advantage over us in our market because their rail rates reflect the fact that they have a competitive marine alternative and ours cannot.

Mr. Benjamin: Our railroads have claimed to have marine competitive rates too. They maybe were not, but they claim to have.

From submissions that your organization and others made to the Transport Committee on Bill C-18, I was under the impression that you welcomed it because it provided competition for Canadian National and Canadian Pacific on east-west lumber traffic.

• 1725

I have a copy of a freight weigh-bill of a carload of plywood out of New Westminster that just crossed the border into Washington, moved by Burlington Northern to Minneapolis and then Conrail to Port Huron, Ontario, right across the United States. Then the last 30-some miles to Kitchener was on CN and CN had to weigh the car themselves to collect the freight on that last 30 miles because it was a confidential contract. I thought that was to be the saviour and the be-all and end-all from the submissions we had from your organization and others that under Bill C-18 you have been saved and you can now move your lumber to the eastern Canadian markets in competition with U.S. shippers. Are you saying that is not happening?

Mr. Bennett: Mr. Benjamin, let me assure you it is happening to every extent we can make it happen. But we have the opportunity here to open up another competitive alternative. The opportunity is here. It was not there when we were talking to you a year ago, this opportunity that is contained in Bill C-52.

I think it would be most unfortunate if the government continued this kind of protection. First of all, we claim it is not required because there is nothing to be protected. And second, it gives the industry the opportunity to

[*Traduction*]

M. Bennett: Monsieur Benjamin, je ne sais pas si vous avez reçu des témoins aujourd'hui qui ont déclaré avoir des navires qui font la navette entre la côte est et la côte ouest du pays. Moi, je n'en connais pas. Pourtant, chaque fois que l'on demande une dispense, nous faisons face aux mêmes arguments. Pour nous, c'est du plus haut ridicule. Nous savons quel cauchemar il faut vivre pour obtenir une dispense. La CCT en a été avisée, c'est dans ses dossiers.

Quant à savoir si nous avons l'avantage sur l'armateur américain, je dirais que oui, sur le marché américain. Mais eux ont l'avantage sur nous dans notre marché parce que leurs tarifs ferroviaires reflètent le fait que la marine marchande fait concurrence au rail, ce qui leur donne une option supplémentaire, chose que nous nous n'avons pas.

M. Benjamin: Nos compagnies de chemin de fer prétendent elles aussi avoir des tarifs qui rivalisent avec ceux des compagnies maritimes. Ce n'est peut-être pas le cas, mais c'est ce qu'elles prétendent.

Les témoignages venant de votre organisme et d'autres qui ont comparu devant le Comité des transports sur le projet de loi C-18 m'ont laissé l'impression que vous étiez en faveur de cette loi parce qu'elle instaurait la concurrence entre le Canadien National et le Canadien Pacifique pour le transport est-ouest du bois.

J'ai ici une copie de la lettre de voiture pour une cargaison de contre-plaqué venant de New Westminster, qui a traversé la frontière pour se rendre dans l'État de Washington, a été transportée par Burlington Northern jusqu'à Minneapolis puis par Conrail jusqu'à Port Huron en Ontario à travers les États-Unis. Sur les quelque 30 derniers milles jusqu'à Kitchener, la marchandise était à bord du CN et la compagnie a dû peser le wagon elle-même pour percevoir le tarif des 30 derniers milles parce qu'il s'agissait d'un contrat confidentiel. Je pensais que cela allait être la panacée de tous les maux dont vous et d'autres se sont plaints et qui étaient attribuables au projet de loi C-18, et qu'il vous serait maintenant possible de transporter le bois jusque dans les marchés de l'est du Canada et de profiter de la concurrence offerte par les expéditeurs américains. Êtes-vous en train de me dire que ce n'est pas le cas?

M. Bennett: Monsieur Benjamin, laissez-moi vous assurer que c'est le cas dans toute la mesure de nos moyens. Mais l'occasion s'offre aujourd'hui à nous de créer une autre option. L'occasion est là. Elle n'existait pas lorsque nous vous avons rencontré l'année dernière; elle se trouve maintenant dans le projet de loi C-52.

Il serait très malheureux, à mon avis, que le gouvernement maintienne ce genre de protection. D'abord, nous estimons qu'elle n'est pas nécessaire parce qu'il n'y a rien à protéger. Ensuite, cela donne à

[*Text*]

compete in our own market to the same extent that our competition has. That is all we are asking.

Mr. Benjamin: There is a Canadian national forestry or lumber association, is there not, to which your organization or members of your organization belong?

Mr. Bennett: There is an organization called the Canadian Forest Industries Council that we belong to, yes.

Mr. Benjamin: How would Ontario and Quebec and New Brunswick lumber producers react to what you are saying here? How would they feel if you are going to move B.C. lumber products in here in competition with them? Are they all in favour of the points you make in your submission?

Mr. Bennett: I do not speak for them. I speak for the forest industry in B.C. and Alberta on this issue. But I can say that we compete with them very actively in many other markets. I do not think they are screaming for help about that.

Mr. Benjamin: There will be no objection then from eastern—

Mr. Bennett: I am not saying there will be no objections.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, let me ask Mr. Bennett. . .

Mr. Benjamin: I just have one final one. On this matter of water shipments, do you at any time or are there certain specialty shipments or certain kinds or amounts of shipments that you might move by rail from anywhere in British Columbia or western Alberta to Thunder Bay and then move by water to Montreal or St. Lawrence Seaway ports of various places or to the Atlantic provinces? Is that of any use to you rather than rail the whole route?

Mr. Bennett: I do not know of any movement. I am aware of one we had and it turned out that it was probably in violation of our agreement on the agreed charges. So we had to discontinue it. Our agreement there. . .

Mr. Tobin: Supplementary to what Mr. Benjamin was getting at and my earlier questions—and I want to thank Mr. Thacker for allowing me the opportunity, as it is properly his opportunity to ask questions—I will put my supplementary now. I think we are interested in the same matter.

Frankly, Mr. Bennett, it is somewhat surprising to me that on the one hand you say there is no Canadian industry to protect. Mr. Forrestall makes the point that there are some developments in the area that may occur, and he quite properly makes that point, and we have to be concerned about that as the Arctic oil industry exploration gets off the ground. An excellent point. But with respect to the normal southern route that you refer to, the Panama Canal, you say there is no industry to protect so why have the protection. But if there is no

[*Translation*]

l'industrie la possibilité d'occuper une place sur notre propre marché, autant que la compétition. C'est tout ce que nous demandons.

M. Benjamin: Votre organisme appartient bien à une association canadienne de foresterie, n'est-ce pas?

M. Bennett: Il y a un organisme appelé le Conseil canadien des industries forestières, auquel nous appartenons, oui.

M. Benjamin: Quelle serait la réaction des producteurs forestiers de l'Ontario, du Québec et du Nouveau-Brunswick à ce que vous proposez? Qu'est-ce qu'ils penseraient si vous transportiez ici des produits forestiers de la Colombie-Britannique pour leur faire concurrence? Partagent-ils le point de vue exprimé dans votre exposé?

M. Bennett: Je ne parle pas en leur nom. Je parle au nom de l'industrie forestière de la Colombie-Britannique et de l'Alberta. Je peux dire toutefois que nous leur faisons concurrence très activement sur d'autres marchés. Que je sache, ils ne sont pas aux abois pour autant.

M. Benjamin: Il n'y aura donc pas d'opposition venant de l'est. . .

M. Bennett: Ce n'est pas ce que je dis.

M. Tobin: Monsieur le président, je voudrais demander à M. Bennett. . .

M. Benjamin: Il m'en reste une dernière. Sur la question de transport par eau, y a-t-il certains types ou quantités de marchandises que vous pouvez transporter par voie ferrée de la Colombie-Britannique ou de l'ouest de l'Alberta jusqu'à Thunder Bay et puis par eau jusqu'à Montréal ou jusqu'aux ports de la voie maritime du Saint-Laurent ou des provinces de l'Atlantique? Est-ce qu'un circuit comme celui-là vous est utile, par rapport aux chemins de fer sur tout le trajet?

M. Bennett: Je ne suis pas au courant de transport comme celui-là. Dans un cas, c'est arrivé et c'était probablement contraire à l'entente que nous avions sur les prix convenus. Il a donc fallu supprimer cela. Notre entente. . .

M. Tobin: Question supplémentaire à celle de M. Benjamin et à mes questions de tout à l'heure. Je tiens à remercier M. Thacker de me donner cette chance, étant donné que c'est à son tour de poser les questions. Je vais poser mes questions supplémentaires maintenant, je pense que nous nous intéressons à la même chose.

Honnêtement, monsieur Bennett, je trouve surprenant que, d'une part, vous dites qu'il n'y a pas d'industrie canadienne à protéger. M. Forrestall soutient qu'il y aura peut-être du nouveau dans ce domaine et il soutient aussi, à bon droit, qu'il faut en tenir compte au moment où la prospection d'hydrocarbures dans l'Arctique est en train de démarrer. C'est un excellent argument. Mais pour ce qui est du parcours normal par le sud dont vous parlez, le passage par le canal de Panama, vous dites qu'il n'y a pas d'industrie à protéger et vous recommandez de supprimer

[*Texte*]

Canadian industry to protect, and we know there are about somewhere between 15 and 20 Canadian vessels that had that capacity but they are primarily east coast based, plying the east coast trade with other nations versus eastern and western Canada, at least that is my information... So assuming from the point of view west to east trade there is no industry to protect, it must be awfully easy for your group to apply and receive waivers, presuming you can find vessels that are prepared to come and do that business. You have it made. You can get a waiver every day of the week. Therefore, if the water mode between western Canada and eastern Canada, at least the potential of the water mode, can exert a significant competitive force upon the railroads in terms of railway rates, why have you not just applied for the exemptions and run a couple of trips to let the railways know that they are not the only game in town?

• 1730

Mr. Bennett: Well, as I told Mr. Benjamin, you would think that would be the case, but unfortunately it is not.

Mr. Tobin: Why?

Mr. Bennett: We must get a waiver, we must go through the normal—

Mr. Tobin: No, the waiver is not a big deal.

Mr. Bennett: Oh yes it is, Mr. Tobin. It is a real big deal. We get Canadian shipowners who say they have a ship that can handle it, and then you go through the process—

Mr. Tobin: When is the last time you or any member of your association applied for a waiver? What year?

Mr. Bennett: It was last year, as far as I know. It could have been—

Mr. Tobin: Was it successful?

Mr. Bennett: No, it was a failure. Some of them have been successful, but most of them have been failures.

Mr. Tobin: To Canadian ports?

Mr. Bennett: To a Canadian port; that is right.

Mr. Benjamin: You said there are no Canadian ships to move lumber from British Columbia to Ontario.

Mr. Bennett: There are not. The order was lost in one case, but in another case we did finally get the waiver.

Mr. Tobin: Mr. Bennett, how could the regulatory agency possibly refuse your request for a waiver when, as I understand it—you say the industry is very small, to the extent that vessels with that kind of ocean-going capacity are primarily east coast, or almost exclusively east coast

[*Traduction*]

cette protection. Mais s'il n'y a pas d'industrie canadienne à protéger, et nous savons qu'il y a entre 15 et 20 navires canadiens qui peuvent assurer ce transport mais que ces navires opèrent surtout sur la côte est, et assurent la liaison avec d'autres pays plutôt que de relier l'est et l'ouest du Canada, du moins d'après mes renseignements... donc, en supposant qu'il n'y a pas d'industrie à protéger pour les liaisons est-ouest, cela doit être très facile pour votre groupe d'obtenir des dispenses, à supposer que vous puissiez trouver des navires qui soient prêts à assurer ce transport. Tout vous sourit. Vous pouvez toujours obtenir une exemption. Or si le transport par eau entre l'ouest et l'est du Canada, ou tout au moins la possibilité d'y avoir recours, risque par son aspect comptétif d'influer sur les tarifs du transport ferroviaire, pourquoi n'avez-vous tout simplement pas demandé des exemptions et fait quelques voyages afin de faire savoir aux sociétés ferroviaires qu'elles ne sont plus seules?

M. Bennett: Comme je l'ai dit à M. Benjamin, on pourrait le penser, mais malheureusement, ce n'est pas le cas.

M. Tobin: Pourquoi?

M. Bennett: Il nous faut obtenir une dispense, il nous faut respecter la procédure normale...

M. Tobin: Non, il n'est pas difficile de se procurer une dispense.

M. Bennett: Au contraire, monsieur Tobin. C'est extrêmement difficile. Les propriétaires canadiens prétendent avoir un navire capable d'assurer le transport, et il vous faut ensuite respecter la procédure...

M. Tobin: Quand vous ou un membre de votre association avez-vous demandé pour une dernière fois une telle dispense? En quelle année?

M. Bennett: C'était l'an dernier, que je sache. Peut-être...

M. Tobin: L'avez-vous obtenue?

M. Bennett: Non. Dans certains cas, nous avons réussi à obtenir une dispense, mais la plupart du temps, nous n'y parvenons pas.

M. Tobin: Vers un port canadien?

M. Bennett: Vers un port canadien, en effet.

M. Benjamin: Vous avez déclaré que, pour transporter le bois de la Colombie-Britannique à l'Ontario, il n'y avait aucun navire.

M. Bennett: Il n'y en a pas. Dans un cas, nous avons perdu la commande, et dans l'autre, nous avons fini par obtenir une dispense.

M. Tobin: Monsieur Bennett, comment l'organisme de règlementation peut-il rejeter votre demande de dispense quand, si je comprends bien—vous dites que l'industrie est toute petite, en ce sens que les navires océaniques se trouvent surtout sur la côte est ou presque exclusivement

[*Text*]

based, operating out of east coast ports and plying the international marketplace out of the east coast, versus across the country or around Panama Canal. How could the commission say no to you when you applied for a waiver? Is the duty you have to pay in any case a significant factor?

Mr. Bennett: I am not just sure about that. I do not know whether I can answer that question. I am not saying that they say no. My understanding of the process is that they cannot say yes until, number one, they have canvassed, to make sure there is no suitable Canadian vessel. Whether or not we know there is or there is not, they still must go through the process, and you will find an owner sitting down here who will say he has one that will handle it. This all takes time. By the time you go through this process and it is determined no suitable Canadian ship is available, it is too late. You have lost your order, you have the lost the opportunity of using the ship you had in mind.

Mr. Tobin: This is very interesting. I am interested in this question you have raised, and so much so that I can envisage having something that covers the Arctic, if what you are saying is substantiated, and that meanwhile allows for those competitive pressures to be felt with respect to traverse in the Panama Canal. If how you describe industry is correct, then let us protect the Arctic. We do not need to write in a total prohibitive clause that hurts you in the meantime.

Can I suggest to members. . .? We have a gentleman at the back of the room from the commission. He is here. He has listened to the conversation. Can we ask him to come to the table just for a few moments, just to respond? I am amazed that given there is no industry, given there are no ships available, you should have any hassle whatsoever in applying for waivers. Can we ask, by consent, that he come and perhaps—

The Chairman: Is it the intention of the members? There is no problem.

Mr. Benjamin: Well, if he is able to. He may need to prove that—

Mr. Tobin: If he cannot, he will tell us. He is the gentleman who actually does the work.

Mr. Thacker: Yes, but the only point I would make, Mr. Chairman—

Mr. Tobin: Without specifications, generally.

Mr. Thacker: We can invite him, but if he would rather go away and come back with some more details, that would be—

Mr. Tobin: No, general information is all I am looking for. Obviously he is familiar with what we are discussing. I do not want to force anybody into anything.

Mr. Thacker: I have no objection.

Mr. Tobin: It would be very interesting. Can we just ask you to sit in for a minute? You have heard the

[*Translation*]

sur la côte est, et que c'est en partance des ports de la côte est qu'ils desservent des marchés internationaux ou lieu de traverser le pays ou d'emprunter le canal de Panama. Comment la commission peut-elle rejeter votre demande? Est-ce surtout à cause des droits de douane que vous devez acquitter?

M. Bennett: Je n'en sais rien. Je ne pense pas pouvoir répondre à cette question. Je ne prétends pas que la commission refuse nos demandes. Si j'ai bien compris, la commission ne peut donner suite à notre demande tant qu'elle n'a pas déterminé qu'il n'y a aucun navire canadien adapté. Même si nous savons qu'il n'y a aucun tel navire, elle doit néanmoins suivre les étapes, et souvent, un propriétaire déclarera qu'il a un navire adapté et disponible. Il faut du temps pour toutes ces démarches. Ensuite, même s'il est déterminé qu'aucun navire canadien adapté n'est disponible, il est trop tard. Vous avez perdu votre commande, vous avez perdu la possibilité d'utiliser le navire auquel vous songiez.

M. Tobin: C'est très intéressant. La question que vous soulevez m'intéresse à un point tel que, s'il en est vraiment ainsi, j'envisage de proposer des dispositions visant l'Arctique afin justement d'encourager les forces du marché dans le cas de la traversée du canal de Panama. Si vous nous avez donné une bonne description de l'industrie, protégeons l'Arctique. Nul besoin, entre temps, d'inclure une disposition d'interdiction totale qui vous nuise.

Puis-je proposer à mes collègues. . .? Il y a un employé de la commission au fond de la salle. Il est là. Il écoute la discussion. Peut-être pouvons-nous lui demander de venir à la table un instant pour nous renseigner? Vu qu'il n'y a aucune industrie, vu qu'il n'y a aucun navire disponible, je suis tout à fait étonné que vous éprouviez la moindre difficulté à obtenir des dispenses. Pouvons-nous nous entendre pour lui demander de peut-être. . .

Le président: Que souhaite les membres du comité? Je n'y vois aucune difficulté.

M. Benjamin: Eh bien, s'il peut nous répondre. Il devra peut-être démontrer que. . .

M. Tobin: Et s'il en est incapable, il nous le dira. En fait, il s'agit du responsable.

M. Thacker: Oui, mais j'aimerais quand même faire remarquer, monsieur le président. . .

M. Tobin: Sans demander de précision.

M. Thacker: Nous pouvons le prier de s'avancer, mais s'il préfère revenir une autre fois et nous apporter plus de détails. . .

M. Tobin: Non, je cherche uniquement des renseignements généraux. Manifestement, il s'y connaît. Je ne veux forcer la main de quiconque.

M. Thacker: Je n'ai aucune objection.

M. Tobin: Ce serait très intéressant. Pouvons-nous lui demander de prendre place à la table un instant? Vous

[*Texte*]

conversation. You have heard the questions that have been asked.

Mr. Jacques Groulx (Chief, Coastal Shipping Divison, Canadian Transport Commission): I am chief of the division that administers the temporary waivers under this act.

Mr. Tobin: Mr. Groulx, you have heard my question to Mr. Bennett. It would seem if there is no industry there should be no problem getting the waivers. If we are protecting what is essentially an non-existent industry, obviously you do not want to hurt the competitive position of the forestry industry in the interim. Why are you turning down their request?

Mr. Bennett: Excuse me. I want to clarify that. I did not say the requests were being turned down. All I am saying is they were not being approved in a timely enough fashion for us to—

Mr. Tobin: Why are they not being approved in a timely fashion?

• 1735

Mr. Groulx: There is a process to be followed. What you are hearing here is the other side of the story to the discussion you had about limiting the waiver to 60 days, or giving a period that would allow the applicant or the Canadian respondents to respond. To say there are no ships or no industry there, I think the members of the DMA and other members here might not say the same thing. We have a process to follow, as Mr. Bennett has indicated. When we do get an application, we do have to contact prospective Canadians or Canadians who may have suitable vessels, or vessels that will be in that area.

There are vessels here, and they may be in the area. They may be on the way there, so we have to contact the vessels. I think Mr. Bennett is saying the time factor is the big thing.

Mr. Tobin: Without accepting anybody's definition as to what extent industry does or does not exist—that is, the capacity to move west and east—can you give this committee some rough idea of how quickly you could deal, generally speaking, with a request from a west coast shipper for a waiver to move a foresty product to eastern Canada by water mode?

Mr. Groulx: We can deal very quickly with waivers. We have done so in the past. When we go out to the industry, once we get a response back, it can be done very quickly if there are no offers.

Mr. Tobin: About a week, on average?

Mr. Groulx: If there is an offer of a vessel, this is where it comes in. We can deal with it in a matter of hours or a

[*Traduction*]

avez entendu la conversation. Vous avez entendu les questions posées.

M. Jacques Groulx (chef, Division du cabotage, Commission canadienne des Transports): Je suis le chef de la division responsable d'accorder les licences temporaires conformément à cette loi.

M. Tobin: Monsieur Groulx, vous avez entendu ma question à M. Bennett. Si l'industrie est inexistante, il ne devrait y avoir aucune difficulté à obtenir une dispense. Pour protéger ce qui, à toutes fins utiles, est une industrie inexistante, nous risquons de nuire à la position compétitive de l'industrie forestière, ce que vous ne voulez bien sûr pas. Pourquoi refusez-vous leurs demandes?

M. Bennett: Excusez-moi. Je tiens à apporter une précision. Je n'ai pas prétendu que l'on refusait nos demandes. Je dis simplement qu'on ne les approuve pas assez rapidement pour que nous puissions. . .

M. Tobin: Pourquoi ne les approuve-t-on pas dans des délais raisonnables?

M. Groulx: Il faut suivre la procédure. On vous fait entendre maintenant un autre son de cloche relativement à la discussion que vous avez eue au sujet de limiter la durée de la dispense à 60 jours ou tout au moins de prévoir une période suffisante afin que le demandeur ou le requérant canadien puissent répondre. Prétendre qu'il n'y a aucun navire, aucune industrie, ne serait pas confirmé je pense par les membres de la DMA et les membres d'autres associations qui sont ici. Nous avons une procédure à suivre, comme l'a mentionné M. Bennett. Lorsque nous recevons une demande, il nous faut communiquer avec d'éventuels propriétaires ou avec les Canadiens qui ont peut-être un navire adapté ou un navire qui sera dans la région.

Il y a des navires, et il se peut qu'ils soient dans la région. Ils sont peut-être en route et donc il nous faut communiquer avec les navires. Je pense que M. Bennett met en fait l'accent sur le temps.

M. Tobin: Sans accepter ce qui a été dit par quiconque sur l'existence ou non de l'industrie—sans supposer la capacité de faire du cabotage dans l'ouest et l'est—pouvez-vous nous donner une idée générale de la rapidité avec laquelle vous pouvez donner suite à la demande d'un expéditeur de l'ouest qui veut une exemption pour acheminer par cabotage des produits forestiers vers un port de la côte est?

M. Groulx: Nous pouvons agir très rapidement dans le cas des dispenses. Nous l'avons fait par le passé. Après vous être adressé à l'industrie, une fois les réponses reçues, s'il n'y a aucune offre, tout se déroule très rapidement.

M. Tobin: Il faut environ une semaine en moyenne?

M. Groulx: C'est lorsqu'il y a une offre de navire qu'il y a un problème. Tout peut se dérouler très rapidement.

[*Text*]

matter of days if we want. If we get a request today, for instance, or this afternoon, and a guy needs it in an emergency, we will try to accommodate that, usually by phone, or now especially with the facsimile. We will usually give him a day or two. The problem arises if someone offers a vessel.

Mr. Tobin: How many requests for waivers do you receive from westcoast shippers? Is it a frequent request?

Mr. Groulx: Not very frequent. We would normally, on a rough average, and I am not sure if we got any in 1987, but normally we would get maybe three or four per year.

As indicated by Mr. Bennett, normally the procedure is to try to bring some pressure on the railway rates to keep them within reason.

Mr. Tobin: So it is an occasional holding up the hammer of the water mode. I do not know if other members have questions, but I think the answers we have heard from Mr. Groulx in theory make a lot of sense.

I still have some sympathy for what you say, Mr. Bennett, and I want to explore this area further—at least from the point of view of this party. I am not under the impression you really made your case as an industry, because we do not know, for example, if there has been an application in 1987. We ought to go the extra distance of taking out intercoastal shipping from the provisions of the bill because, for the moment, it presents you with the loss of a competitive factor, which you otherwise would use in shipping rates. You can appreciate I am being the devil's advocate here.

Mr. Bennett: Yes, I understand, but I think it would be most unfortunate if you based that type of judgment on the fact that maybe there are only two or three a year. I might only buy one pair of shoes a year, because they are too doggone expensive—I cannot afford to buy any more. That is the kind of thing you have to look at.

It reminds me of when the railways said that section 288 should be retained because it is useful and it has only been used once. The reason it was only used once is because it is no good. This is the same thing here.

Mr. Tobin: But if you want to flip that argument around, you say section 288 should be retained, but it has only be used once, but the railways claim it is useful. Conversely, you are saying get rid of this intercoastal provision, but you seldom apply for waivers to ship intercoastally.

Mr. Bennett: What I am trying to say is the system is a deterrent. That is the reason it has not been used. It does not provide for the arranging of shipping patterns and

[*Translation*]

Nous pouvons faire le travail en quelques heures ou en quelques jours, si nous le voulons. Si nous recevons une demande aujourd'hui, par exemple, ou cet après-midi, si c'est une urgence, nous essayons de rendre service, nous utilisons le téléphone ou plus particulièrement maintenant le fac-similé. Il faut en général un jour ou deux. La difficulté se présente si un propriétaire offre son navire.

M. Tobin: Combien de demandes de dispense recevez-vous des expéditeurs de la côte ouest? Les demandes sont-elles fréquentes?

M. Groulx: Pas très fréquentes. Normalement, en moyenne, et d'ailleurs je ne sais pas s'il y en a eu en 1987, mais nous en recevons peut-être trois ou quatre par année.

Comme l'a mentionné M. Bennett, d'habitude, nous essayons d'exercer des pressions pour empêcher les tarifs ferroviaires d'augmenter déraisonnablement.

M. Tobin: Donc ce n'est qu'à l'occasion que vous brandissez la menace du transport par eau. Je ne sais pas si d'autres ont des questions, mais je trouve en théorie tout à fait raisonnable les réponses de M. Groulx.

Je suis quand même toujours assez réceptif à ce que vous dites, monsieur Bennett, et j'aimerais examiner la question un peu plus à fond—du moins pour le compte de mon parti. Je n'ai pas vraiment l'impression que vous ayez vraiment plaidé la cause de votre industrie, puisque nous ne savons toujours pas par exemple s'il y a eu des demandes en 1987. Nous devrions faire un petit effort supplémentaire et exclure le transport intercôtier des dispositions de ce projet de loi, car pour l'instant, vous y perdez un facteur compétitif qui pourrait vous servir en ce qui concerne les tarifs maritimes. Vous comprendrez que je me fasse l'avocat du diable.

M. Bennett: Oui, je comprends, mais je pense qu'il serait très malheureux si vous fondez votre décision sur le fait qu'il n'y a peut-être que deux ou trois demandes par année. Je n'achète peut-être qu'une paire de chaussure par année, parce qu'elles sont trop coûteuses—je n'ai pas les moyens d'en acheter plusieurs. C'est de ce point de vue qu'il faut envisager la question.

C'est un peu comme les sociétés ferroviaires qui prétendaient qu'il fallait maintenir l'article 288, parce que cette disposition était utile; on n'y a eu recours qu'une seule fois parce qu'elle inutile. C'est la même chose ici.

M. Tobin: On pourrait dire le contraire. Vous dites qu'il faut garder l'article 288 auquel on n'a eu recours qu'une seule fois, mais les sociétés ferroviaires prétendent que cette disposition est utile. Inversement, vous dites qu'il faut éliminer cette disposition sur le transport intercôtier, mais vous ne demandez presque jamais de dispense.

M. Bennett: J'essaie de vous faire comprendre que le système en place nous décourage. C'est pourquoi nous n'y avons pas recours. On ne peut pas s'organiser ni préparer

[*Texte*]

shipping programs in a timely way to take advantage of any ship that may come into position.

• 1740

Mr. Tobin: Mr. Bennett, looking at your business, looking at the long-term order nature, to some extent it is a spot market, but by and large you know what is happening. You know where the stuff is going. You know when you have to deliver. It is long-term stuff, so you have lots of advance planning time, generally speaking. There are exceptions, I acknowledge that.

Then looking at the number of applications you have made, there is not exactly a big long line-up of applications for waivers that have not been dealt with, based on what Mr. Groulx said, to the extent that there are applications, unless you happen to get someone to respond saying they can do the job. They can be dealt with fairly quickly, in a week. His judgment was, Christ we can do it quicker than that.

Mr. Bennett: If no ship owners offer us a ship, you can do it. I agree with him on that. The difficulty arises when a ship is offered. It may be suitable, and most likely is not, because there are no ships in that trade. I would like to know how many of these offers have been made that have really developed?

Mr. Tobin: Can I ask Mr. Groulx to check the track record?

Mr. Benjamin: If no Canadian ship to move lumber in intercoastal trade is available, then I would insert the word "suitable" Canadian ship. There should be quick waivers for foreign bottoms to move lumber B.C.-Alberta to eastern Canada and vice versa.

Now if there have only been two or three or four or a handful of applications per waiver to use a foreign bottom, it is one of two things. Either there is not that great a saving going through the Panama Canal, so it is not worth your trouble, and also I am thinking about delivery time. The customers, the members of your association have to know whether the lumber they have ordered is going to arrive in six or seven days by rail, or two or three or four or five weeks by ship through the Panama Canal. Is that not a factor too as to whether or not you would even bother applying for a waiver?

Mr. Bennett: I am sure it is, but I think the shipper or the producer or the seller of those goods would like to be the one who makes that determination to time his shipments irrespective of what mode he uses.

Mr. Benjamin: Mr. Bennett, I do not want to misquote you, but as I understood what you said, there are no Canadian ships suitable to move B.C. forest products, lumber, from the west coast to eastern Canada via the Panama Canal. Mr. Groulx tells us that there are Canadian ship owners who say they have a ship that is

[*Traduction*]

des expéditions assez rapidement pour profiter des navires qui sont au bon endroit.

M. Tobin: Monsieur Bennett, dans votre secteur, les commandes sont à long terme sauf à l'occasion, mais dans l'ensemble, vous savez ce qui se passe. Vous connaissez la destination. Vous connaissez la date de livraison. C'est de l'expédition à long terme, et donc vous avez beaucoup de temps pour vous organiser, en général. Il y a bien sûr des exceptions, je le reconnais.

Si on regarde maintenant le nombre de demandes, il n'y a pas exactement un gros arriéré de demandes d'exemptions qui n'ont pas été traitées, d'après ce que dit M. Groulx. Dans la mesure où il y a des demandes, à moins que quelqu'un prétende vouloir se charger de la cargaison, on peut les traiter assez rapidement, en une semaine. M. Groulx dit même que, si cela urge, c'est encore plus rapide.

M. Bennett: Si aucun propriétaire ne nous offre de navire, oui. J'en conviens. La difficulté se pose lorsqu'on nous offre un navire. Le navire est peut-être adapté, mais fort probablement il ne l'est pas, car il n'y a pas de navires à cette fin. J'aimerais savoir combien de ces offres se sont vraiment concrétisées?

M. Tobin: Puis-je demander à M. Groulx de vérifier?

M. Benjamin: S'il n'y a aucun navire canadien disponible pour faire le cabotage du bois, j'ajouterais après «navire canadien» l'expression «adapté». On devrait accorder rapidement des exemptions aux navires étrangers qui peuvent transporter le bois de la Colombie-Britannique et de l'Alberta dans l'est du Canada et vice-versa.

Evidemment, s'il n'y a eu que deux, trois, quatre ou quelques demandes d'exemptions visant des navires étrangers, de deux choses l'une. Ou la traversée du canal de Panama ne représente pas une grande économie, et donc cela ne vaut pas la peine; je songe notamment à la date de livraison. Il faut que les clients, les membres de votre association sachent si le bois qu'ils ont commandé arrivera par voie ferrée dans six ou sept jours, ou par navire passant par le canal de Panama en deux, trois, quatre ou cinq semaines. Ne s'agit-il pas aussi de déterminer s'il vaut la peine de demander une exemption?

M. Bennett: Certainement, mais je pense que l'expéditeur, le producteur ou le vendeur aimerait pouvoir en décider afin de prévoir ses expéditions quel que soit le mode de transport qu'il utilise.

M. Benjamin: Monsieur Bennett, je ne veux pas vous citer faussement, mais si j'ai bien compris ce que vous avez dit, il n'y aurait aucun navire canadien adapté aux transports des produits forestiers et du bois, de la côte ouest à la côte est du Canada via le canal de Panama. M. Groulx nous dit que certains propriétaires de navires

[*Text*]

suitable. Is that what the argument is about, what is suitable and what is not suitable?

Mr. Bennett: The vessel has to be suitable to move the cargo you are shipping, and my statement was that there are no Canadian ships operating in that trade.

Mr. Benjamin: Mr. Groulx, my question is to you. Surely you and your officials must know if there are no Canadian ships, suitable or otherwise, operating in that trade and not inclined to. When is the last time a Canadian ship, whether it was east coast or west coast registry, moved a shipload of lumber from the west coast to the east coast?

Mr. Groulx: I do not know exactly. I cannot answer you on that last question with respect to exactly what time the last one was made. I also cannot say for sure that there is not a Canadian operator who may have a vessel in the area to bring the lumber back. This is where the problem lies.

We have to contact the fellows. I do not know if Desgagnés, Patterson, or Misener do not have a vessel that is in the area of the east coast of the United States or even Canada per se that may be coming back somewhere along the way that might be able to do that, and this is why we have to contact them in every case.

• 1745

Mr. Benjamin: But his problem is getting shiploads out of the west coast—

Mr. Groulx: To the east coast. If the Canadian ship, even if it was suitable, is located on the east coast, he cannot sit and wait for it to get all the way around through the Panama Canal and then load up.

Mr. Bennett: That is what we were asked to do though.

Mr. Benjamin: Yes, I know. Do you not have the authority to take into account the location of that ship, and whether it is really suitable?

Mr. Groulx: Yes, and that is what we look at on a number of occasions. That is why he has made the request, and it was granted, because we felt the Canadian was not suitable because it took him two weeks to get around and the cost factor was. . . On the other hand, I do not know whether there is a Canadian ship there already, or that may be on its way there, and that may be able to come back with the cargo.

Mr. Benjamin: Do you not have on a computer where all the ships are that. . .?

Mr. Groulx: No, I do not have that on a computer.

Mr. Tobin: You are supposed to know this.

Mr. Benjamin: You should have a registry of some kind on a computer that. . .

[*Translation*]

canadiens prétendent avoir un navire adapté. Est-ce là le fond de l'argument, et s'agit-il de déterminer ce qui est adapté et ce qui ne l'est pas?

M. Bennett: Il faut que le navire soit adapté au transport de votre cargaison, et j'ai dit qu'il n'y avait aucun navire dans ce secteur.

M. Benjamin: Monsieur Groulx, je m'adresse à vous. Vous et vos collaborateurs devez certainement savoir s'il n'y aucun navire canadien, adapté ou non à ce genre de cabotage. Quand un navire canadien immatriculé sur la côte est ou sur la côte ouest a-t-il pour la dernière fois transporté du bois d'une côte à l'autre?

M. Groulx: Je ne le sais pas exactement. Je ne saurais répondre à cette dernière question sur la date du dernier voyage. Je ne peux pas affirmer non plus qu'il n'y a pas de propriétaire canadien dont le navire puisse transporter du bois. C'est là la difficulté.

Il nous faut communiquer avec les propriétaires. Je ne sais pas si Desgagnés, Patterson ou Misener n'a pas un navire près de la côte est des États-Unis ou même du Canada, sur le retour, qui ne pourrait pas prendre cette cargaison; c'est pourquoi dans chaque cas, il faut communiquer avec les intéressés.

M. Benjamin: Mais son problème, c'est les chargements par bateau à partir de la côte ouest. . .

M. Groulx: À destination de la côte est. Si le bateau canadien, même s'il est approprié, se trouve sur la côte est, il ne peut pas tout simplement attendre qu'il fasse tout le tour, en passant par le canal de Panama, pour ensuite le charger.

M. Bennett: Or, c'est ce qu'on nous demandait de faire.

M. Benjamin: Oui, je le sais. N'êtes-vous pas autorisés à tenir compte de l'endroit où se trouve le bateau et de son adaptation à vos besoins?

M. Groulx: Oui, et c'est cela que nous examinons souvent. C'est pourquoi il a fait cette demande, demande qui a été acceptée, car nous trouvions que le bateau canadien n'était pas approprié parce qu'il aurait fallu deux semaines pour faire le tour, et l'élément coût était. . . D'un autre côté, j'ignore s'il y a déjà sur place un bateau canadien. Peut-être qu'il ne fait que s'y rendre, et qu'il pourrait revenir avec le cargo.

M. Benjamin: N'avez-vous pas un ordinateur qui pourrait vous renseigner sur l'emplacement de tous les navires qui sont. . .?

M. Groulx: Non, cela n'est pas entré dans l'ordinateur.

M. Tobin: Vous êtes censés être au courant de cela.

M. Benjamin: Vous devriez avoir un registre entré dans un ordinateur qui. . .

[*Texte*]

Mr. Bennett: By the time you go through all this process—it takes time; I think he would be the first to admit that. The one that I am aware of, last year, the ship that was planned on being used, a foreign ship, slipped out of position and the order was not shipped.

Mr. Benjamin: I appreciate that. May I suggest, Mr. Bennett, that you get the members of your association to make a lot of applications for waivers and see what happens.

Le président: Monsieur Groulx, merci pour votre participation. Merci d'avoir apporté certaines précisions sur des questions bien précises. Monsieur Bennett, merci beaucoup. Une fois de plus, vous avez fait profiter les députés de votre riche et vaste expérience. Vous avez démontré que le Conseil des industries forestières de la Colombie-Britannique ainsi que l'Alberta sont bien représentés. Nous vous en félicitons.

Mr. Benjamin: I do not know if the committee is intending to have officials of the NTA or the department in front of us, but I think it would be useful, if we do not already have them, to get some statistics on the applications for waivers, and in this instance, for example, of lumber movement over the last several years, how many were approved, how many were not, and why they were not, that sort of thing, just so we can tell if there are any further changes needed to this bill.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, on a point of order, we have that evidence, and it has been tabled already. We can certainly get more if it is not adequate.

Mr. Tobin: I do not think it was for one year. I do not think it dealt specifically with this industry. Given the recommendations being made, it might be wise to focus on and look closely at it.

The Chairman: No more points of order? The meeting is adjourned until this Thursday.

[*Traduction*]

M. Bennett: Le temps de faire tout cela. . . cela prend du temps. Je pense qu'il serait le premier à le reconnaître. Pour ce qui est du cas dont je suis au courant, survenu l'an dernier, le navire qu'on comptait utiliser, qui était un navire étranger, a été déplacé, et la commande n'a pas été expédiée.

M. Benjamin: Je comprends cela. Monsieur Bennett, je vous recommanderais de demander aux membres de votre association de faire toutes sortes de demande de dérogation pour voir ce que cela donnera.

The Chairman: Mr. Groulx, thank you for your participation. Thank you for having given details in answer to certain very specific questions. Thank you very much, Mr. Bennett. Once again, the members have greatly benefitted from your vast experience. You have proven that the Council of Forest Industries of British Columbia, as well as Alberta, are very well represented. Congratulations!

M. Benjamin: J'ignore si le Comité compte inviter à comparaître des responsables de l'administration de la Loi nationale sur les transports ou du ministère, mais je pense qu'il nous serait utile, si nous n'en avons pas encore, d'avoir des statistiques sur les demandes de dérogation pour, dans ce cas-ci, le bois transporté au cours des dernières années. Il serait bon de savoir combien de demandes ont été approuvées et combien ont été rejetées, et pourquoi, etc., afin de savoir s'il n'y aurait pas d'autres changements qu'il conviendrait d'apporter au projet de loi.

M. Thacker: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Nous avons ces renseignements. Ils ont déjà été déposés devant le Comité. Mais nous pourrions certainement en obtenir davantage si ce dont nous disposons n'est pas suffisant.

M. Tobin: Je ne pense pas que c'était pour une période d'un an. J'ignore si ces statistiques concernaient cette industrie en particulier. Vu les recommandations qui ont été faites, il serait peut-être sage d'y regarder de plus près et de mettre l'accent là-dessus.

Le président: Personne d'autre ne veut invoquer le règlement? La séance est levée, et le Comité reprendra ses travaux jeudi.

Canada Post Postage paid
Postes Canada Port payé
Book rate
Tarif des livres
K1A 0S9
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

At 11:00 a.m.

From the Atlantic Provinces Transportation Commission:

Ramsay Armitage, General Manager.

From the Canada Salt Company:

B.S. Sidoroff, Manager, General Distribution.

At 3:30 p.m.

From the Canadian Merchant Service Guild:

Maury Sjoquist, President.

From the Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers:

Angus Callaghan, National Vice-President.

From the Council of Forest Industries of British Columbia:

G. Bennett, Vice-President.

From the Canadian Transport Commission:

J.J. Groulx, Chief, Coastal Shipping Division.

TÉMOINS

À 11h00

De la Commission des transports de l'Atlantique:

Ramsay Armitage, directeur général.

De la Canada Salt Company:

B.S. Sidoroff, gérant, Distribution générale.

À 15h30

De la Guilde de la marine marchande du Canada:

Maury Sjoquist, président.

De la Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers:

Angus Callaghan, vice-président national.

Du Conseil des industries forestières de la Colombie-Britannique:

G. Bennett, vice-président.

De la Commission canadienne des transports:

J.J. Groulx, chef, Division du cabotage.

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 3

Thursday, February 11, 1988

Chairman: Marcel R. Tremblay

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 3

Le jeudi 11 février 1988

Président: Marcel R. Tremblay

Minutes of Proceedings and Evidence of the Legislative Committee on

BILL C-52

An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature

Procès-verbaux et témoignages du Comité législatif sur le

PROJET DE LOI C-52

Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale

---

RESPECTING:

Order of Reference

CONCERNANT:

Ordre de renvoi

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Second Session of the Thirty-third Parliament, 1986-87-88

Deuxième session de la trente-troisième législature, 1986-1987-1988

27665—1

LEGISLATIVE COMMITTEE ON BILL C-52

Chairman: Marcel R. Tremblay

Members

Iain Angus
Patrick Crofton
Michael Forrestall
Girve Fretz
Morrissey Johnson
Blaine A. Thacker
Brian Tobin—(7)

(Quorum 4)

G.A. (Sandy) Birch
Clerk of the Committee

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE PROJET DE LOI C-52

Président: Marcel R. Tremblay

Membres

Iain Angus
Patrick Crofton
Michael Forrestall
Girve Fretz
Morrissey Johnson
Blaine A. Thacker
Brian Tobin—(7)

(Quorum 4)

Le greffier du Comité
G.A. (Sandy) Birch

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from the Canadian Government Publishing Center, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, FEBRUARY 11, 1988
(6)

[*Text*]

The Legislative Committee on Bill C-52, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature, met at 11:12 o'clock a.m. this day, in room 371 West Block, the Chairman, Marcel R. Tremblay, presiding.

Members of the Committee present: Michael Forrestall, Morrissey Johnson, Blaine A. Thacker and Brian Tobin.

Acting Member present: Benno Friesen for Girve Fretz.

Witnesses: *From the Dominion Marine Association*: Mr. Norman Hall, President. *From the Nova Scotia Department of Development*: Thomas G. Merriam, Deputy Minister, Industry, Trade and Technology.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference, dated Wednesday, September 16, 1987, concerning Bill C-52, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other activities of a commercial nature (*see Minutes of Proceedings and Evidence, Wednesday, October 14, 1987, Issue No. 1*).

The Committee resumed consideration of Clause 2.

Norman Hall made a statement and answered questions.

Thomas G. Merriam made a statement and answered questions.

On motion of Brian Tobin, it was agreed,—That officials from the Canada Oil and Gas Lands Administration, Department of Energy, Mines and Resources, be invited to appear before the Committee.

At 12:47 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Richard Chevrier
Committee Clerk

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 11 FÉVRIER 1988
(6)

[*Traduction*]

Le Comité législatif sur le projet de loi C-52, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale, se réunit aujourd'hui à 11 h 12, dans la pièce 371 de l'Édifice de l'ouest, sous la présidence de Marcel-R. Tremblay, (*président*).

Membres du Comité présents: Michael Forrestall, Morrissey Johnson, Blaine A. Thacker et Brian Tobin.

Membre suppléant présent: Benno Friesen remplace Girve Fretz.

Témoins: *De Dominion Marine Association*: Norman Hall, président. *Du ministère du Développement de la Nouvelle-Écosse*: Thomas G. Merriam, sous-ministre, Industrie, Commerce et Technologie.

Le Comité examine de nouveau son ordre de renvoi du mercredi 16 septembre 1987 relatif au projet de loi C-52, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale (*voir Procès-verbaux et témoignages du mercredi 14 octobre 1987, fascicule n° 1*).

Le Comité examine de nouveau l'article 2.

Norman Hall fait une déclaration et répond aux questions.

Thomas G. Merriam fait une déclaration et répond aux questions.

Sur motion de Brian Tobin, il est convenu,—Que les fonctionnaires de l'Administration du pétrole et du gaz des terres du Canada, ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources, soient invités à comparaître devant le Comité.

À 12 h 47, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Greffier de Comité
Richard Chevrier

EVIDENCE

[*Recorded by Electronic Apparatus*]

[*Texte*]

Thursday, February 11, 1988

• 1110

The Chairman: Order. We shall resume consideration of Bill C-52, an act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature. We shall resume consideration of clause 2.

On clause 2—*Definitions*

Le président: Aujourd'hui, nous avons l'honneur et le privilège de recevoir un homme connu et reconnu dans le merveilleux monde du transport en la personne de M. Norman Hall,

who is the chairman of the Dominion Marine Association. I will let Mr. Hall introduce his colleague himself. Mr. Hall.

Mr. Norman Hall (President, Dominion Marine Association): Thank you, Mr. Chairman. I would like to introduce Mr. Angus Laidlaw, who is research co-ordinator with the Dominion Marine Association.

I am sorry I forgot the rules that the day after the budget most of the MPs like to head home. I apologize for keeping you here in Ottawa any longer than you want to be.

The Dominion Marine Association welcomes the opportunity to submit this brief and appear before the committee to present our concerns on an important bill. In some respects Bill C-52 is reminiscent of another major piece of maritime legislation passed by this Parliament, the revisions to the Canada Shipping Act, Bill C-39. Both initiatives were designed to effect modifications to the legislative environment in which the shipping industry operates, in recognition of the changes in international maritime conventions and in national priorities.

The important thrust of Bill C-52, from DMA's point of view, is the reservation of coastal marine commercial activities to Canadian-registered duty-paid ships. Inasmuch as this initiative replaces anachronistic provisions in Part XV of the Canada Shipping Act and establishes a regime that is the norm among sovereign marine nations, it is most welcome indeed.

There are several provisions of Bill C-52 that have drawn the considerable interest of the committee and groups appearing before it. The interest is intensified by the pending free trade agreement and the ramifications it could have on the coasting trade itself and on such matters as the importation of foreign-built vessels to

TÉMOIGNAGES

[*Enregistrement électronique*]

[*Traduction*]

Le jeudi 11 février 1988

Le président: La séance est ouverte. Le Comité reprend l'étude du projet de loi C-52, concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale. Nous reprenons l'étude de l'article 2.

Discussion sur l'article 2—*Définition*

The Chairman: Today we are privileged to welcome, renowned in the world of transportation, Mr. Norman Hall,

. . . président de la Dominion Marine Association. Je vais laisser à M. Hall le soin de présenter lui-même son collègue. Monsieur Hall.

M. Norman Hall (président, Dominion Marine Association): Merci, monsieur le président. Laissez-moi vous présenter M. Angus Laidlaw, coordonnateur des travaux de recherche à la Dominion Marine Association.

Vous m'excuserez j'espère; j'avais oublié que le lendemain du budget la plupart des députés souhaitent retourner chez-eux. Je regrette de vous retenir ici contre votre volonté.

La Dominion Marine Association est heureuse de pouvoir présenter son mémoire et comparaître devant le Comité pour vous exposer son point de vue sur ce projet de loi très important. Sous certains rapports, le projet de loi C-52 s'apparente à un autre projet de loi, de grande importance pour les activités maritimes, que le Parlement a adopté, je pense aux révisions qui ont été apportées à la Loi sur la marine marchande du Canada, le projet de loi C-39. Les deux mesures législatives avaient pour but d'apporter des modifications au cadre législatif dans lequel évolue l'industrie des transports maritimes, en fonction des changements qui ont été apportés aux conventions maritimes internationales et aux priorités nationales.

Ce qui fait l'importance du projet de loi C-52, du point de vue de la DMA, c'est qu'il réserve aux navires dédouanés immatriculés au Canada le droit de s'adonner au cabotage et à d'autres activités maritimes commerciales. Dans la mesure où sont ainsi remplacées les dispositions anachroniques de la partie XV de la Loi sur la marine marchande du Canada et met en place un régime auquel a souscrit l'ensemble des nations maritimes souveraines, il s'agit là d'une initiative heureuse.

Diverses dispositions du projet de loi C-52 ont suscité passablement d'intérêt au sein du Comité et auprès des groupes qui ont comparu devant lui. Cet intérêt est d'autant plus grand que l'entente sur le libre-échange qui sera conclue prochainement pourra avoir des répercussions sur le cabotage proprement dit et sur

[*Texte*]

engage in that trade. We offer our perspective on these questions.

At present DMA represents 15 companies, operating vessels primarily in the Great Lakes-St. Lawrence Seaway and in the coastal trade. The current DMA fleet is comprised of 126 bulk carriers. I might add that this is a drop of five since last year. Some of those ships have been flagged out to places such as Liberia and other flags for cheaper operations. Several members of the association own deep-sea ships and ships designed to operate both within the lakes and on the deep sea. Last year our register also included 13 Canadian-owned foreign-registered ships. In 1987 the fleet hauled approximately 76 million tonnes of cargo, which included major movements of western grain, iron ore, and coal.

• 1115

While Canadian flag vessels are the exclusive carriers of cargos among Canadian ports in the Great Lakes, they are also predominant in cross lakes trade with the United States, holding about 90% share in that trade. The growth in the share is well documented and came about as a result of several factors, including lower operating costs and a greater degree of operating versatility. It translates into competitive advantage offered by Canadian carriers vis a vis their U.S. counterparts.

The DMA vessels also operate to a considerable extent on the east coast, in domestic trade in the Maritimes, and in the Canadian Arctic as well as in international trade to ports in the U.S. eastern seaboard, the Gulf of Mexico and what is called home trade which essentially covers intercoastal operations via the Panama Canal.

Canadian vessels provide efficient, effective service to bulk shippers. The coasting trade bill would continue to reserve the trade to Canadian ships, but make provision in sections 4 and 5 for the issuance of coasting license under waiver to foreign flag or non-duty paid ships and the collection of duties and taxes for temporary importation where no suitable Canadian or non-duty paid ship is available.

DMA substantially supports the provision and the maintenance of the waiver system. Most of the waivers granted have been of short term and practice and for vessels of a very specialized nature not available in the Canadian fleet.

DMA takes the broad view that shippers have the right to expect ready access to shipping services. We add, however, an important qualification. The waiver system has operated reasonably well until now. The Canadian Transport Commission has beautifully performed its responsibilities within the interdepartmental mechanism

[*Traduction*]

l'importation de navires construits à l'étranger qui s'y adonnent. Voici notre point de vue sur ces questions.

A l'heure actuelle, la DMA représente 15 compagnies qui exploitent des navires surtout sur les Grands lacs et sur la Voie maritime du Saint-Laurent ainsi que sur les côtes. La flotte actuelle de la DMA compte 126 vraquiers, cinq de moins que l'année dernière. Pour des raisons d'économie, certains de ces navires battent pavillon libérien ou celui d'autres pays. Plusieurs membres de notre Association sont propriétaires de navires hauturiers et de navires conçus pour naviguer sur les lacs et en haute mer. L'année dernière, notre flotte comprenait aussi 13 navires appartenant à des Canadiens mais immatriculés à l'étranger. En 1987, la flotte a transporté environ 76 millions de tonnes de marchandises, dont des quantités considérables de minerai de fer, de charbon et de céréales de l'ouest.

Si les navires battant pavillon canadien sont les seuls à assurer le transport entre les ports canadiens des Grands lacs, ils occupent aussi une place prédominante dans la navigation entre les lacs canadiens et américains, puisqu'ils occupent 90 p. 100 du marché. La croissance de cette participation bien connue est attribuable à plusieurs facteurs, notamment à des frais d'exploitation plus bas et à une plus grande polyvalence. C'est la raison pour laquelle les transporteurs canadiens l'emportent sur leurs rivaux américains.

Les navires de la DMA sont aussi très présents sur la côte est, pour le commerce intérieur dans les Maritimes, dans l'Arctique canadien ainsi que sur le plan international puisqu'ils se rendent dans les ports de la côte est des États-Unis, du golfe du Mexique et ce que l'on appelle la zone de commerce interne, ce qui désigne essentiellement les liaisons intercôtières via le Canal de Panama.

Les navires canadiens assurent des services efficaces aux transporteurs de produits en vrac. Le projet de loi sur le cabotage continuerait de réserver cette activité aux navires canadiens mais permettrait aux articles 4 et 5 de délivrer des licences de cabotage, grâce à des exemptions, à des navires non dédouanés battant pavillon étranger et de percevoir des droits d'importation temporaire dans les cas où il n'y a pas de navires dédouanés ou canadiens adaptés et disponibles.

Sur le fond, la DMA est en faveur de cette disposition et du maintien du régime des dispenses. La plupart des dispenses qui ont été accordées portaient sur le court terme et s'appliquaient à des navires de type très spécialisé absents de la flotte canadienne.

La DMA a pour position de principe que les expéditeurs ont le droit d'avoir accès, sans retard, à des services de transport maritime. À une réserve importante près, cependant. Le régime des dispenses a raisonnablement bien rempli sa fonction jusqu'ici. La Commission canadienne des transports s'est

[*Text*]

of temporarily licensing foreign ships for the coasting trade by investigating applications for these licences to establish that no suitable Canadian ships are available.

In the past there have been obvious attempts by applicants to abuse the waiver system by such means as last-minute applications claiming the necessity of immediate movement of cargos. In many cases such claims are obviously spurious, just as in some cases they are well-founded.

The qualification to our support of sections 4 and 5 is that there must be an undertaking that the new National Transportation Agency continue unchanged the work in this area formerly performed by the CTC. In this way the integrity and flexibility of coasting trade regimes will be maintained.

We have some concern over sections 7 and 8, "Functions of the Commission" and "Criteria to be Used (in granting waivers)". While we have endorsed the work of the CTC in the past about this and trust the new agency will continue that work, we are apprehensive over reference to the commission or agency applying such commercial, economic and technical criteria in connection with Canadian ships and non-duty ships as it deems appropriate after these criteria have been prescribed by the Governor in Council.

To date only technical criteria have been explicitly applied in waiver examinations. Unless the government envisions a major change in the rationale by which temporary coasting licences are granted to foreign vessels, we can see no reason for the reference.

We are apprehensive of any notion of employing commercial or economic criteria addressing divergence between Canadian flag freight rates and foreign flag freight rates. We urge the committee to establish that the rationale for the waiver system remains consistent with the long-term proposition of a solid and strong Canadian presence in coasting operations.

We note that there has been discussion in committee over building in some safe guards to the waiver system such as limiting the number of waivers awarded to a given company or ship or prescribing a long waiting period between application for and award of the waiver. We do not consider such proposals practical.

• 1120

Where there appears to be a pattern of abuse—i.e., repeated applications by the same applicant for substantially similar trades or movements—we propose that an applicant be required to submit the request for waiver a reasonable period in advance of the date of the

[*Translation*]

merveilleusement acquittée de sa tâche à l'intérieur du mécanisme interministériel destiné à autoriser de façon temporaire les navires étrangers à se livrer au cabotage en étudiant les demandes pour s'assurer qu'aucun navire canadien adapté n'était disponible.

Dans le passé, certains ont tenté de façon flagrante de contrevenir au régime des dispenses en faisant des demandes de dernière minute, alléguant qu'il fallait transporter les marchandises sur le champ. Tout comme dans bien des cas ces demandes se sont révélées fallacieuses, dans quelques autres, elles se sont avérées fondées.

Nous sommes en faveur des articles 4 et 5 à la réserve près que le nouvel Office national des transports s'engage à poursuivre sans y déroger la mission dont s'acquittait la CCT. L'intégrité et la flexibilité des régimes de cabotage seront ainsi maintenues.

Nous avons certaines craintes au sujet des articles 7 et 8, «fonction de la Commission» et «critères». Même si nous avons appuyé les travaux de la CCT dans ce domaine et avons bon espoir que le nouvel organisme poursuivra dans la même voie, nous avons des craintes lorsqu'il est question que la Commission ou l'Office applique «les critères commerciaux, économiques et techniques qui s'appliquent aux navires canadiens et aux navires non dédouanés qu'elle juge indiqués» après que ces critères auront été fixés par le Gouverneur en Conseil.

À ce jour, seuls des critères techniques ont été appliqués de façon explicite au moment de l'examen des demandes de dispenses. À moins que le gouvernement n'envisage une révision en profondeur des motifs autorisant l'octroi des licences temporaires de cabotage aux navires étrangers, nous ne voyons pas l'utilité de cette disposition.

Le recours à des critères commerciaux ou économiques établissant une distinction entre les prix de transport des navires battant pavillon canadien et ceux des navires battant pavillon étranger est une idée qui est pour nous source d'appréhension. Nous exhortons le Comité à veiller à ce que la raison d'être du régime des dispenses continue d'être le maintien d'une présence longue et vigoureuse du Canada dans le secteur du cabotage.

Nous constatons que le Comité a discuté de la mise en place de mesures de protection destinées, par exemple, à limiter le nombre de dispenses accordées à telle ou telle compagnie ou à tel ou tel navire, ou à imposer une longue période d'attente entre le dépôt de la demande et l'octroi de la dispense. Ces propositions ne nous semblent pas pratiques.

En cas d'abus systématique, par exemple une suite de demandes venant du même armateur à propos d'itinéraires essentiellement semblables, nous recommandons qu'il y ait une période raisonnable entre la date de la demande et celle prévue pour le départ pour

[*Texte*]

intended cargo movement in order to ensure that in such cases obviously suitable Canadian vessels would not be disqualified merely on the grounds that they had no time to position themselves for loading. This proposal would likely require amendments to clauses 4 and 5 of the bill, requiring that all applications be made a set period of time before intended movement, with the Minister empowered to grant exemptions for exceptional or urgent circumstances.

We suggest that a minimum of 14 days be permitted for the agency to carry out a proper investigation into the availability of a suitable Canadian ship and that, except in the case of exceptional or urgent circumstances, application be received at least 30 days prior to the actual movement taking place.

Bill C-52 comes to Parliament's consideration at a time when a major trade agreement with the United States is being concluded. As the committee knows, the subject of marine transportation played no small role in the conduct of trade negotiations. Transportation remains, for now, outside the ambit of free trade. The continuing existence of the U.S. Jones Act, which wholly closes coasting trade to all but U.S.-built, -owned, -flagged and -crewed ships, and the putative removal of customs duties on many items, including ships, creates an asymmetrical relationship between our countries in this sector.

We have recently been advised that the quantitative restriction reference in the free trade text will be employed by Canada to limit the importation of U.S. vessels to Canada for as long as related Jones Act provisions remain in place. We do not yet know the form the restrictions will take or the manner in which they would be occasioned and applied. Despite the best efforts of our trade negotiation team, we are not satisfied that this is the appropriate mechanism for bringing our systems into balance. As duties come off, our offshore supply sector would be open season for U.S. operators.

In addition, in the absence of any ownership or investment restrictions in Canada as compared to the United States, where a foreigner simply cannot own a shipping operation, we may look forward to the possibility of U.S. firms setting up subsidiaries and importing duty free U.S. vessels. One might envisage such an operation coming to Canada and importing U.S. 1,000-foot ships, again duty-free, to ply the upper Great Lakes in our coasting trades as well as cross-lakes trade.

For some time now, DMA has been advocating a proposal that in regard to investment restrictions Canada could do no less than has the United States. We should have a provision in the Canada Shipping Act or in Bill

[*Traduction*]

veiller à ce que des navires canadiens adaptés ne soient pas disqualifiés pour la seule raison qu'ils n'ont pas pu se positionner pour l'embarquement. Pour cela, il faudrait probablement amender les articles 4 et 5 du projet de loi de manière à ce que toutes les demandes soient déposées dans un laps de temps déterminé avant le jour prévu de l'appareillage; le ministre serait investi du pouvoir d'accorder des exemptions en cas de situations urgentes ou exceptionnelles.

Selon nous, un minimum de 14 jours devrait être laissé à l'Office pour déterminer comme il se doit s'il existe un navire canadien adapté et disponible et, sauf en cas de situations exceptionnelles ou urgentes, la demande devrait être reçue au moins 30 jours avant l'appareillage.

Le projet de loi C-52 est soumis à l'attention du Parlement au moment où l'on met la dernière main à une entente commerciale majeure avec les États-Unis. Je ne vous apprends rien en vous disant que la question des transports maritimes a occupé une grande place au cours des négociations. Pour le moment, la question des transports est exclue des discussions sur le libre-échange. L'existence du *Jones Act*, qui interdit le cabotage à tous les navires qui n'ont pas été construits aux États-Unis, qui n'appartiennent pas à des Américains, qui ne battent pas pavillon américain et dont l'équipage n'est pas américain, ainsi que la levée prochaine des droits de douane sur de nombreux articles, y compris les navires, créent une asymétrie entre nos deux pays.

On nous a informés récemment que la disposition relative aux restrictions quantitatives dans le texte de l'accord sur le libre-échange sera invoqué par le Canada pour limiter l'importation de navires américains ici tant que les dispositions du *Jones Act* seront en vigueur. Nous ignorons toujours quelle forme prendront ces restrictions ainsi que la manière dont elles pourront être invoquées et appliquées. Malgré la diligence de notre équipe de négociations commerciales, nous ne sommes pas convaincus qu'il s'agisse là du meilleur moyen de corriger le déséquilibre entre nos deux pays. Lorsque les droits de douane disparaîtront, notre secteur d'approvisionnement des activités extracôtières seront une cible sans défense pour les entreprises américaines.

En outre, comme le Canada, à la différence des États-Unis, n'impose aucune restriction sur les investissements ou les règles de propriété, nous verrons que dans les cas où un étranger ne peut pas être propriétaire d'une entreprise de transport maritime, les entreprises américaines vont créer des filiales et importer des navires américains sans avoir à acquitter de droits de douanes. Une compagnie comme celle-là pourra s'établir ici et importer des navires américains de 1,000 pieds, sans avoir à payer de droits de douane et qui pourront naviguer sur les Grands lacs et dans nos zones de cabotage.

Depuis quelque temps déjà, la DMA propose une mesure de restriction des investissements. Si elle était adoptée, le Canada ne serait pas en reste par rapport aux États-Unis. Il devrait y avoir dans la Loi sur la Marine

[*Text*]

C-52 or in other appropriate legislation that restricts foreign ownership of Canadian companies—in the shipping business, obviously—to 25%. This would obviate many of the difficulties we can see down the road if and as the free trade arrangement progresses. It would strike a balance between the two countries in this sector, and it would provide a perfectly justifiable protection to the Canadian coasting trade fully consistent with the thrust of this bill. I would ask that this committee examine this issue to the extent it can within the context of this bill.

While DMA members are not engaged in a large way in the passenger movement, we submit that the exception made to clause 3 for ships engaged in cruising, where the ship has overnight accommodation for 100 passengers or more, is inappropriate. Cruise shipping would appear to be in something of a state of flux. For example, we understand there may be plans to operate a passenger cruise vessel that has overnight accommodation for over 100 people in the Great Lakes. If true, it would appear that the threshold of protection offered by paragraph 3.(3)(c) is already an anachronism. Were Parliament to retain the exception in the bill, it might be more appropriate to eliminate the reference to size of vessel and to prescribe by regulation from time to time or, alternatively, to relate size of vessel to the area of operation.

More generally, however, we feel the demands of the Canadian consumer for current cruise services of international ships on the west coast, for example, could be accommodated to the needs of Canadian entrepreneurs if the exception were eliminated and replaced with a requirement that foreign cruise ships over a certain size operate on a waiver system without being required to remit duty. This would enable the government to react expeditiously in the future to offer coasting trade protection to Canadian flag interests without having to amend the act.

Thank you, Mr. Chairman; we are prepared to answer any questions, sir.

• 1125

Mr. Thacker: On a point of order, Mr. Chairman, I understand we have the officials from Nova Scotia here, so it would be possible for the committee, if we were of the mind, to maybe complete both witnesses this morning, which would save us coming back at 3.30 p.m. I just throw that out for the committee to consider.

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Fine. Mr. Tobin, are you ready for questions?

Mr. Tobin: First of all, Mr. Chairman, I want to congratulate both our witnesses from the Dominion Marine Association for what is a very succinct and excellent brief that touches on almost all of the areas so far that have been of interest with respect to Bill C-52. It

[*Translation*]

marchande du Canada, le projet de loi C-52, ou toute autre loi, une disposition qui limite la propriété étrangère de compagnies de transport maritime canadiennes à 25 p. 100. Cela permettrait de contourner beaucoup des difficultés que nous anticipons pour l'avenir, au fur et à mesure que s'instaurera le libre-échange. L'équilibre serait rétabli entre les deux pays et le cabotage jouirait d'une protection tout à fait justifiable et conforme à l'esprit du projet de loi. Je demande au Comité de se pencher sur cette question dans la mesure où la chose est possible dans le cadre de l'étude de ce projet de loi.

Même si les membres de la DMA ne transportent pas beaucoup de passagers, nous estimons que l'exemption à l'article 3 accordée aux navires de croisière offrant un logement pour la nuit à au moins 100 passagers n'a pas sa place. L'industrie des croisières est en situation changeante. Par exemple, il est question de faire naviguer sur les Grands lacs un navire de croisière offrant un logement pour la nuit à au moins 100 passagers. Si ce projet se réalise, la protection offerte par l'alinéa 3.(3)c) serait déjà anachronique. Si le Parlement tient à conserver cette exception, il vaudrait peut-être mieux supprimer toute allusion à la taille du navire et se servir plutôt des règlements pour déterminer la taille du navire ou la déterminer en fonction de la zone de navigation.

De façon plus générale, cependant, nous estimons que la demande du consommateur canadien, qui désire avoir accès à des services de croisière à bord de navires internationaux sur la côte ouest, par exemple, pourrait être satisfaite par les entrepreneurs canadiens si l'exception était supprimée et remplacée par une exigence obligeant les navires de croisière étrangers de plus d'une certaine taille à obtenir une dispense sans avoir à acquitter des droits de douane. De cette façon, le gouvernement pourrait intervenir rapidement dans l'avenir pour protéger les navires canadiens sans avoir à modifier la loi.

Merci, monsieur le président. Nous sommes prêts à répondre à vos questions.

M. Thacker: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Comme les représentants de la Nouvelle-Écosse sont déjà ici, nous pourrions entendre les deux groupes de témoins ce matin, ce qui nous éviterait d'avoir à revenir à 15h30. Ce n'est qu'une suggestion.

Des voix: Adopté.

Le président: Fort bien. Monsieur Tobin, voulez-vous passer aux questions?

M. Tobin: D'abord, monsieur le président, je veux féliciter les deux témoins de la Dominion Marine Association qui nous ont présenté un excellent exposé, concis, qui aborde presque toutes les grandes questions du projet de loi. Dans certains cas, des observations très justes

[*Texte*]

makes some very clear comment and in some cases, some very specific recommendations. This brief gives rise, I submit, to a number of questions. Let me start with the first one that caught my eye.

The last witness we heard before this committee was Mr. Gerry Bennett of COFI, whom I am sure you are familiar with... a fine gentleman, not a bad snooker player, who told us in essence that his industry had difficulty with the notion of protecting or retaining an intercoastal trade in Bill C-52. From his point of view and his industry's point of view, there is no intercoastal industry in Canada for all intents and purposes. We are retaining a protection for an industry that does not exist.

There is very little movement—and in his own industry, none—of product via the Panama Canal from the east coast to the west coast. He really feels that in the perfect world—perhaps with the exception of the Arctic and the possibility of future development there on the oil and gas side—we ought to get rid of that provision and allow them not to have to go through the trouble of seeking waivers and using foreign vessels to access the Panama Canal for east-west trade.

We questioned him somewhat on that. But I note on page 2 of your brief you talk about the home trade, which is the intercoastal trade. I want you to respond to what Mr. Bennett had to tell us.

Mr. Hall: To a certain extent Mr. Bennett is right. There has not been much trade east coast to west coast, or vice versa, but that is partly because, over time, we did not have the right types of ships. In the past five or six years some of our member companies, such as Canada Steamship Lines, Upper Lakes Shipping Ltd., Misener have built what are known as dual-purpose or salty laker ships capable of trading outside in the winter and inside during the summer.

These ships are then obviously quite capable of intercoastal trade. It is a case of developing the trade, which I think will be developed in time. I did check out some of the temporary entry permits processed by the CTC for admission of foreign flagships. There are a couple of trips that automatically come right into this type of trade, and that is the movement of silica sand from Halifax to Vancouver, which was granted to a foreign ship, because they said there was no ship available, and another one to move gypsum rock from Halifax to Vancouver, again no Canadian ship available.

If I listen to the Canadian Wheat Board that claim—and have said so again very recently—that it is cheaper to move Canadian grain from Vancouver to Halifax than it is from Thunder Bay to Halifax, then I suggest that maybe we should be entering that trade and move grain from Vancouver to Halifax, instead of the Great Lakes. So there is a trade.

[*Traduction*]

sont offertes, dans d'autres ce sont des recommandations très précises. Ce mémoire soulève beaucoup de questions. Laissez-moi commencer par quelque chose qui a attiré mon attention.

Le dernier témoin que nous avons entendu ici était M. Gerry Bennett de COFI. Vous le connaissez certainement, un monsieur très bien, pas mauvais au billard, et qui nous a dit en avoir contre l'idée de protéger le commerce intercôtier. Du point de vue de l'industrie qu'il représente, il n'y a pas à proprement parler de transport intercôtier au Canada. Nous conservons des mesures de protection pour une industrie qui n'existe pas.

Il y a très peu de transports—et dans son industrie à lui pas du tout—de la côte est à la côte ouest via le canal de Panama. À l'exception peut-être de l'article où du pétrole et du gaz pourraient être mis en valeur, il estime que l'on devrait supprimer cette disposition et ne pas obliger les armateurs à demander des dispenses et de leur permettre de se servir de navires étrangers pour faire le commerce est-ouest via le canal de Panama.

Nous lui avons posé pas mal de questions là-dessus. Dans votre mémoire, vous parlez, à la page 2, du commerce intercôtier. Que pensez-vous de ce que M. Bennett nous a dit?

M. Hall: Dans une certaine mesure, M. Bennett a raison. Il n'y a pas beaucoup de navigation entre la côte est et la côte ouest. Pendant longtemps, cela a tenu au fait que nous n'avions pas les navires qu'il fallait. Ces cinq ou six dernières années, certaines des compagnies de notre Association, comme la Canada Steamship Lines, la Upper Lakes Shipping Ltd., Misener, on construit ce que l'on appelle des navires mixtes capables de naviguer à l'extérieur des Grands lacs en hiver et sur les Grands lacs en été.

Ces navires sont donc de toute évidence capables de naviguer entre les deux côtes. Il s'agit de laisser à ce type de navigation le temps de prendre de l'expansion. Je me suis renseigné à propos des permis d'entrée temporaires examinés par la CCT pour autoriser des navires étrangers à entrer au pays. Il y a quelques voyages qui entrent directement dans cette catégorie; je pense au transport de sable de silice entre Halifax et Vancouver, qu'un navire étranger a eu la permission de faire, parce qu'on a dit qu'il n'y avait pas d'autre navire disponible, et un autre qui a servi à transporter du gypse de Halifax à Vancouver, encore une fois parce qu'il n'y avait pas de navire canadien.

Si j'en crois la Commission canadienne du blé qui a affirmé encore tout récemment qu'il est moins coûteux de transporter les céréales canadiennes de Vancouver à Halifax que ça ne l'est de Thunder Bay à Halifax, alors je me dis que l'on devrait peut-être chercher à transporter des céréales de Vancouver à Halifax plutôt que par les Grands lacs. Le marché est donc là.

[*Text*]

Mr. Tobin: So essentially you are saying that while he is basically right in terms of the actual trade, you are admitting, to the extent that kind of vessel is available, it is going to be based on the east coast runs or between countries. What you are saying is leave it in so that the industry can develop.

Mr. Hall: That is correct.

Mr. Tobin: Okay, that is enough on that one. I happen to share your view. On page 4 you talk about concerns in clauses 7 and 8 and the use of the words "such commercial economic and technical criteria" in the bill. You twig on the word "commercial", as have many of us in this committee. You say: "Unless the government envisages a major change in the rationale that was used in the past", which worked reasonably well in your judgment. Why is that word in there? Of course you know we are into a period where, in all modes of transportation, deregulation has become the religion of the land.

• 1130

Therefore I ask you hypothetically, in a so-called deregulated environment, which is what we are living in now that the bill is passed—I think it is obvious the word is there because those kinds of criteria perhaps are going to be applied—if the commercial part of that phrase, rather than the technical, bears equal weight in making those kind of decisions, are there people out there from other parts of the world capable of doing a number on your industry?

Mr. Hall: Of course. I mentioned earlier about some of our own members flagging out to Liberia or whatever flag of convenience suits them because they can hire Indonesians or Filipino crew at $100 a month compared with a few thousand a month, which is what it is costing us to operate our ships. That is happening now. I do not see how you can relate that type of situation commercially to deregulation. We are about deregulating here in Canada and with free trade with the U.S., although transportation is basically off the table there.

Mr. Tobin: No, I would relate it not from the shipping industry point of view. I would say that from a shipper's point of view, when he interprets deregulation and when he interprets that he ought to be able to get access to the cheapest transportation possible, it means that a commercial criteria is applied in an application for waiver and that a foreign flag vessel, with people who are paid $1.50 an hour rather than with your people who are paid something more, is cheaper; this is part of the criteria that should be used in determining whether or not—we are talking interpretations here—the waiver is granted. That is what I am talking about, and I think it is your concern. I am asking how big a concern it is.

[*Translation*]

M. Tobin: Il aurait donc raison sur la taille du marché, vous reconnaissez que cela va dépendre du nombre de voyages à partir de la côte est ou entre les pays. Vous voulez que la protection reste pour que l'industrie puisse prendre de l'expansion.

M. Hall: C'est cela.

M. Tobin: Bon, assez là-dessus. Je partage votre avis. À la page 4, vous parlez de vos appréhensions au sujet des articles 7 et 8 et des termes «critères commerciaux, économiques et techniques» que l'on retrouve dans le projet de loi. Vous en avez contre le mot «commerciaux», à l'instar de beaucoup d'entre nous au Comité. Vous dites, je vous cite: «À moins que le gouvernement n'envisage de modifier du tout au tout les motifs qui ont présidé par le passé», ce qui a donné d'assez bons résultats selon vous. Pourquoi ce mot-là se retrouve-t-il ici? Vous savez qu'aujourd'hui, pour toutes les questions de transport, la déréglementation est devenue la règle.

Prenons une situation hypothétique. Le marché est soi-disant déréglementé, puisque le projet de loi a été adopté, et si ces critères figurent dans la loi, c'est sans doute parce qu'ils vont devoir être appliqués. Or, si les critères d'ordre commercial ont autant de poids que les critères techniques, certaines sociétés étrangères vont-elles alors être en mesure de faire un mauvais coup à votre industrie?

M. Hall: Bien sûr. Je vous ai dit tout à l'heure que certains de nos membres avaient décidé de battre pavillon libérien ou quelque autre pavillon de complaisance que ce soit, car ils peuvent alors embaucher des équipages indonésiens ou philippins à 100$ par mois, alors qu'il en coûte des milliers pour exploiter un bateau battant pavillon canadien. Cela se passe déjà maintenant. Je ne vois pas comment, d'un point de vue commercial, vous pouvez relier ce genre de situation à la déréglementation. Le Canada a décidé de déréglementer son marché, et il faut également tenir compte de l'accord de libre-échange que nous avons signé avec les États-Unis, bien que les transports en soient principalement exclus.

M. Tobin: Non, j'envisage ce scénario du point de vue de l'affréteur, car, pour lui, la déréglementation signifie qu'il doit pouvoir avoir accès au mode de transport le moins cher possible puisqu'on utilisera des critères commerciaux pour décider d'accorder une dispense, et qu'un navire battant pavillon étranger, avec un équipage rémunéré à 1.50$ de l'heure, revient beaucoup moins cher. Ce facteur va donc entrer en ligne de compte pour décider si une dispense doit être accordée, et je crois que cela vous inquiète, et j'aimerais savoir dans quelle mesure.

[*Texte*]

Mr. Hall: It is a major concern. When we get into some of these trades, for example, if you want to take it to the extreme, on the Great Lakes there is the cross-lakes trade, which is international trade between U.S. and Canada. Theoretically you are right. Some Liberian flag ship could come in here with a very, very cheap crew and move it all. Is this correct? Both the U.S. and the Canadians have a fleet they have built up to look after Canada's resource needs. It is there for their usage.

Mr. Tobin: Why on the cross-lake trade right now are we basically beating out the Americans? Is the Jones Act working to some extent?

Mr. Hall: The Jones Act is strictly for domestic trades.

Mr. Tobin: I know, but is it working against the Americans on the cross-lake trade? You say we are doing the bulk.

Mr. Hall: Indirectly, yes, because it is too protectionist. The cost of their ships is extremely high. Their crew costs are about 25% higher than ours in Canada, and that is why we dominate the trade.

Mr. Thacker: I just have one short question on the foreign flagging. Why does the Immigration Act not pick that up? I was under the impression people were not able to come in and work in the domestic industry unless they passed immigration.

Mr. Tobin: We are talking about a waiver granted—not bringing in foreign crews, but bringing in foreign ships under waiver. With the commercial consideration, which is the word in there now, versus the technical consideration, which was primarily applied in the past—which is what the gentleman said and he was happy with the way it was applied and the way it was done—the commercial aspect from a shippers point of view becomes an important part of the criteria. In othe words, it is just cheaper to get low-wage earners and foreign flag vessels, and they may find a lot more waivers being granted than is currently the case. I think this is the argument.

Mr. Hall: I think, Mr. Tobin, the point is that if the foreign ship comes in, he is obviously coming in with a foreign crew. You cannot bring in a foreign ship, change and put on a Canadian crew. It is not going to happen.

Mr. Tobin: I am just clarifying, Mr. Thacker, what you were saying.

Mr. Thacker: Sorry, I guess I still do not understand it. You say these Canadian ships that did have Canadian flags have now gone out to take a foreign flag on them, and you are worried they will be able to somehow take our trade. Is that what you were saying?

Mr. Tobin: It is a separate issue.

[*Traduction*]

M. Hall: Cela nous inquiète énormément. Pour certains types de transports, vous avez en théorie raison, et je vous donnerai comme exemple le transport interlacs sur les Grands lacs, qui fait partie de notre commerce international avec les États-Unis. En effet, certains bateaux battant pavillon libérien pourraient y venir avec des équipages très très bon marché. Cela est-il acceptable? Les Américains et les Canadiens ont construit leur propre flotte en fonction de leurs propres besoins.

M. Tobin: En ce qui concerne le transport interlacs, pourquoi, en ce moment, battons-nous les Américains à plate couture? Est-ce à cause de l'Acte Jones?

M. Hall: L'Acte Jones ne s'applique qu'au transport intérieur.

M. Tobin: Je sais, mais nuit-il aux Américains pour ce qui est du transport interlacs? Vous avez dit que nous faisions le transport en vrac.

M. Hall: En effet, cette loi a, indirectement, un effet néfaste sur les Américains car elle est trop protectionniste. Le coût d'exploitation des bateaux américains est très élevé, car leurs équipages coûtent à peu près 25 p. 100 de plus que les nôtres, et c'est la raison pour laquelle nous avons le dessus dans ce domaine-là.

M. Thacker: J'aimerais poser une petite question au sujet des pavillons étrangers. Pourquoi cela ne tombe-t-il pas sous le coup de la Loi sur l'immigration? Je croyais que personne ne pouvait venir travailler au Canada sans passer par l'Immigration.

M. Tobin: Nous parlons des conditions dans lesquelles une dispense est accordée pour autoriser l'entrée d'un bateau étranger, et non pas de faire venir des équipages étrangers. Étant donné qu'avec ce projet de loi, on n'appliquera plus seulement des critères techniques mais aussi des critères commerciaux, c'est le terme qui figure dans la loi, les affréteurs vont en conclure que cette deuxième série de critères seront très importants. Or, ils nous l'ont dit, ils étaient tout à fait satisfaits du système précédent et des critères qui étaient appliqués auparavant. Avec ces nouveaux critères, on accordera certainement plus de dispenses que maintenant étant donné que les bateaux étrangers ayant à leur bord des équipages peu rémunérés auront un avantage sur le plan commercial. Voilà l'argument.

M. Hall: Il est évident, monsieur Tobin, que le bateau étranger qui demande une dispense a à son bord un équipage étranger. Il ne va certainement pas changer d'équipage pour embaucher des Canadiens à son arrivée au Canada.

M. Tobin: J'essayais simplement de donner quelques explications à M. Thacker.

M. Thacker: Je suis désolé, mais je ne comprends toujours pas. Vous dites que certains bateaux canadiens ont décidé de battre dorénavant pavillon étranger et qu'avec ce projet de loi ils pourront, par la suite, venir prendre une part de votre marché. C'est bien cela?

M. Tobin: Ça, c'est autre chose.

[*Text*]

Mr. Hall: No, it is a separate issue. I was saying that Canada is losing by losing the best of its fleet. These ships that are flagging out are the most modern, the most flexible and the most efficient. What is happening is that they are developing trades outside of Canada and outside of North America that are not bad.

In order to develop the trade and to be competitive, they are saying they cannot afford to be in this trade with the high cost of a Canadian crew, so they are flagging out and are going to hire Indonesians, to put on a Liberian flag and to operate out of a London, England, office or wherever they are going to be.

We are losing. Canada is losing that fleet and losing those jobs, which means unemployment insurance and which means the shore jobs are lost, because there are about four or five jobs on shore for every job on a ship.

Mr. Thacker: They are in the same boat as all other ships then in terms of coming in and applying for the waiver. You are concerned that the word "commercial" might make them more—

Mr. Tobin: Mr. Thacker, you misunderstand me. I am not concerned. I am concerned that we are losing the best of our fleet. However, this is not what I am talking about.

• 1135

What the gentleman is telling us very clearly is that in the past the waiver system has been operated reasonably; that the shipping industry is not complaining about the manner in which it has been operated; that the criterion that has been used by those making the decisions has resulted in waivers being granted primarily in circumstances in which Canadian vessels are not available.

When you add to the criteria, which currently do not exist, the word "commercial", versus the purely technical aspect whether there is a Canadian ship available, then the person who is making the decision, one could interpret from the act, has to ask himself not only whether a Canadian ship is available, but whether a Canadian ship is available at a competitive rate, which might be offered by a ship from a nation in which the labour costs are extremely cheap. If that becomes the criterion, there could be substantially more waivers granted than is currently the case, which is why the gentleman raises the question: Unless the government envisions a major change in the rationale that has applied in the past, why is that word in there?

Mr. Hall: I agree.

Mr. Tobin: I am suggesting to him, from a shipper's point of view, if the word "commercial" would apply in the sense of where can he get the cheapest treansportation

[*Translation*]

M. Hall: Pas du tout. Je disais tout à l'heure que le Canada y perdait en ce sens que ses meilleurs bateaux battaient pavillon étranger. Je dis «meilleurs bateaux» car ce sont les plus modernes, les plus polyvalents et les plus efficaces. Ces bateaux-là vont exploiter des débouchés intéressants à l'extérieur du Canada et de l'Amérique du Nord.

Les propriétaires de ces bateaux estiment que, pour développer leurs activités et pour être compétitifs, ils ne peuvent plus se permettre d'embaucher des équipages canadiens, et c'est pour cela qu'ils décident de battre pavillon étranger, ce qui leur permet d'embaucher des équipages indonésiens, de battre pavillon libérien et d'avoir leur bureau central à Londres.

Résultat: nous y perdons, parce que le Canada perd ses bateaux, perd ces emplois, d'où une augmentation des indemnités de chômage, d'autres pertes d'emplois à terre puisque un emploi sur un bateau donne lieu à quatre ou cinq emplois à terre.

M. Thacker: Mais ils se retrouvent sur le même pied que tous les autres bateaux étrangers qui demande une dispense. Vous craignez que l'adjectif «commercial» les rende plus. . .

M. Tobin: Monsieur Thacker, vous ne comprenez pas ce que j'ai dit. Je crains, bien sûr, que nous ne perdions les meilleurs de nos bateaux, mais ce n'est pas de cela que je parle.

Le témoin nous a dit très clairement que, jusqu'à présent, le système de délivrance des dispenses avait bien marché et que son industrie ne s'en était jamais plainte puisque, dans la plupart des cas, les dispenses n'ont été accordées que lorsqu'aucun bateau canadien n'était disponible.

Par contre, lorsque vous ajoutez un critère «commercial» au critère purement technique qui s'appliquait jusque là, à savoir la disponibilité ou non d'un bateau canadien, celui qui va prendre la décision d'accorder la dispense va peut-être conclure de la nouvelle loi qu'il doit se demander non seulement si un bateau canadien est disponible, mais s'il l'est à un taux compétitif; or, ce taux compétitif ne sera peut-être offert que par un bateau étranger, ayant à son bord un équipage très bon marché. Si ce critère commercial est adopté, il se peut que le nombre de dispenses accordées augmente considérablement, et voilà pourquoi le témoin a posé la question suivante: Si le gouvernement inclut ce nouveau critère, c'est certainement parce qu'il envisage de modifier radicalement les conditions dans lesquelles une dispense peut être accordée?

M. Hall: C'est cela.

M. Tobin: J'ai dit au témoin que, du point de vue de l'affréteur, le critère «commercial» devient diablement important s'il signifie que l'affréteur doit offrir le moyen

[*Texte*]

costs, in that case that word becomes bloody important, Mr. Thacker. I think you will agree.

Mr. Hall: Yes.

Mr. Tobin: For the record, you do agree.

Mr. Hall: Yes.

Mr. Tobin: Let me go on to the next one. With pages 4 and 5 you sort of leave me in a bit of a quandary, because on the one hand with respect to the notion of having a predetermined waiting period or advance notice for an application on waiver you say that you do not consider such proposals practicable. You say that you have noticed that the committee has had some discussions about safeguards or building in a long waiting period. In fact that is why you recommended 60 days, which I think is long. Then having said that, in the same paragraph you go on to make specific recommendations yourself: 14 days minimum, 30 days except in the case of an emergency, which I agree with. If there is an emergency, let us give it a waiver right away. If we have a cargo vessel with crude on it and it has to transfer quickly for some reason, hell, whoever can do it let us give it to him.

I do not understand why there is this sort of inherent conflict within the same paragraph. Now which is it, do you say there should not be a minimum period or there should be? You say that 60 days is too long, but 14 is reasonable—is that it?

Mr. Hall: No. What I am saying, and this comes about by reviewing some of the waivers that have been granted over the past year, is if you have a look at those sheets that come out of CTC or NTA—

Mr. Tobin: I have had a look at some, yes.

Mr. Hall: —there are some that are applied for and granted the same day.

Mr. Tobin: Yes.

Mr. Hall: Now what kind of research has really been done? Maybe it is a trade that has been developing over the past while and a Canadian entrepreneur has not seen fit yet to develop a ship for that specific trade. I am referring to one in particular. About six waivers have been granted for the same trade, and that is taking 50% caustic solution to the Maritimes from the St. Lawrence. Now that is coming in regularly.

Now the other thing that happens is that some of these people try to suggest when they are applying for a waiver that there is a semi-emergency or whatever. I cannot believe that plants, corporations, if they are properly run, suddenly find that they are running out of a product five days ahead of time. That does not make sense to me.

The other excuse that is used is that there is no Canadian ship available. You do not bring a ship out at $25,000 a day and sit there by the phone waiting for somebody to call you saying that they have a cargo for you. You plan and you probably have a program set two

[*Traduction*]

de transport le meilleur marché. Vous êtes sans doute d'accord avec moi.

M. Hall: Oui.

M. Tobin: Le témoin est donc d'accord avec moi.

M. Hall: Oui.

M. Tobin: Je passe à la question suivante. Aux pages 4 et 5 de votre exposé, vous me laissez un peu perplexe car, d'un côté, vous dites qu'il ne serait pas réaliste d'exiger un certain préavis pour demander une dispense, mais d'un autre côté, vous reconnaissez que le Comité a discuté de la nécessité de prévoir une période d'attente assez longue, et vous recommandez alors un préavis de 60 jours, ce qui me paraît assez long. Dans le même paragraphe, vous recommandez spécifiquement un minimum de 14 jours, et un préavis de 30 jours sauf dans les cas d'urgence, et je suis tout à fait d'accord avec vous. En cas d'urgence, il faut que la dispense puisse être accordée immédiatement. Le bateau qui transporte du pétrole brut et qui doit le décharger sans tarder pour quelque raison que ce soit doit pouvoir obtenir la dispense immédiatement.

Il y a donc une contradiction au sein du même paragraphe. Que recommandez-vous exactement? Vous dites que 60 jours, c'est trop long, que 14, c'est raisonnable. . . Que proposez-vous exactement?

M. Hall: Ce n'est pas cela. Nous avons examiné les conditions dans lesquelles certaines dispenses ont été accordées au cours des 12 derniers mois, et il suffit pour ce faire de consulter les dossiers de la CCT ou de l'ONT. . .

M. Tobin: C'est ce que j'ai fait.

M. Hall: . . . et il est arrivé que des dispenses aient été demandées et accordées le même jour.

M. Tobin: Oui.

M. Hall: Quel genre de recherches fait-on exactement avant d'accorder la dispense? Dans certains cas, il peut s'agir d'un type de transport qui est apparu depuis peu, et aucun entrepreneur canadien n'a jugé bon d'adapter l'un de ses bateaux à ce type de transport. Par exemple, six dispenses ont été accordées pour le même type de transport, qui consistait à acheminer une solution caustique de la Voie maritime du Saint-Laurent vers les Maritimes. Maintenant, cela se fait régulièrement.

Dans certains cas, il arrive également que ceux qui demandent une dispense prétendent qu'il y a une situation d'urgence. Or, une entreprise ou une usine bien gérée ne peut pas se trouver soudainement à court d'un produit et ne s'en rendre compte qu'à la dernière minute. Cela me paraît insensé.

L'autre excuse qu'ils donnent est la non-disponibilité d'un bateau canadien. On ne peut pas se permettre d'avoir un bateau tout près, à raison de 25,000$ par jour, et attendre que quelqu'un vous demande de transporter telle ou telle cargaison. Il faut planifier, et normalement,

[*Text*]

or three months in advance, hopefully. If you are lucky you will have it for a whole year. So if suddenly somebody comes up and says I have this particular trade and there is no Canadian ship available, it is because they are not giving him time to try to see if he can change his traffic pattern a bit and adapt.

Mr. Tobin: Basically what you are saying is that you want to catch the cheaters, people who deliberately wait until the last minute in order to enhance their chances of getting a waiver.

Mr. Hall: That is right.

Mr. Tobin: So let me ask you, in principle, without being specific, would you agree with the notion that we ought to devise a system whereby in a genuine emergency the waiver is given?

Mr. Hall: That is correct.

Mr. Tobin: No problem, even if it is in hours?

Mr. Hall: Right.

Mr. Tobin: But outside of whatever criteria we establish for emergency, there ought to be a minimum—

Mr. Hall: Some sort of a minimum.

Mr. Tobin: —whatever it is, 10 days, 14 days, which is better than what it is now, which is nothing.

My last question has to do with the whole question of the impact of free trade, the Jones Act, and despite our best efforts what we ended up with and so on. You specifically talk about the need to bring in some restriction on foreign ownership because basically the Americans, as the situation now stands, can have it both ways. On the one hand they keep us out, zap. We say we are going to have some provision to equalize until the Jones Act disappears—it will be a hell of a long time waiting for that to disappear—but in the meantime you are saying that they could come in and really do us. They can build walls on their side of the border, and under the investment provisions of free trade they can simply come in and buy their way into this market and operate out of Canadian ports and they can have both sides of the border.

• 1140

Mr. Hall: Correct.

Mr. Tobin: Tell us more about that.

Mr. Hall: There are two prime areas. I do not feel qualified to discuss the situation on the west coast, because that is a different animal altogether; there you are talking about tow-boat operations, and I am not completely familiar with how the towboat system works. I am referring to two areas in particular: one, Great Lakes; two, east coast supply.

[*Translation*]

votre programme est établi deux ou trois mois à l'avance. Dans le meilleur des cas, il l'est un an à l'avance. Donc, si quelqu'un se présente tout d'un coup et affirme qu'aucun bateau canadien ne peut transporter la cargaison en question, c'est souvent parce qu'il ne veut pas qu'un affréteur canadien ait le temps de modifier éventuellement son itinéraire pour prendre cette cargaison.

M. Tobin: Ce que vous voulez, en substance, c'est empêcher les resquilleurs d'attendre jusqu'à la dernière minute pour augmenter leurs chances d'obtenir une dispense.

M. Hall: C'est exact.

M. Tobin: Mais en principe, et je n'entrerai pas dans les détails, vous êtes d'accord avec moi pour dire qu'il faut élaborer un système qui permettra quand même d'accorder une dispense lorsqu'il y a vraiment urgence?

M. Hall: C'est exact.

M. Tobin: Cela ne pose pas de problème, même si c'est une question d'heures?

M. Hall: Ça va.

M. Tobin: Mais à part les critères qui s'appliquent à des situations d'urgence, il faudrait un préavis minimum de. . .

M. Hall: Oui, un minimum.

M. Tobin: . . . de 10 ou 14 jours, peu importe, c'est toujours mieux que rien.

Pour terminer, j'aimerais parler de l'incidence du libre-échange, de l'Acte américain Jones et de la situation dans laquelle nous nous retrouvons, malgré tous les efforts que nous avons déployés. Vous avez dit qu'il fallait limiter la propriété étrangère dans votre industrie, car à l'heure actuelle, les Américains y gagnent sur les deux tableaux. D'un côté, ils nous écartent de leur territoire et, d'un autre côté, tant que nous n'aurons pas adopté des mesures de compensation jusqu'à ce que cette loi américaine disparaisse, et on risque d'attendre longtemps, ils peuvent venir chez nous comme ils veulent. Eux, ils peuvent nous empêcher d'entrer sur leur territoire, mais par contre, étant donné les modalités de l'accord de libre-échange relatives aux investissements, ils peuvent venir s'implanter sur notre marché, s'installer dans les ports canadiens et, ainsi, exploiter les deux territoires.

M. Hall: C'est exact.

M. Tobin: Pourriez-vous nous donner des détails?

M. Hall: Il y a deux zones principales. Je ne suis pas en mesure de vous parler de la situation sur la côte ouest, car elle est radicalement différente de la nôtre. En effet, je ne sais pas très bien comment fonctionne le système des bateaux-remorques. Je vais donc vous parler des deux zones suivantes: d'abord les Grands lacs et ensuite, la côte est.

[*Texte*]

The whole purpose of Bill C-52 is really to bring things in line with respect to the continental shelf, and I can see a situation there where we have duty-paid Canadian supply boats to service our offshore industry suddenly being attacked by American owners of supply boats down in the Gulf of Mexico, who right now can come in, set up a company—

Mr. Tobin: Hang up a shingle in Halifax or St. John's.

Mr. Hall: —hang up a shingle in Halifax, come in, in time, with all those duty-free ships, and go and compete. They have not paid their dues. But we are not allowed to do the same. We have not been allowed to go down into the Gulf of Mexico to trade.

Great Lakes: we just talked about the cross-lakes trade. Forget the coastal trade; the cross-lakes trade is a fair volume. There are, if I remember correctly, about 40 million tonnes.

Mr. Tobin: That is where they would want to move in, obviously.

Mr. Hall: They would move in on that, as well as our coastal trade, because they could come in, set up shop in Toronto, bring those ships over duty-free—

Mr. Tobin: So they would escape their own Jones Act and take advantage of the Canadian free trade agreement.

Mr. Hall: Correct. Then they would hire a Canadian crew, which is cheaper—all of these things—and come in and compete with us. But we do not have the right to do the same on their side of the fence. I do not think that is right or fair.

We do not agree that the quantitative restriction is the vehicle. We do not think that is going to work; it puts too much pressure on the Minister. Who is going to make the decision about bringing this ship in or that ship in? It is very difficult and it would be very political.

Mr. Tobin: So you have no problem with American investment as long as 75% of the dividends are being paid on this side of the border?

Mr. Hall: That is correct.

Mr. Johnson: I welcome the witnesses. Mr. Hall, through the past couple of decades, I suppose, we have had vessels operating between North Sydney and Port aux Basques for CN Marine under foreign flags—Swedish passenger ships, and right now I think there is one Ro-Ro vessel. Can you recollect if your association has ever been given any long-term advance notice that there would be a requirement for such vessels prior to applications being made for granting of a waiver?

Mr. Hall: I am not sure. Certainly with respect to ferries we are not involved with the ferry on either coast. Crown corporation and all those other things come into it, so I really do not know. Certainly nobody has come to

[*Traduction*]

L'objectif fondamental du Bill C-52 est en quelque sorte d'uniformiser la situation sur le plateau continental, et on peut envisager des cas où les navires de service canadiens, dédouanés, qui approvisionnent nos plates-formes extracôtières, seront soudain attaqués par les propriétaires américains de navires de service stationnés dans le golfe du Mexique, qui peuvent à l'heure actuelle venir chez nous, créer une société. . .

M. Tobin: Avoir pignon sur rue à Halifax ou à St-John.

M. Hall: . . . exactement, avoir pignon sur rue à Halifax et nous faire concurrence, sans avoir payé leurs droits de douane. Par contre, nous, nous ne pouvons pas en faire autant. Nous ne pouvons pas aller dans le golfe du Mexique.

Pour ce qui est des Grands lacs, nous avons parlé tout à l'heure du transport interlacs. Cela représente des volumes assez importants, une quarantaine de millions de tonnes, si je me souviens bien.

M. Tobin: Je suppose que c'est ça qui les intéresse.

M. Hall: Cela les intéresse tout autant que notre cabotage, car ils peuvent venir s'installer à Toronto et faire venir leurs bateaux sans les dédouaner. . .

M. Tobin: Ils font donc d'une pierre deux coups puisqu'ils échappent à l'Acte Jones et profitent en même temps de l'accord de libre-échange avec le Canada.

M. Hall: C'est exact. Une fois ici, ils embauchent un équipage canadien, car cela revient moins cher, et ils nous font concurrence. Par contre, nous n'avons pas le droit d'en faire autant sur leur territoire. Ce n'est donc pas juste.

À notre avis, les restrictions quantitatives ne sont pas une bonne solution. Cela ne marchera pas, et le ministre fera face à des pressions trop grandes. Qui va prendre la décision d'autoriser tel ou tel bateau? Cela va se faire au niveau politique.

M. Tobin: Les investissements américains ne vous préoccupent donc pas tant que 75 p. 100 des dividendes restent chez nous?

M. Hall: C'est exact.

M. Johnson: Je suis heureux de souhaiter la bienvenue aux témoins. Monsieur Hall, depuis plusieurs décennies, il y a des bateaux qui font la navette entre North Sydney et Port aux Basques, pour CN Marine, et qui battent pavillon étranger—et je veux parler des paquebots suédois et je crois qu'en ce moment, il y a un roulier qui fait ce trajet. Votre association a-t-elle jamais été informée longtemps à l'avance que de tels navires seraient nécessaires, bien avant que des demandes de dispense ne soient faites?

M. Hall: Je ne peux pas vous dire. Nous n'exploitons aucun traversier sur la côte est. Cela relève davantage des sociétés d'État. En tout cas, personne ne nous a dit qu'il avait l'intention d'importer telle marchandise et de

[*Text*]

us and said they are thinking of importing this thing, do you want to check it out with your membership.

Mr. Johnson: The ferries are gone now, because they do not have any foreign ferries operating there; but they did for a great number of years operate vessels there. But we do have a Ro-Ro vessel presently operating.

Mr. Hall: Between Halifax and Newfoundland?

Mr. Johnson: Between North Sydney and Newfoundland.

Mr. Hall: On a waiver?

Mr. Johnson: On a waiver.

Mr. Hall: A permanent waiver, or renewed every year?

Mr. Johnson: Well, it was operating on a waiver last year. I do not know if it has been purchased and changed to a Canadian flag.

What I am trying to get at is that shipbuilders and ship owners are trying to encourage the build-up of a Canadian fleet and a Crown corporation is one of the companies that has been probably taking most advantage of the waiver system down through the years, which I think has been unfair when it comes to the movement of cargo. Considering the types of ships and the modern vessels your companies have acquired over the years, I would think that given the chance for a long-term agreement somebody would have been interested in providing a vessel for that service—if they knew that the service was going to be required for a certain length of time, four or five years, to make it viable.

• 1145

Mr. Hall: I agree. I must confess that about Marine Atlantic, I am not familiar with what procedures they may use for the acquisition of a ship, be it full-time or part-time or whatever it may be. I do vaguely recall that a ship was brought in because there was a ferry that sank, as I recall, and one may have been brought in to replace that one until they replaced it with a Canadian-built one. But I do not know all the details.

Mr. Johnson: We have had one witness appear before the committee, Mr. Hall, and he said... well, I got the impression—I do not know if that was the way it was intended to be or not—that quite frequently somebody in the shipping business would only have a matter of hours or a day or so to decide on the need for a ship, because of the movement of cargo. I thought that was short notice; a matter of hours or days. I think you already alluded to the fact that sometimes it is a matter of weeks before you... When we are talking about a shipload of bulk cargo, it is not very often, I do not believe, that the requirement arises out of a matter of hours or a day or so.

Mr. Hall: As I mentioned earlier, Mr. Johnson, to my mind that is abusing the system.

Mr. Johnson: Mr. Tobin asked you the question about the 14 days, which I consider to be the minimum, to

[*Translation*]

vérifier si l'un de nos membres pouvait en assurer le transport.

M. Johnson: Maintenant, il n'y a plus de traversiers étrangers sur ce trajet, mais nous avons quand même un roulier.

M. Hall: Entre Halifax et Terre-Neuve?

M. Johnson: Entre North Sydney et Terre-Neuve.

M. Hall: Avec dispense?

M. Johnson: Oui.

M. Hall: Cette dispense est-elle permanente ou renouvelée chaque année?

M. Johnson: Je ne sais pas si le bateau a été racheté par des Canadiens, mais jusqu'à l'année dernière, il avait une dispense.

Je veux dire par là que les chantiers navals et les propriétaires de bateaux essaient d'encourager le développement de la flotte canadienne, et il faut que ce soit une société d'État qui ait profité le plus du système de dispense depuis plusieurs années... Cela me paraît tout à fait injuste. Étant donné que vos membres ont acheté des bateaux tout à fait modernes au cours des années, on aurait dû donner à l'un d'entre eux la possibilité d'assurer ce service à long terme, au moins quatre ou cinq ans, pour que cela soit rentable.

M. Hall: Je suis d'accord avec vous. Je dois vous avouer qu'en ce qui concerne Marine Atlantic, je ne connais pas ses procédures d'acquisition d'un navire, que ce soit à plein temps ou à temps partiel... Je me souviens vaguement qu'on avait fait venir un bateau après le naufrage d'un traversier, et on l'a peut-être utilisé jusqu'à ce qu'un bateau canadien soit construit... Mais je ne connais pas tous les détails.

M. Johnson: Un témoin nous a dit un jour, enfin c'est ce que j'ai compris, qu'il arrivait très souvent que le préavis ne soit que d'une journée ou même que de quelques heures pour trouver un bateau capable de transporter telle cargaison. Cela me paraît plutôt court comme préavis. Vous avez dit tout à l'heure que vos plans étaient prêts plusieurs semaines à l'avance... Je suppose quand même qu'il est assez rare qu'on n'ait qu'un préavis de quelques heures pour transporter une cargaison en vrac.

M. Hall: Comme je l'ai dit tout à l'heure, monsieur Johnson, j'estime qu'il s'agit là d'un abus.

M. Johnson: M. Tobin vous a interrogé au sujet de ce préavis de 14 jours, que j'estime être un minimum, pour

[*Texte*]

investigate the availability of suitable Canadian ships. I did not clearly understand what you meant when you spoke of at least 30 days prior to the actual movement taking place. What you are saying, I suppose, is if there is a requirement for a cargo to be moved, even though you are saying a minimum of 14 days, you would prefer 30 days of notice.

Mr. Hall: No, what I am saying is that the application should be received, I think, by the agency 30 days before they plan on moving the product. In a lot of cases. . . for example, this one I was looking at last summer, 30,000 tonnes of silica sand, Halifax to Vancouver, for a trip commencing at the end of July. The application was made the end of June. That, to me, is reasonable. That is somebody planning properly.

All I am saying is should we not allow the agency a bit of time, and also the Canadian owner a bit of time, to see if he can make a Canadian ship available? We have ships that could carry that. It is not as if it were a high-heat, high-asphalt cargo, where you have to have a specialized ship. We do not have that kind of ship. But this is something we do have. All I am saying is could you not allow 14 days—I do not know if it is 10, 14, 18, whatever is a reasonable time—to allow the agency to check it out and see if there is any Canadian flagship that could be available one month hence?

Mr. Johnson: In other words, Mr. Hall, a Canadian ship might be available to move the cargo from the east coast to the west coast, but if you add a little more lead time, you could make it profitable, because you would have a chance to look for something for a return cargo.

Mr. Hall: Something to bring back, yes. That is the whole idea.

Mr. Johnson: That is very, very reasonable.

Mr. Hall: Certainly I would not want to stand here and say if there is a cargo from Vancouver to Halifax and their ship is in Montreal we should insist we get that cargo. That does not make economic sense.

Mr. Johnson: But if you had a bit of lead time, you would be probably able to get a cargo—

Mr. Hall: We would probably try to find something to have a return cargo, correct.

Mr. Johnson: —going out there, and by having a part cargo or a full cargo you could be more competitive with the foreign ship to move that cargo. I think that is very reasonable.

We also had a witness who thought that there should not be any duty on foreign vessels that are granted a waiver. Could you tell us what your feeling is on that? In other words, if a waiver is granted, then after the waiver is granted there should not be any duty charged on the 120th—

[*Traduction*]

déterminer si un bateau canadien est disponible. Par contre, je n'ai pas très bien compris ce que vous disiez lorsque vous avez parlé d'un préavis minimum de 30 jours avant le transport effectif de la cargaison. Voulez-vous dire qu'un préavis de 14 jours doit être le strict minimum et qu'un préavis de 30 jours serait préférable?

M. Hall: Non, je voulais dire que la demande de dispense devrait parvenir à l'office au moins 30 jours avant la date à laquelle on prévoit de transporter le produit en question. Par exemple, j'ai constaté, en faisant mes petites recherches, que l'été dernier, 30,000 tonnes de sable siliceux ont été transportées de Halifax à Vancouver fin juillet. La demande a été faite fin juin. Cela me semble tout à fait raisonnable.

Je veux dire par là que nous devrions donner à l'Office et à l'armateur canadien le minimum de temps pour vérifier s'il n'y a pas un bateau canadien disponible. Nous avons certainement des bateaux qui pourraient transporter ce genre de cargaison. Ce n'est pas comme s'il s'agissait d'une cargaison de goudron à haute température, dont le transport nécessite un bateau spécial, que nous n'avons pas d'ailleurs. Mais dans ce cas-là, il s'agissait d'une cargaison pour laquelle on aurait pu trouver un bateau canadien. Je vous propose donc d'exiger un préavis de 14 jours, ou 10, ou 14, ou 18, peu importe du moment que c'est raisonnable, afin que l'Office ait le temps de vérifier si un bateau canadien sera disponible d'ici un mois.

M. Johnson: En d'autres termes, monsieur Hall, il se peut qu'un bateau canadien soit disponible pour transporter la cargaison de la côte est à la côte ouest, mais si vous disposez d'un préavis un peu plus long, vous pouvez rendre l'opération encore plus rentable en évitant que le bateau ne revienne à vide.

M. Hall: C'est cela, en trouvant une autre cargaison à transporter pour le retour. C'est tout à fait cela.

M. Johnson: Cela me paraît tout à fait raisonnable.

M. Hall: Bien entendu, s'il y a une cargaison à transporter de Vancouver à Halifax et que leur bateau se trouve à Montréal, je n'insisterai pas pour obtenir cette cargaison. Cela ne serait pas du tout rentable.

M. Johnson: Mais si on vous donne un préavis suffisant, vous pourrez trouver une cargaison. . .

M. Hall: Nous pourrons sans doute trouver une cargaison pour le retour, c'est cela.

M. Johnson: . . . de sorte que si votre bateau revient avec une autre cargaison, même si ce n'est qu'une demi-cargaison, vous serez plus compétitifs par rapport au bateau étranger. Cela me paraît tout à fait raisonnable.

Un autre témoin nous a dit que les bateaux étrangers se voyant accorder une dispense ne devraient pas avoir à payer de droits de douane. Qu'en pensez-vous? Il s'agit en d'autres termes, de ne pas faire payer de droits sur le 120ième. . .

[*Text*]

• 1150

Mr. Hall: Then why bother with a whole system?

Mr. Johnson: I am glad you said it, because it was the same thing that was in my mind.

Mr. Forrestall: I think the question was asked in the context of the duty being paid for 30 days, although the vessel in question might have been used for only one or two days.

Mr. Hall: Again it seems to me the way it is set up, the 1/120th, is quite reasonable. You are taking the 25% duty, dividing it over 10 years and then dividing it by months. Do you want to divide it by days? I do not know if we would want to pay for the overhead required to keep track of all these things.

Mr. Forrestall: The point was the Atlantic Provinces Transportation Commission's view was that shippers were being asked to pay for a service they were not using, that if it were to be as you suggest, and we fix it on a per diem basis, I do not know how much additional bookkeeping that would entail. But in any event, the point was why should a shipper pay for thirty days, when they only use the vessel for three?

Mr. Hall: To my mind, I do not find anything unreasonable in that. I think there should be some sort of little incentive for that shipper to think clearly before he goes ahead and abandons the Canadian shipowner already here. He has invested in this country and is employing Canadians to try to keep the thing going. If there is not that sort of a thing, you are going to lose the fleet. We have seen that happen to many European countries, and that is why they are now setting up second registers just to try to hang on, because there is a lot of infrastructure that disappeared when the ships disappeared.

Mr. Forrestall: The Atlantic Provinces Transportation Commission's point is not a bad one. You do not like paying for what you do not receive.

Mr. Hall: You are receiving part of the service, whether it is 1 day or 15 days. I think 1/120th is a reasonable approach.

Mr. Friesen: I should tell you right from the start I am not a regular of the committee. I am not the most intimately informed on the subject. Now, do you have member companies of your organization on the west coast?

Mr. Hall: We do not. We have another organization I also head up, but it is semi-dormant. It is called the Canadian Shipowners Association. At one time we tried to see if we could get that into a completely national organization. I guess the problem is that it is a different animal out there—

Mr. Friesen: Hey, watch it.

[*Translation*]

M. Hall: Alors pourquoi mettre en place tout ce système?

M. Johnson: Je suis ravi de vous entendre exprimer exactement ce que je pense.

M. Forrestall: La question visait à élucider pourquoi les droits seraient payés pour 30 jours alors que le navire n'est utilisé que pour une ou deux journées.

M. Hall: La formule du 120e m'apparaît tout à fait raisonnable. Vous prenez les droits de 25 p. 100, vous les répartissez sur 10 ans et vous les divisez par le nombre de mois. Voulez-vous en plus diviser par le nombre de jours? Je ne sais pas si nous pourrions assumer les frais fixes que nous imposerait le suivi d'un tel système.

M. Forrestall: La Commission de transport des provinces de l'Atlantique estime pour sa part que les expéditeurs seraient tenus de payer les frais d'un service qu'ils n'utilisent pas et, si nous adoptions le système que vous proposez, c'est-à-dire un calcul journalier, cela leur imposerait une comptabilité beaucoup plus lourde. De toute façon, il s'agit de savoir pourquoi les expéditeurs paieraient des droits pour 30 jours alors qu'ils n'utiliseraient le navire que trois jours?

M. Hall: Cela ne me paraît pas du tout déraisonnable. J'estime qu'il faut inciter les expéditeurs à bien réfléchir avant de renoncer aux services d'un armateur canadien qui a investi ici et qui embauche des Canadiens. Faute de telles exigences, nous risquons de perdre la flotte canadienne. C'est ce qui s'est produit dans de nombreux pays européens qui doivent aujourd'hui mettre en place des registres secondaires afin d'éviter que les infrastructures disparaissent en même temps que les navires.

M. Forrestall: L'argument de la Commission de transport des provinces de l'Atlantique est néanmoins valable. On n'aime pas payer un service qu'on n'utilise pas.

M. Hall: Ils bénéficie du moins en partie du service, que ce soit pour une journée ou pour 15 jours. J'estime que la formule du 120e est raisonnable.

M. Friesen: je vous signale dès le départ que je ne suis pas membre régulier de ce Comité. Je ne connais donc pas à fond le dossier. J'aimerais d'abord savoir si votre organisation compte des membres sur la côte ouest?

M. Hall: Non. Je suis aussi président d'une autre organisation dont les activités sont actuellement en veilleuse. C'est l'Association des armateurs canadiens. À une certaine époque, nous avons voulu fondre les deux en une organisation réellement nationale. Nous n'y sommes pas parvenus parce que là-bas ce n'est pas la même espèce. . .

M. Friesen: Attention, pesez bien vos mots.

[*Texte*]

Mr. Hall: I mean it in the kindest way. In the Great Lakes, east coast, we are talking—if I can use the term—proper ships; in other words, great big bulk carriers, tankers or whatever.

Mr. Friesen: You are not getting any better.

Mr. Hall: There is nothing wrong with tugs and barges, but it is a slightly different operation. In any event, they do have their own association out there. It is called the Council of Marine Carriers. It represents the towboat operators, and does so quite well.

There is nothing against it. We have approached them to see if there might be a way we could work more closely in certain areas. They seem to prefer to be independent.

Mr. Friesen: I think the word "dominion" is nice and nostalgic.

Mr. Hall: So is Canadian.

Mr. Friesen: I wish it were appended to a lot more titles, but it does go from sea to sea.

Mr. Hall: Correct, sir.

Mr. Friesen: I just wondered about that.

I would like you to expand on your response to Captain Morrissey's private questioning regarding the linkage of the east-to-west-coast trade, which I presume goes through the canal, and the viability of that trade. It seems to me it is not very extensive right now, not much is going on.

Mr. Hall: That is right, sir.

Mr. Friesen: What is the deterrent?

Mr. Hall: There is basically not that much trade going on that I am aware of, Vancouver to Halifax, or vice versa, except there seems to be, and I guess we really have not looked at it too much, because there has been no demand to look into these types of trades, but, as I mentioned in reviewing some of the applications, we suddenly find there seems to be some of this trade building up, of raw materials from Nova Scotia going out to Vancouver.

There is an awful lot of talk about grain. It is cheaper to move grain east from Vancouver through the Panama Canal than it is to come through Thunder Bay, where you have to pay all the regulated charges, be it tolls, pilotage, regulated port fees or elevation fees.

• 1155

Earlier, Mr. Tobin mentioned deregulation. Marine was not hit by deregulation in the sense that the railways and everybody else were because we are not regulated rate-wise, but we sure as hell are regulated cost-wise. A lot of

[*Traduction*]

M. Hall: Je ne l'entends pas du tout au sens péjoratif. Sur les Grands lacs et sur la côte est, ce sont, si je puis m'exprimer ainsi—de vrais navires; autrement dit, d'énormes cargos, des pétroliers et autres bâtiments du genre.

M. Friesen: Ça ne s'améliore pas.

M. Hall: Je n'ai rien contre les remorqueurs et les chalands, mais leurs activités ne sont pas tout à fait assimilables aux nôtres. De toute façon, ils ont leur propre association professionnelle, à savoir le Council of Marine Carriers. Ce conseil représente très bien les intérêts des propriétaires de remorqueurs.

Nous n'y trouvons rien à redire. Nous les avons pressentis pour voir s'il ne serait pas possible d'établir des liens de coopération plus étroits dans certains secteurs. Apparemment, préfèrent demeurer indépendants.

M. Friesen: Je trouve que le terme «Dominion» sonne bien et qu'il a une certaine valeur nostalgique.

M. Hall: Comme le terme canadien.

M. Friesen: Je voudrais le voir plus souvent dans les titres, mais il est néanmoins utilisé d'un océan à l'autre.

M. Hall: C'est exact, monsieur.

M. Friesen: Je me posais tout simplement la question.

J'aimerais que vous complétiez un peu votre réponse aux questions du Capitaine Morrissey au sujet du lien entre la direction est-ouest des échanges, qui passent présumément par le canal, et la viabilité de ce commerce. J'ai l'impression que c'est assez limité à l'heure actuelle.

M. Hall: C'est exact, monsieur.

M. Friesen: Quel est l'obstacle?

M. Hall: Cette situation tient essentiellement au fait qu'à ma connaissance du moins, il y a très peu d'échanges entre Vancouver et Halifax. Nous n'avons jamais réellement examiné en détail la situation mais les demandes que nous étudions indiquent une augmentation des expéditions de matières premières de la Nouvelle-Écosse vers Vancouver.

Il est énormément question d'expédition des céréales. C'est bien moins coûteux d'expédier des céréales de Vancouver vers l'est en passant par le canal de Panama qu'en passant par Thunder Bay puisque dans ce dernier cas les expéditeurs doivent payer tous les droits réglementés, notamment les droits de passage, les frais de pilotage, les frais portuaires ou les frais d'élévation.

Monsieur Tobin a parlé plus tôt de déréglementation. Les activités maritimes n'ont pas été touchées par la dérèglementation comme le secteur ferroviaire et tous les autres secteurs du transport étant donné que nos tarifs ne

[*Text*]

our costs are mandated by government or by government agencies.

So as we look into this, and as these newer-class vessels I referred to earlier start getting more and more involved in outside Great Lakes activities, because in the past five years there has not been sufficient cargo to maintain the whole fleet. . . Some of them are even going out in the middle of the summer now and trading to Europe just to keep busy, because we do have a situation where we are operating for only nine months of year to begin with, because the seaway is closed. If you are tied up for another three months in mid-summer because there is no trade, you are foolish to remain in that market; you had better start looking for other markets.

So I am saying that I believe there will be some trade developing there, but I am not saying it will happen today or tomorrow. I would rather see that left open. Still apply the waiver system; do not knock it out altogether and then have to change the act later on when suddenly a trade develops.

Mr. Friesen: Do the eastern operators who depend on the seaway trade base their projections simply on seaway trade and then the other summer trade is bonus, or do they assume that their cost of operation and their profit and loss is going to include nine months or twelve months of service?

Mr. Hall: A normal Great Lakes operator would budget for a nine-month operation. He knows he is shut down for the winter. Now, the exception to that is this new class of salty laker or dual-purpose ship that can go out in the winter. But the standard laker, those ships that are built and designed strictly for the Great Lakes, cannot physically go beyond Anticosti Island. They would break up if they tried. That is obviously a nine-month budget.

Now, with what has happened over the past few years, obviously, they have to make provisions in that budget for what has happened trade-wise. As I said, I would say that, on average, over the last four or five years we had 30 ships idle for July and August. That does not help the bottom line. Now, unfortunately those ships are the ones that cannot go out. The newer ones, the ones that can go out, are the ones that disappear in the summertime. While there is a slow period they will disappear and then they come back for the fall rush.

Mr. Friesen: Are some of the rail rates—for example, from Hamilton to Vancouver or, let us say, steel from Hamilton—not based on the existence of alternative shipping by way of the Panama Canal as the cheaper way to ship?

Mr. Hall: Hamilton to Vancouver?

Mr. Friesen: Yes. I have heard that is the case. I have not ever looked at the rates, but I understand that, because it would be possible to ship steel from Hamilton

[*Translation*]

sont pas réglementés; par contre, nos coûts le sont bel et bien. La plupart de nos coûts sont fixés par l'État ou par des organismes publics.

Ainsi, quand j'ai plus tôt dit que les navires plus récents exercent de plus en plus leurs activités à l'extérieur des Grands lacs, car depuis cinq ans, le volume des marchandises ne suffit pas à assurer la survie de la flotte tout entière. . . certains navires partent même pour l'Europe en plein été parce que la Voie maritime n'est ouverte que neuf mois par an. Si les navires restent en plus inactifs pendant trois mois, en plein été, faute de marchandises, les armateurs seraient fous de rester cantonnés sur ce marché. Ils ont tout intérêt à trouver d'autres débouchés.

J'estime donc qu'il y aura augmentation du cabotage mais je ne crois pas que ce soit pour aujourd'hui ni même pour demain. Il faut donc éviter de fermer cette porte. Maintenez le régime des exemptions. Si vous l'éliminez, vous risquez de devoir modifier la loi advenant une augmentation des volumes transportés.

M. Friesen: Les armateurs de l'est qui dépendent du cabotage le long de la Voie maritime tablent-ils uniquement sur ce trafic, prenant les autres contrats estivaux en prime, ou calculent-ils leurs coûts d'exploitation et leurs résultats sur une campagne de neuf ou de douze mois?

M. Hall: Normalement, un armateur des Grands lacs fait ses calculs en fonction d'une campagne de neuf mois. Il sait que tout s'arrête l'hiver. Or, ceux qui exploitent la nouvelle catégorie de navires des Grands lacs aptes à la navigation hivernale font exception. Toutefois, le navire classique des Grands lacs est conçu et construit uniquement pour la navigation sur les Grands lacs et il n'est pas fait pour aller au-delà de l'Ile d'Anticosti. Sa coque n'y résisterait pas. C'est manifestement un budget établi sur neuf mois.

Cependant, il est clair qu'il ont modifié leurs projections financières pour tenir compte de l'évolution de la demande au cours des dernières années. Comme je l'ai déjà dit, depuis quatre ou cinq ans, nous comptons en moyenne trente navires inactifs pendant juillet et août. Cela n'améliore en rien les résultats. Or, ces navires sont incapables de naviguer l'hiver. Les navires de construction plus récente qui pourraient naviguer l'hiver sont ceux qui disparaissent l'été. Ils vont ailleurs pendant les périodes creuses et reviennent pour la période de pointe, en automne.

M. Friesen: Certains tarifs ferroviaires—par exemple, pour l'expédition de l'acier depuis Hamilton jusqu'à Vancouver—ne sont-ils pas établis compte tenu du fait qu'il serait moins coûteux d'expédier cet acier par bateau via le canal de Panama?

M. Hall: De Hamilton à Vancouver?

M. Friesen: Oui. J'ai entendu dire que c'est le cas. Je n'ai pas examiné les tarifs, mais je crois que les compagnies ferroviaires établissent leurs tarifs de fret non

[*Texte*]

or say Sydney by way of the canal to Vancouver considerably more cheaply—although it might take longer, it is considerably cheaper—and the railways have to compete with that, they base their freight rates not on the actual cost of the rail shipment but on the fact that there is competition out there that could beat them. Are you aware of that?

Mr. Hall: We are not too heavily involved in the movement of manufactured goods, to be honest. It is strictly bulk cargo. For manufactured goods on the seaway, for example, the volume is quite low. I would say that for the total trade you may be looking at 10% or 20%. I am guessing here, but it is in that order. It tends to be moved by ocean ships designed to carry that type of cargo. We can carry it, but the ships are not really designed for that; they are designed for bulk trades. But yes, I would see that the water rate from Sydney to Vancouver obviously would be very, very competitive with rail.

I know that at the Port of Halifax they complain about deregulation and what is happening to them with respect to rail rates for moving containers up to Montreal. There are an awful lot of scenarios one could develop that show all sorts of different trades you could perhaps win or perhaps lose.

Mr. Johnson: I want to touch briefly on a question Mr. Tobin asked about the reference you made to the clauses 7 and 8, regarding function. Mr. Hall, you feel very strongly that the criteria referring to the commercial, economic and technical criteria in connection with Canadian ships could be a serious flaw if it is interpreted the wrong way and that it could put a lot of onus on the commission to determine whether they are going to issue the waiver for economic reasons rather than the non-availability of Canadian ships.

• 1200

Mr. Hall: I think it would be very dangerous, because this is not like deregulation in air and rail. There you are talking in a North American context where we both have the same standards of living and therefore we have roughly the same wages and benefits.

If you start talking about a Third World ship coming here with very cheap labour, you are comparing apples and oranges. I do not think it is right. I suspect the amount of trade done under the waiver system is very low, from everything I have seen, and it could be the first step towards saying that perhaps we should allow them in the coastal trade as well because it is cheaper.

Do you want a national fleet? I think that is the question. Most countries think that they should have a

[*Traduction*]

pas en fonction du coût réel d'expédition par rail mais bien en tenant compte du fait que l'acier peut être expédié par bateau de Hamilton ou de Sydney vers Vancouver en passant par le canal, à bien meilleur marché, même si c'est plus long. Sans cela, la concurrence l'emporterait. En êtes-vous conscient?

M. Hall: Je vous avoue bien franchement que nous nous occupons très peu de l'expédition de produits manufacturés. Nous nous occupons uniquement de marchandises en vrac. Par exemple, le volume des produits manufacturés expédiés par la Voie maritime est très faible. J'imagine que cela représente entre 10 et 20 p. 100 du total. C'est une supposition mais cela vous donne un ordre de grandeur. Ces marchandises sont surtout expédiées par navires trans-océanique spécialement conçus. Nous pouvons aussi transporter ces marchandises, mais nos navires ne sont pas conçus pour cela; ils sont conçus pour le transport de marchandises en vrac. J'admets toutefois que le tarif du transport maritime entre Sydney et Vancouver serait très compétitif par rapport au transport ferroviaire.

Je sais que les administrateurs du port de Halifax se plaignent de la dérèglementation et des pressions que cela exerce sur les tarifs du transport ferroviaire des conteneurs jusqu'à Montréal. Peu importe les scénarios que nous utilisons, il y aura des gagnants et des perdants, selon les catégories.

M. Johnson: J'aimerais reprendre brièvement une question posée par M. Tobin au sujet de vos commentaires sur les articles 7 et 8 qui traitent des fonctions de la Commission. Monsieur Hall, vous semblez être convaincu du fait que les critères commerciaux, économiques et techniques qui s'appliquent aux navires canadiens pourraient créer de sérieuses difficultés s'ils étaient mal interprétés, en ce sens qu'il appartiendrait à la Commission de déterminer si elle doit accorder l'exemption pour des raisons d'ordre économique plutôt qu'en fonction de la disponibilité de navires canadiens.

M. Hall: J'estime que cela pourrait être très dangereux puisqu'il n'y a pas de comparaison possible avec la déréglementation des transports aériens et ferroviaires. Puisque les niveaux de vie sont les mêmes en Amérique du Nord, nous avons sensiblement les mêmes salaires et les mêmes avantages sociaux.

Par contraste, les navires venant de pays du Tiers monde ont accès à une main-d'oeuvre très bon marché et la comparaison cesse alors d'être valable. Je ne crois pas que ce soit juste. D'après les chiffres que j'ai vus, le nombre d'exemptions accordées est très faible et je crains que cela nous amène à dire qu'il faut aussi leur permettre de participer au cabotage parce que ce serait meilleur marché.

Voulez-vous une flotte nationale? Voilà la question qu'il faut poser. La plupart des pays estiment avoir besoin

[*Text*]

national fleet and the Americans are a perfect example. They will not let anybody in. I think we have been reasonable in this country. Do we want somebody here to look after our needs when we have a major movement such as the major sales of grain to Russia?

You cannot rely on foreigners to come here. They would not come in if they found some trade in some other part of the world. They do not necessarily like trading at the seaway. It is awkward, they are not used to it and they bump and damage the ship. Our fleet is experienced, and knows the trade and is there, whether there is no need, as in the last few years, or a major need. Suddenly we can move it.

Mr. Tobin: I have a question to Mr. Hall. I want to go back to inter-coastal trade for a minute. Basically Mr. Bennett is arguing that so long as the inter-coastal definition remains in the act, their ability to use at least the potential of foreign-flag vessels to move stuff through the canal back into eastern Canadian ports is a competitive pressure applied to the railway in negotiating rates. You understand that of course.

Mr. Hall: Yes.

Mr. Tobin: He has a point and you agree that to some extent he is correct. We are protecting something that in the normal sense of the word is non-existent. There is some capacity, but it is operating on the east coast and is not inter-coastal. To try to accommodate Mr. Bennett's concern, and at the same time bearing in mind not selling out the potential in the process, what if the bill were to envision dropping all duties on intercoastal trade? You would still have the waiver system and still have to apply, but there would be no duty.

Mr. Hall: Mr. Tobin, I can see your point, but so long as we still have reference to economic measures, you immediately tie in the freight rate they are going to be offering, which is bound to be lower if they have foreign crews. You take away the penalty, which would have perhaps been offset a bit and bring it a little closer to what the Canadian rate would be. I have a problem with it.

Mr. Tobin: On the last page with cruise ships, it is precisely what you recommend. We are supposed to be consistent in the bill.

Mr. Hall: I do not know where that whole thing is going.

Mr. Tobin: Just to be clear, I agree with you. I think we are going to have to do something on this blanket exemption for cruise ships and I would be surprised if we do not do it by the time we hear from all the witnesses. There are 100 passengers or more because a trade is developing in the Great Lakes. There is a real concern, because we are going to cut off an industry in its infancy. You are saying not to have that blanket exemption because it is dangerous and prohibits the Canadian

[*Translation*]

d'une flotte nationale et les Américains en sont le meilleur exemple. Ils bloquent totalement l'accès. J'estime que nous avons été raisonnables au Canada. Voulons-nous assurer la présence d'armateurs canadiens qui pourront répondre à nos besoins si nous devons expédier des quantités importantes de céréales vers la Russie?

On ne peut pas compter sur la venue d'étrangers. Ils ne viendraient pas ici s'ils pouvaient obtenir des contrats ailleurs. Ils n'aiment pas particulièrement emprunter la Voie maritime. Ce n'est pas pratique pour eux, ils n'en ont pas l'habitude et ils endommagent leurs navires. Nos pilotes sont expérimentés, ils connaissent le système et ils sont toujours là, que la demande soit grande ou faible. Ils peuvent répondre rapidement à l'appel.

M. Tobin: J'aimerais poser une question à M. Hall. J'aimerais revenir un instant à la question du cabotage. M. Bennett prétend essentiellement que tant que la définition de cabotage sera maintenue dans la loi, nous pourrons faire jouer le levier de navires battant pavillon étranger pour assurer le transport vers l'est canadien en passant par le canal pour inciter les compagnies de chemins de fer à accorder des tarifs compétitifs. Vous comprenez tout cela bien sûr.

M. Hall: Oui.

M. Tobin: C'est l'argument qu'il invoque et vous admettez qu'il n'a pas tout à fait tort. Nous protégeons un service qui est presque inexistant. Il existe une certaine capacité sur la côte est mais ce n'est pas pour le cabotage. Si le projet de loi éliminait tous les droits sur le cabotage, cela permettrait de satisfaire M. Bennett sans devoir céder tous nos atouts; qu'en pensez-vous? L'obligation de demander une exemption serait maintenue mais il n'y aurait plus de droits.

M. Hall: Monsieur Tobin, je vois où vous voulez en venir mais tant qu'il sera question de mesures d'ordre économique, il faudra tenir compte des tarifs et ils seront forcément plus faibles si les équipages sont étrangers. Cette pénalité permettrait de réduire un peu l'écart avec les tarifs canadiens. J'aurais de sérieuses réserves.

M. Tobin: A la dernière page, c'est exactement ce que vous recommandez pour les navires de croisière. Les dispositions du projet de loi sont censées être cohérentes.

M. Hall: Je ne sais pas où tout cela doit mener.

M. Tobin: Je suis parfaitement d'accord avec vous. Nous devrons repenser cette exemption générale pour les navires de croisière et je crois que nous y viendrons quand nous aurons entendu tous les témoins. Le contraire m'étonnerait. Il est question de 100 passagers ou plus parce que la demande est à la hausse sur les Grands lacs. Il y a lieu de s'inquiéter si nous ne voulons pas étouffer un secteur dans son enfance. Vous préconisez l'élimination de cette exemption générale parce qu'elle est

[*Texte*]

potential. In the process you are saying to let these people operate under a waiver system, but we will remit duties.

• 1205

Mr. Hall: But there is a trade that already exists there. As I understand it, it is there. It is just a question of whether or not you want to let Canadians get into it eventually. That is my understanding of the situation. In this other trade, the intercoastal trade, there is some trade—not much, granted.

Mr. Tobin: Foreign or domestic.

Mr. Hall: Right. But I am saying it is coming.

Mr. Tobin: When?

Mr. Hall: I do not know. But if the Wheat Board keeps talking the way they are talking, it may happen tomorrow.

Mr. Forrestall: I wonder, Mr. Chairman, if the witness would care to answer that last question in the context of the Arctic, not just Vancouver to east coast ports in Canada. It is also the resources of our Arctic. Is Halifax to Baffin intercoastal? Is it coastal? It is the third coast. We sometimes tend to forget that what we do is not always completely stupid, just most of the time.

Mr. Tobin's question is very interesting. When? Cast your mind out in front of you a bit, Norman. Do you see any activity in the Arctic? Are Canadian entrepreneurs, members of Dominion Marine Association, looking down the road? Is there any hope for an expansion of a Canadian fleet to operate in the Arctic? Do we have enough experience from *M.V. Arctic* to allow our entrepreneurs to look in that direction? What do you see generally, economically?

Mr. Hall: With respect to the Arctic, I think it is a question of developing trade up there, and there is not much at this stage of the game. There is the mine at Nanisivik, and the *M.V. Arctic* seems to be able to handle that quite well. I do not think they are suffering from lack of shipping to move it.

The oil and gas play up there, that is subject to so many international interferences that it is not clear as to where it is going. The same as the east coast offshore, that is not clear. People invested a heck of a lot of money and lost their shirts when things suddenly died.

I would say that is not a priority of our members at this point of time. Once you get into Arctic shipping you are getting into specialized shipping and expensive shipping.

Mr. Forrestall: The other thing Mr. Tobin and Mr. Johnson were getting into was the degree to which water-competitive rates are used as a negotiating tool with the railways, both CN and CP. That of course is also

[*Traduction*]

dangereuse et qu'elle menace la viabilité de la marine canadienne. En même temps, vous êtes prêt à maintenir les autres exemptions et à rembourser les droits.

M. Hall: Mais la demamde existe déjà. Du moins, je le crois. Il s'agit tout simplement de savoir si nous voulons que les Canadiens puissent un jour se tailler une place sur ce marché. Voilà comment je comprends la situation. Par contraste, le marché du cabotage existe, même s'il est très étroit, je l'admets.

M. Tobin: Étranger ou intérieur.

M. Hall: C'est exact. Je vous dit qu'il s'améliorera.

M. Tobin: Quand?

M. Hall: Je n'en sais rien. Mais si la commission canadienne du blé continue de parler comme elle le fait maintenant, cela pourrait se produire demain.

M. Forrestall: Monsieur le président, je me demande si le témoin accepterait de répondre à cette dernière question en l'adaptant à l'Arctique et non pas en fonction uniquement des expéditions de Vancouver vers les ports de la côte est. Il existe aussi des ressources dans l'Arctique. Le transport maritime de Halifax à Baffin est-il du cabotage? C'est notre troisième côte. Nous avons tendance à oublier que nos décisions ne sont pas entièrement stupides, même si c'est presque toujours le cas.

La question de M. Tobin est très intéressante. Quand? Norman, pensez un peu à l'avenir. Prévoyez-vous des activités de transport maritime dans l'Arctique? Les entrepreneurs canadiens, membres de la Dominion Marine Association, songent-ils à l'avenir? Peut-on espérer une expansion de la flotte maritime dans l'Arctique? L'expérience du *M.V. Arctic* est-elle suffisante pour inciter nos entrepreneurs à envisager cela? Quelles sont les perspectives, notamment au plan économique?

M. Hall: Il faudrait mousser la demande dans l'Arctique, mais il y a très peu d'activité dans cette région pour le moment. Le *M.V. Arctic* semble pour l'instant très bien répondre aux besoins de la mine de Nanisivik. Celle-ci ne semble pas souffrir d'un manque de transport maritime.

En outre, les perspectives de mise en valeur des hydrocarbures dépendent tellement de facteurs internationaux qu'il est difficile de dire ce que réserve l'avenir. Il en va de même des projets au large de la côte est. Les investisseurs y ont injecté des sommes massives et ont tout perdu quand le marché s'est effrondré.

Je dois avouer que ce n'est pas la priorité de nos membres pour l'instant. Le transport maritime dans l'Arctique serait forcément spécialisé et très coûteux.

M. Forrestall: M. Tobin et M. Johnson ont aussi relevé le fait que la compétitivité du transport maritime est utilisée comme carte de négociation avec les compagnies de chemins de fer, le CN comme le CP. A cela s'ajoute

[*Text*]

interlinked with the rail access both those monoliths have in the United States. It is, however, somewhat of a myth that Canadian ships cannot operate competitively with foreign ships.

Mr. Hall: A myth?

Mr. Forrestall: You fellows always use the argument that... Not you, I am sorry. We always had the argument that we cannot develop a Canadian merchant marine because it cannot compete. I believe a Canadian merchant marine could compete most effectively with 80% of the vessels that you as a shipper would care to charter. You are not going to charter in an insurance risky bottom. That is not good business. It does not make sense any more, particularly when you are selling service in a highly competitive situation.

Mr. Hall: Right.

Mr. Forrestall: I am just saying that I think you would agree with me that Canadian entrepreneurs are effective. They have gone through a very stringent belt-tightening period. They are still in it. They have survived, and they are stronger in some cases, much stronger as a matter of fact. I think they are quite capable of being highly competitive, and I look forward to a Canadian merchant marine, as I have for 25 years. Get on with it.

Mr. Hall: We are working on it.

Mr. Johnson: We were talking a few minutes ago about the potential for trade in the Arctic. I think it is worth mentioning that studies have been going on now for seven or eight years on possible routes for liquified gas carriers bringing gas down from the Arctic, if and when such time oil development takes place up there, so we may not be as far into the future as we expect before we will have a requirement for that type of vessel operating on the east coast.

• 1210

Mr. Hall: You are talking about a very, very expensive unit when you start getting into gas carriers. More than likely that would be a consortium. I do not know if any one Canadian shipping company would want to get into it.

Second, if it is going to be international trade, from the Arctic to Europe or wherever it is going, it definitely will not be Canadian flag unless there is some incentive for it to be Canadian flag. They will go the cheapest route. If Liberia says there is no corporate tax and you can hire any crew you want, that is where it will be flagged.

Mr. Johnson: What I was trying to point out is that the route has been surveyed along the Canadian seaboard to come into the Gulf of St. Lawrence or east of Newfoundland—

Mr. Hall: Oh, I see.

[*Translation*]

l'accès de ces deux monolithes aux États-Unis. C'est néanmoins un mythe que les navires ne peuvent pas soutenir la concurrence des navires étrangers.

M. Hall: Un mythe?

M. Forrestall: Vous invoquez l'argument selon lequel... pas vous, excusez-moi. Certains prétendent toujours qu'il est impossible de créer une marine marchande canadienne parce qu'elle ne serait pas compétitive. Je suis persuadé qu'avec 80 p. 100 des navires que vous pourriez affréter en tant qu'expéditeurs, une marine marchande canadienne serait tout à fait compétitive. Vous n'iriez pas affréter un rafiot dédaigné des assureurs. Ce serait contraire au sens des affaires. Ce serait insensé sur un marché où la concurrence est féroce.

M. Hall: Tout à fait.

M. Forrestall: Vous admettrez toutefois que les entrepreneurs sont efficaces. Ils ont survécu à une période de vaches maigres. Ils sont toujours là. Ils ont survécu et sont mêmes plus vigoureux qu'avant. J'estime qu'ils sont tout à fait capables de soutenir la concurrence et j'espère toujours la création d'une marine marchande canadienne, comme je le fais depuis 25 ans. Qu'attendez-vous?

M. Hall: Nous nous y employerons.

M. Johnson: Nous avons parlé il y a quelques minutes des perspectives du transport maritime dans l'Arctique. Je vous signale que des études ont été entreprises il y a sept ou huit ans pour déterminer quelle route pourraient emprunter les méthaniers qui desserviraient l'Arctique si les projets d'exploitation du pétrole voyaient le jour. Ainsi, la demande pour ce genre de navires basées sur la côte est se fera sans doute sentir beaucoup plus tôt que vous ne le prévoyez.

M. Hall: Les méthaniers coûtent très très cher. Il s'agirait donc probablement d'un consortium. J'ignore si une société canadienne de navigation voudrait se lancer là-dedans.

En second lieu, s'il s'agit d'un commerce international depuis l'Arctique jusqu'à l'Europe ou ailleurs, on ne battra certainement pas pavillon canadien à moins que ce soit avantageux. Les gens prendront les moyens les plus économiques. Si le Libéria n'impose pas d'impôts sur les sociétés et permet à un navire d'embaucher n'importe quel équipage, alors c'est son pavillon que l'on arborera.

M. Johnson: On a fait des études cartographiques le long du littoral canadien afin de voir si l'on peut entrer dans le golfe du Saint-Laurent à l'est de Terre-Neuve.

M. Hall: Oh, je vois.

[*Texte*]

Mr. Johnson: —through either the Strait of Belle Isle or east of Newfoundland, coming into the Gulf of St. Lawrence that way. I think the study was done about six or seven years ago.

As Mr. Forrestall says, we did have a witness, the day before yesterday I guess it was, who showed us figures that Canadian carriers, owners, were hauling one particular commodity—bulk salt, for instance—cheaper than a foreign vessel had quoted. This puts more emphasis on my belief that when there was no Canadian vessel available because of the particular time of year the foreign vessel could jack its price up—

Mr. Hall: Oh, sure.

Mr. Johnson: The Canadian shipper was disadvantaged by the fact that there were not enough Canadian vessels available. Planning is necessary, because it was quite possible that in this particular case there might have been vessels available if they had known in advance.

Mr. Hall: That is the whole point of what we are saying, Mr. Johnson. We require a bit of advance notice. I do not want to penalize anybody unduly.

The Chairman: On behalf of my colleagues, Mr. Hall, I must say that we notice one more time why the Dominion Marine Association is so highly respected. *Merci beaucoup.*

Mr. Hall: Thank you very much, Mr. Chairman. Thank you, gentlemen.

Mr. Tobin: On March 16 I am going to be on one of the Dominion Marine Association's member's vessels. It will sail out of the Port of Montreal to Newfoundland on a maiden voyage.

Mr. Hall: Oh, is that right? Good. What ship is that?

Mr. Tobin: I do not know the name of the ship. Is Ace part of the. . .?

Mr. Hall: Ace, yes.

Mr. Tobin: It is a container operation going to Corner Brook, which happens to be in my riding.

An hon. member: Are you going on one of the containers?

Mr. Tobin: Yes. I am going as a transportation critic. I want to get a first-hand look at life at sea, for all of 36 hours.

The Chairman: Gentlemen, we have the pleasure to have with us from the Nova Scotia Department of Industry, Trade and Technology the deputy minister, Mr. Thomas G. Merriam, and their policy adviser, Mrs. Gillian Wood.

Mr. Merriam, we are ready to hear your presentation. There will be questioning after that. We intend to close around 1 p.m.

[*Traduction*]

M. Johnson: . . . soit par le détroit de Belle-Isle ou à l'est de Terre-Neuve jusqu'au golfe du Saint-Laurent. Cette étude remonte à il y a six ou sept ans.

Comme l'a précisé M. Forrestall, avant hier, un témoin nous a démontré que les propriétaires et les transporteurs canadiens pouvaient transporter des marchandises comme du sel en vrac pour moins cher qu'un navire étranger. Cela vient confirmer ce que je disais à propos du comportement des navires étrangers lorsqu'aucun navire canadien n'est disponible. Ils peuvent hausser leur prix.

M. Hall: Oh, certainement.

M. Johnson: L'expéditeur canadien était défavorisé du fait qu'il n'y avait pas suffisamment de navires canadiens. La planification est nécessaire, car il est tout à fait possible en l'occurrence, qu'on ait pu obtenir des navires canadiens si ces derniers avaient été prévenus.

M. Hall: C'est justement ce que j'affirmais, monsieur Johnson. Nous avons effectivement besoin d'un préavis. Je ne veux pas pénaliser qui que ce soit.

Le président: Au nom de mes collègues, monsieur Hall, je dois reconnaître que l'on voit encore une fois pourquoi la Dominion Marine Association jouit d'un tel respect. *Thank you very much.*

M. Hall: Merci beaucoup, monsieur le président. Merci, messieurs.

M. Tobin: Le 16 mars, je serai à bord d'un bateau appartenant à la Dominion Marine Association. Il effectuera son voyage inaugural de Montréal jusqu'à Terre-Neuve.

M. Hall: Vraiment? Formidable. De quel navire s'agit-il?

M. Tobin: Je n'en connais pas le nom. Est-ce que Ace fera partie du. . .?

M. Hall: Oui, Ace.

M. Tobin: Il s'agit d'un chargement de conteneurs se rendant à Corner Brook, dans ma circonscription.

Une voix: Allez-vous accompagner un des containers?

M. Tobin: Oui, j'y vais comme critique des transports. Je veux savoir de première main comment se passe la vie en mer, tout au moins pendant 36 heures.

Le président: Messieurs, nous avons maintenant le plaisir d'accueillir M. Thomas G. Merriam, sous-ministre de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie de la Nouvelle-Écosse ainsi que sa conseillère en matière politique, Mme Gillian Wood.

Monsieur Merriam, nous sommes prêts à vous entendre, après quoi nous passerons aux questions. Nous avons l'intention de lever la séance vers 13 heures.

[*Text*]

• 1215

Mr. Thomas G. Merriam (Deputy Minister, Department of Industry, Trade and Technology, Province of Nova Scotia): Thank you very much. I am very pleased to be here.

Just to frame the remarks I am about to make, it is appropriate to note that the department I represent is the department that works with, as the name implies, industry-related and economic development matters in Nova Scotia. So we have a very definite interest in all topics that affect economic development in Nova Scotia, and that is the context in which we come forward to speak with you today.

The introduction of Bill C-52, respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships, incorporates a number of aspects of the coastal trade previously addressed by the Canada Shipping Act, section 15, under the heading of coasting trade of Canada, and also by provisions for exemptions from the act. The role of ship-related activities has had a significant history that is long and well documented in Nova Scotia. Ships as a form of transportation for goods and as a link to resource development have played a significant role in economic development in the province. Transportation issues have been central to evolving a sound policy that will enhance our potential growth.

It is vital to recognize the interrelationships between aspects of transportation services and the dependencies and implications arising from changes. The bill currently under discussion affects shipowners, ship users, shipbuilders, and mariners directly. Indirectly, all transportation legislation affects every aspect of economic development.

Bill C-52 provides that no foreign ship or non-duty-paid ship shall, except under licence, engage in the coasting trade in Canadian waters. This provides exclusive rights to Canadian-built or Canadian-registered duty-paid vessels within the 200-mile limit defined by the Territorial Sea and Fishing Zones Act. The definition of "Canadian vessel" implicitly defines Commonwealth vessels as foreign vessels. Under section 15 of the Canada Shipping Act, Commonwealth vessels were granted the right to engage in trade in some Canadian waters. Bill C-52 withdraws that right.

Section 15 of the Canada Shipping Act also provides for the granting of exemptions from the regulations by application to the Governor in Council, and more recently by the Coasting Trade Exemption Orders. Under the Coasting Trade Exemption Orders a foreign vessel could, upon application and payment of a fee established by the Customs Tariff Act and Excise Tax Act, be granted a waiver to conduct activities in Canadian waters. The Coasting Trade Exemption Orders stipulated that a waiver

[*Translation*]

M. Thomas G. Merriam (sous-ministre, ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie, Nouvelle-Écosse): Merci beaucoup, je suis très heureux d'être parmi vous.

Avant de commencer, je voudrais préciser que comme son nom l'indique, mon ministère est chargé de questions liées à l'industrie et au développement économique de la Nouvelle-Écosse. En conséquence, toutes les questions qui touchent au développement économique de la Nouvelle-Écosse nous intéressent de très près, et c'est d'ailleurs pour cela que nous avons tenu à venir ici aujourd'hui.

Le projet de loi C-52, ayant trait à l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés comporte certains éléments liés au cabotage, qui relevaient auparavant de l'article 15 de la Loi sur la marine marchande du Canada, sous la rubrique cabotage au Canada, ainsi que des exceptions à cette même loi. L'histoire des activités maritimes en Nouvelle-Écosse est longue, bien documentée et très importante. Le transport des marchandises par bateau et le lien avec ressources extérieures que cela constituait ont contribué de façon non négligeable au développement économique de la province. Les questions liées au transport ont été au coeur de l'élaboration des politiques susceptibles de favoriser notre croissance.

Il est primordial de reconnaître les liens nécessaires entre les services de transport et le changement et tout ce qu'il entraîne. À cet égard, le projet de loi dont vous êtes saisis touche les propriétaires de navires, leurs utilisateurs, les chantiers navals et les marins. De façon indirecte, toutes les lois liées au tranport ont des incidences sur chacun des aspects du développement économique.

En vertu du projet de loi C-52, aucun navire étranger ou navire non dédouané n'effectuera de cabotage dans les eaux canadiennes, à moins d'avoir une licence. Cela revient donc à donner des droits exclusifs à des navires dédouanés, construits au Canada ou enregistrés au Canada, dans les eaux territoriales en-deçà de la limite de 200 milles suivant la Loi sur la mer territoriale et les zones de pêche. La définition de «navires canadiens» considère implicitement les navires des autres pays du Commonwealth comme des navires étrangers. Or, en vertu de l'article 15 de la Loi sur la marine marchande du Canada, les navires du Commonwealth étaient autorisés à effectuer des transactions commerciales dans certaines eaux canadiennes. Le projet de loi C-52 leur retire ce droit.

L'article 15 de la même loi permet d'obtenir une exemption des règlements par une demande adressée au Gouverneur en conseil, et plus récemment, par le truchement des règlements relatifs aux exemptions dans le domaine du cabotage. En vertu de ces exceptions, une fois qu'un navire étranger a soumis une demande et payé des droits en vertu du tarif des douanes et de la Loi sur la taxe d'accise, il peut obtenir une exemption lui permettant de faire du cabotage en eaux canadiennes. Les exemptions

[*Texte*]

would be granted only if a suitable—that is, Canadian-built or import duty-paid—shipper vessel were not available. These exemption orders are now incorporated in the proposed Bill C-52.

The Nova Scotia government wishes to make its position clear on Bill C-52. The Nova Scotia government concurs with the territorial provisions of the bill that the limit be increased to 200 miles, and with the reservation of coasting trade for Canadian ships. It was the potential of advantages for Nova Scotia in its efforts to capture the secondary effects from the offshore vessel activity in oil exploration that in part prompted our approval of territorial increases and the exclusion of foreign vessels from the coasting trade.

We hold reservations about the definition of a Canadian vessel, given the existing level of customs and duties payable by foreign-built vessel owners. While recognizing the need for our transportation industry to be competitive, as the Government of Nova Scotia, we must question proposed legislation that may affect economic development in any sector. Granting the right to engage in coastal trading upon payment of the present level of duty is, in the opinion of many, an infringement on Canadian shipyards' ability to compete with foreign yards in building suitable vessels. Bill C-52 may therefore carry substantial implications for our shipbuilders and mariners, as well as for our shippers. This bill must be evaluated within the broader context of economic development.

Our second reservation concerns the licensing provisions in Bill C-52, paragraphs 4.(a) and 4.(b), and their implementation. As is the case for allowing foreign-built vessels to have access to Canadian registration upon payment of duty, granting a temporary licence to foreign vessels has repercussions for our shipbuilding industry, which we believe may not have been fully considered.

• 1220

Under paragraph 4.(a), upon determination that no Canadian ship is suitable and available, the Minister of National Revenue will grant a licence, provided that duties and taxes are paid as set out in paragraph 4.(b). Our concern is that in an attempt to employ a foreign ship, an applicant may deliberately select an application time to coincide with the lack of an appropriate Canadian ship.

The proposed bill implies that Canadian vessels will have the first opportunity to engage in shipping in Canadian coasting trade. The ability of applicants requesting a temporary licence to circumvent the spirit of the bill by making application when Canadian vessels are otherwise engaged violates that spirit. To ensure that Canadian vessels in practice have the first opportunity to

[*Traduction*]

relatives au cabotage précisent également qu'une dérogation serait accordée seulement dans les cas où un navire canadien ou dédouané n'est pas disponible. Ces exemptions ont été incluses dans le projet de loi C-52.

Le gouvernement de la Nouvelle-Écosse tient à ce que sa position au sujet du projet de loi C-52 soit clairement établie. Il est d'accord avec les dispositions territoriales repoussant la limite jusqu'à 200 milles et avec celles qui réservent le cabotage à des navires canadiens. Ce sont les avantages que représentaient pour la Nouvelle-Écosse les répercussions secondaires liées aux activités des bateaux étrangers dans le domaine de la prospection pétrolière qui nous ont incités à approuver l'élargissement des eaux territoriales et l'exclusion des navires étrangers pour le cabotage.

Nous n'en avons pas moins certaines réserves au sujet de la définition d'un navire canadien, étant donné le niveau actuel des droits de douane imposés aux propriétaires de navires étrangers. Nous reconnaissons volontiers que notre secteur des transports doit être concurrentiel, mais le gouvernement de la Nouvelle-Écosse s'interroge sur le bien-fondé de toute loi qui peut avoir des répercussions sur le développement économique de quelque domaine que ce soit. Or, l'autorisation de s'adonner au cabotage contre le paiement des droits actuels, constitue de l'avis de plusieurs, un obstacle à la construction de navires appropriés par nos propres chantiers navals, qui s'en trouveront donc moins compétitifs. Le projet de loi C-52 risque donc d'être lourd de conséquences pour nos chantiers navals et nos marins ainsi que pour nos expéditeurs. Il faut donc l'étudier en le replaçant dans la perspective plus vaste du développement économique.

Notre deuxième réserve porte sur les dispositions relatives à l'attribution de licences, soit à 4.a) et 4.b) et sur leur mise en oeuvre. Comme dans les cas où l'on permet aux navires étrangers de s'enregistrer au Canada contre le paiement de droits, l'attribution d'une licence temporaire aux mêmes navires aurait des conséquences sur notre industrie de la construction navale, et on n'en a pas suffisamment tenu compte.

En vertu de l'article 4.a), lorsqu'il est établi qu'aucun navire canadien n'est acceptable et disponible, le ministre du Revenu national accordera une licence, pourque vu que ce soit contre paiement des droits et taxes tel que précisé au paragraphe 4.b). Ce qui nous préoccupe là-dedans c'est qu'un navire étranger pourra choisir un moment précis à dessein afin qu'on ne puisse pas trouver de navire canadien satisfaisant.

Le projet de loi sous-entend que des navires canadiens auront la priorité en ce qui a trait au cabotage dans les eaux canadiennes. Or, la possibilité qu'auront certains requérants étrangers de demander une licence temporaire et ainsi de tourner l'esprit du projet de loi, en le faisant lorsque des navires canadiens sont occupés ailleurs, est tout à fait contraire à l'objectif visé. Pour veiller à ce que

[*Text*]

engage in coasting trade, our government recommends that a stated time period between applications and the granting of a licence be incorporated in Bill C-52, except in unusual or emergency situations. A Canadian vessel owner would then have the opportunity to make available a suitable vessel at the appropriate time, and the original applicant for waiver would be denied.

In conjunction with a strengthened licensing procedure, our government recommends that there be an increase in the fees payable for a temporary licence. The Customs Tariff and Excise Tax Act currently sets duty at 1/120 of 25% of the value of the vessel for each month or part thereof the vessel is engaged in Canadian coasting trade. We recommend that this duty be increased to ensure there is no cost advantage to importing foreign vessels on a temporary basis.

The recommendations proposed herein would alter two provisions of Bill C-52 and the related Customs Tariff and Excise Act. These provisions and their implementation carry substantial implications for our province, particularly for our shipyards and mariners. Bill C-52 and related legislation must be enacted to reflect fairly upon Nova Scotia's economic development in its entirety. While granting exclusive rights of coasting trade to Canadian ships is essential, it is important that these rights are not encroached upon by too generous access to foreign vessels through licensing procedures and practices.

The Government of Nova Scotia submits this response to the proposed Bill C-52 as part of a continuing effort to establish a national marine affairs policy. Our contention is that all aspects of marine affairs, including shipbuilding, transportation of goods, defence, resource activity and labour, should be evaluated within a single economic development context.

Without reference to and influence on such a policy, we have no recourse but to respond to individual actions taken by the federal government. The Nova Scotia government is fully aware of the implications of Bill C-52 for its ship users and the importance of producing barriers to competition that subsequently would benefit those users. However, we are constantly reminded that this type of legislation has repercussions for other economic sectors in Nova Scotia that may prove to be detrimental to our economy. We strongly recommend that the Government of Canada initiate a marine policy to reflect these varying and sometimes conflicting interests.

[*Translation*]

des navires canadiens aient véritablement la priorité en matière de cabotage, nous recommandons qu'on fixe une échéance à respecter pour l'obtention de la licence à partir du moment de la demande, et que cela soit inscrit dans le projet de loi et obligatoire sauf dans des cas d'urgence ou inhabituels. Cela permettrait à un propriétaire de navire canadien de fournir un navire approprié au moment approprié, et de refuser la demande d'exemption.

En plus d'une procédure d'attribution de licence plus stricte, notre gouvenement recommande qu'on augmente les droits de la licence temporaire. Le tarif des douanes et la Loi sur la taxe d'accise établissent des droits à 1/120 de 25 p. 100 de la valeur du navire par période d'un mois ou inférieure à un mois, pendant laquelle le navire s'adonne au cabotage dans les eaux canadiennes. Nous recommandons la majoration de ce droit afin qu'il ne soit pas avantageux d'importer des navires étrangers de façon temporaire.

Il s'agirait donc d'amender deux dispositions dans le projet de loi C-52 ainsi que les dispositions du tarif des douanes et des Lois sur la taxe d'accise s'y rapportant. Ces articles et leur mise en oeuvre représentent des conséquences non négligeables pour notre province, particulièrement nos chantiers navals et nos marins. Il faut donc veiller à ce que le projet de loi C-52 et les autres textes législatifs tiennent équitablement compte du développement économique global de la Nouvelle-Écosse. Bien qu'il soit essentiel d'accorder des droits exclusifs de cabotage aux navires canadiens, il est aussi importante que de tels droits ne soient pas annulés par des dispositions d'accès trop généreux à l'intention des navires étrangers par le truchement de l'attribution de licences.

Les avis ici exprimés par le gouvernement de la Nouvelle-Écosse au sujet du projet de loi C-52 s'inscrivent dans les efforts constants visant l'adoption d'une politique nationale en matière de questions maritimes. Nous estimons que tous les aspects liés à la vie maritime, y compris la construction navale, le transport des marchandises de la défense, les activités liées aux ressources et la main d'oeuvre, devraient faire l'objet d'une étude tenant compte du développement économique global.

En l'absence d'une telle politique, nous n'aurons d'autre recours que de réagir aux mesures ponctuelles du gouvernement fédéral. Le gouvernement de la Nouvelle-Écosse est pleinement conscient des répercussions que représentent le projet de loi C-52 pour ses citoyens qui utilisent des navires et des effets importants qu'il entrainera sur la concurrence en réservant certaines activités à ses utilisateurs. Cependant, nous avons constamment à l'esprit que ce projet de loi peut aussi avoir des conséquences économiques néfastes pour d'autres secteurs de la Nouvelle-Écosse. Nous prions donc instamment le gouvernement du Canada d'adopter une politique maritime susceptible de concilier tous ses intérêts divers et parfois conflictuels.

[*Texte*]

Perhaps I could just go on to say that our presence here is in the context of wanting to contribute to a formulation of a marine policy for Canada. This is one of a limited number of forums in which we can do so. This is the reason for being here today.

In addition, I would mention that we have participated in a coalition of government, industry and individuals in Nova Scotia who have, for the moment at least, focused on the concerns and interests of the Halifax/Dartmouth Industries Limited shipyard facility. That group has made some considerable progress in evaluating the needs of the shipbuilding industry, not only for the HDIL facility, but also beyond. There is a brief bit of information attached to our material that describes a bit of this activity, lists who has been involved and goes on further to confirm our overall interest in shipbuilding policy.

• 1225

Perhaps that also flags the issue of the fact that Bill C-52 does exempt fishing vessels and hydrocarbon production platforms from duty. That is another issue that is worthy of your consideration. I believe that, in the fullness of time, any marine policy would also have to address what our aspirations are in that area in the longer term.

I would be happy to attempt to answer any questions you have on any of these matters.

The Chairman: Mr. Tobin, please.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I note right away—it has almost become a consistent pattern now—that the submission made by the Department of Industry, Trade and Technology, Province of Nova Scotia, concurs with many other witnesses who have stated concern about putting in a minimum time requirement in the application for waiver to deter those who may use the absence of any requirement now as a means of waiting until the last moment and violating at least the spirit, the intent, of the regulations that currently exist. I note that and welcome it.

Mr. Chairman, the second specific recommendation made by Mr. Merriam is with respect to an increase in the fees payable for a temporary licence. Mr. Merriam makes that recommendation on the basis that we should ensure that foreign flag vessels that come in have no cost advantage.

Now, the committee is certainly not expert in whether or not there is a cost advantage when they come in or whether they come in on the basis of Canadian ships not being suitable. But to the extent that we have had testimony from a shipper—in this case, specifically The Canadian Salt Company Limited that came a day or two ago and testified—the information that was provided by The Canadian Salt Company... This is the point Mr. Forrestall was making with the last witness when he

[*Traduction*]

Si nous sommes venus ici ce matin, c'est parce que nous tenons à contribuer à l'élaboration d'une telle politique canadienne. C'est l'une des seules tribunes où nous pouvons prendre la parole là-dessus.

En outre, j'ajouterai que nous avons participé à un mouvement de coalition réunissant le gouvernement, l'industrie et des particuliers de la Nouvelle-Écosse, qui pour le moment, concentre leurs intérêts et leurs préoccupations sur les chantiers navals de la Halifax/Dartmouth Industries Limited. Le groupe a réalisé des progrès considérables dans l'évaluation des besoins de l'industrie de la construction navale, non seulement celles à Halifax et Darmouth mais également ailleurs. On trouvera d'ailleurs en annexe certains renseignements là-dessus, qui décrivent nos activités, donne la liste des membres et confirme notre désir général de voir l'adoption d'une politique relative à la construction navale.

Peut-être que cela met également en relief le fait que le projet de loi C-52 exempte le droit de douane les navires de pêche et les plates-formes de forage d'hydrocarbure. C'est là une question qui mérite votre attention. Je crois qu'avec le temps, toute politique maritime devrait aussi tenir compte de nos aspirations à long terme dans ce domaine.

Je suis disposé à répondre à toutes les questions que vous voudriez me poser sur le sujet.

Le président: Monsieur Tobin, à vous la parole.

M. Tobin: Monsieur le président, d'entrée de jeu je remarque qu'encore une fois, l'exposé du ministère de l'industrie, du commerce et de la technologie de la province de Nouvelle-Écosse reprend les idées exprimées par bon nombre d'autres témoins qui ont demandé d'imposer une échéance dans les cas de demandes d'exemptions afin de décourager ceux qui seraient tentés d'attendre la dernière minute pour faire leur demande, contrevenant ainsi, tout au moins, à l'esprit des règlements actuels. C'est avec plaisir que je note cette similarité.

Monsieur le président, la deuxième recommandation soumise par M. Merriam porte sur l'augmentation des droits contre lesquels on obtient une licence temporaire. M. Merriam veut ainsi que les navires étrangers ne soient pas avantagés.

Le Comité ne sait certainement pas si un navire étranger est avantagé sur le plan de coûts lorsqu'il arrive, ni même s'il peut entrer parce qu'il n'y a pas de navires canadiens acceptables. Cependant, nous avons entendu des témoignages, plus précisément, je songe à celui de la Canadian Salt Company Limited que nous avons entendu il y a un jour ou deux; or cette compagnie nous a fourni des renseignements en ce sens... c'est ce que disait M. Forrestall devant le dernier témoin lorsqu'il affirmait

[*Text*]

talked about the myth of Canadian ships not being competitive. To the extent that The Canadian Salt Company came an gave us evidence, the evidence—which, I humbly submit, I am sure even the witness, upon reflection, would agree was not particularly helpful for his case—indicated that either the most competitive price was from a Canadian ship, or Canadian ships were as competitive as anybody else. Really, in his case, his problem was that he just could not get a Canadian ship.

Therefore, I ask the question: first, on what basis do you make this recommendation that there be an increase in the fees, which we could not do in any case—it would have to be done by another department, another committee, another bill; and second, where is the example of where a foreign flag that is granted waiver is truly—given that theoretically there is not a Canadian ship available—that much cheaper? Where is the proof; where is the evidence?

Mr. Merriam: In our case, the point arises out of the fact that we have—

Mr. Tobin: I understand the point in theory, but I am wondering how—

Mr. Merriam: Yes, but I will just clarify what we meant in the statement we made. The point arises out of submissions made to us by a number of shipyard-related interests which indicated that the level of duty applicable on vessels coming into Canada is really not a deterrent, if you will, or does not even begin to equalize those costs. I believe you will likely have to look at it more on a case-by-case basis, because I am sure you can find examples that go to either end of the spectrum.

Mr. Tobin: Which is why it is important, when you make a flat recommendation that there be an increase in the fees, to know how much of an increase and where the evidence is to substantiate the increase.

Mr. Merriam: Our view was that the level of duty needs to be reviewed in the context of what the experience has been in the last—

Mr. Tobin: That is a different recommendation than the recommendation that there be an increase.

Mr. Merriam: I think when we refer to fees, we are referring to duties. That was the intent of the comment.

Mr. Tobin: I am sorry to be the devil's advocate here this morning, but how much of an increase are you recommending?

Mr. Merriam: I do not think we were prepared to recommend a specific amount, and in the same context, as I am sure you noted, we did not name a specific number of days in that waiver process. Our feeling was that there are others than ourselves who might give you better advice on the specifics of those two items. But we have received submissions that have said to go all the way to double the level of duty. I do not believe we would support that extreme a case, but we believe somewhere

[*Translation*]

qu'il est faux de penser que les navires canadiens ne peuvent faire concurrence. Selon le témoignage de la Canadian Salt Company—lequel n'est pas particulièrement favorable à sa cause, elle en conviendra sûrement après réflexion—le meilleur prix venait de navires canadiens ou ceux-ci pouvaient concurrencer n'importe quel autre navire. Le seul problème du représentant de cette compagnie, c'était qu'il ne pouvait pas trouver de navires canadiens.

J'aimerais donc poser la question suivante: d'abord, sur quoi vous fondez-vous pour recommander qu'on augmente les droits liés à l'obtention de la licence, ce que nous ne pourrons pas faire de toute façon, car la question relève d'un autre ministère, d'un autre comité et d'un autre projet de loi. En second lieu, quels exemples avez-vous de navires étrangers ayant obtenu l'exemption et dont les prix sont beaucoup plus avantageux? Quelle preuve avez-vous de cela?

M. Merriam: Cela tient au fait que nous. . .

M. Tobin: Je comprends votre objection en principe, mais je me demande comment. . .

M. Merriam: Oui, cependant, j'aimerais éclaircir notre déclaration. Certains intérêts liés à la construction n'avale nous ont laissé entendre que les droits imposés aux navires étrangers venant au Canada n'étaient pas vraiment dissuasifs, et ne compensaient en rien les coûts aux canadiens. Je crois que vous devrez étudier davantage chaque cas, car je suis sûr que vous pourrez trouver des exemples d'une extrémité à l'autre de la gamme.

M. Tobin: C'est pour cela que lorsque vous recommandez sans ambage une augmentation des droits, il faut savoir de combien et pourquoi.

M. Merriam: Nous avons estimé qu'il fallait augmenter les droits, compte tenu de ce qui a été observé au cours des dernières. . .

M. Tobin: C'est une recommandation différente de celles que vous avez faites au sujet de l'augmentation.

M. Merriam: Lorsque nous parlons de frais, il s'agit des droits.

M. Tobin: Je m'excuse de devoir me faire l'avocat du diable ce matin, mais de combien devrions-nous augmenter les droits d'après votre recommandation?

M. Merriam: Nous n'étions pas disposés à recommander de montants précis, et vous avez sûrement aussi noté que nous n'avons pas recommandé d'imposer un nombre de jours précis pendant lesquels on peut demander une exemption. Nous avons estimé que d'autres étaient mieux habilités que nous-mêmes à vous faire des recommandations sur ces deux points. Nous avons cependant reçu des demandes insistant pour que les droits soient doublés. Je ne crois pas que nous appuierions une

[*Texte*]

between what it is now and that level, there might well be a level that could be shown to be reasonable.

• 1230

Mr. Tobin: As a member who is not sitting on the government's side and therefore does not bear the final accountability for the actions of the government, but rather as someone who sits in the luxurious position of being a critic, even I have some sympathy for the government trying to handle that kind of a recommendation. It will look great when you bring the report back to your group in Nova Scotia, but it is certainly bouncing the ball in the government's court and there is no idea where it lands.

I cannot resist that, and I am sure, Mr. Merriam, as a very experienced deputy minister, you will appreciate that kind of comment, because I am sure it also occurs at your level in Nova Scotia.

Mr. Forrestall: We got to talk about the budget last night. It was such a good report. They made a lot of progress in this country and they could not resist that.

Mr. Tobin: The essence of your document, Mr. Merriam, and something that I share is the notion that we have to be cognizant. No matter what we do in any particular piece of legislation it has a ripple effect through the entire shipping industry—shippers, shipbuilders, people who work the boats, the entire gamut. You say you are concerned that we not do anything that will displace Canadian vessels, that we be careful about this definition of paying duty in terms of its impact on shipyards and then registering a ship as a Canadian ship, and so on.

You mention briefly at the end the exemption provided for hydrocarbon production platforms. Mr. Chairman, I have to be fair and say that I spoke briefly to Mr. Merriam about that before the committee, because I noticed it was not in the brief when I had an advance look at it.

If the Nova Scotia government is concerned about the potential of the shipyards—and they obviously are, because on many occasions Mr. Forrestall and other members from Nova Scotia, and from other parties as well have spoken about it and are all equally concerned—then it strikes me as odd that there is not a greater emphasis here today, given that there is the potential for Nova Scotia offshore exploration. . . and the world price will dictate when it happens.

Here we are in this bill concerned about the shipping industry, concerned about ensuring that Canadian vessels, where suitable, are used, and encouraging, because of the requirement for full-duty payment, Canadian shipbuilding industries. On platforms for offshore production, sometime—we can all debate when—it is going to be a

[*Traduction*]

proposition aussi extrême, mais nous pensons que quelque part entre cela et le niveau actuel, il doit y avoir un compromis acceptable.

M. Tobin: N'étant pas député de la majorité et ne pouvant donc être tenu responsable des décisions du gouvernement, et bien que je me trouve dans la situation fort confortable du critique, je n'en éprouve pas moins de sympathie à l'égard du gouvernement auquel on présente une telle recommandation. Cela fera très bon effet lorsque, de retour en Nouvelle-Écosse, vous présenterez votre rapport à votre groupe, mais en attendant, vous avez lancé la balle dans le camp du gouvernement et personne ne sait où elle atterrira.

Je ne peux pas manquer une telle occasion et je suis sûr, monsieur Merriam, que votre longue expérience de sous-ministre vous permet de comprendre ce genre de commentaires, car je suis certain que cela arrive aussi dans votre gouvernement.

M. Forrestall: Nous avons parlé du budget hier soir. C'était un si bon rapport. Ils ont fait beaucoup de progrès dans ce pays et l'occasion était irrésistible.

M. Tobin: Vous dites essentiellement dans votre mémoire, monsieur Merriam, et j'abonde dans votre sens, que nous devons être informés. Quoi que nous fassions par voie législative, les effets se feront ressentir dans tout le secteur de l'expédition maritime, chez les expéditeurs, dans les chantiers navals, parmi les équipages, partout. Vous dites que vous ne voudriez surtout pas que par nos décisions, nous nuisions aux navires canadiens, que nous devons être prudents dans notre définition du dédouanement car elle peut avoir des répercussions sur les chantiers navals et l'enregistrement des navires comme navires canadiens, et ainsi de suite.

Vous avez mentionné en passant à la fin de votre mémoire l'exemption des plates-formes de production d'hydrocarbure. Monsieur le président, je dois vous dire en toute honnêteté que j'en ai touché quelques mots à M. Merriam avant la séance, car j'avais remarqué en parcourant le mémoire qu'il n'en était pas question.

Si le gouvernement de la Nouvelle-Écosse s'inquiète de l'avenir des chantiers navals—ce qui est évidemment le cas, car en de nombreuses occasions, M. Forrestall et d'autres députés de la Nouvelle-Écosse, ainsi que des représentants des autres partis ont abordé ce sujet qui préoccupe tout le monde—mais il me semble alors dans ce cas étrange que l'on n'insiste pas davantage aujourd'hui là-dessus, puisqu'il pourrait y avoir de l'exploration au large de la Nouvelle-Écosse. . . et c'est le marché mondial qui décidera quand cela se fera.

Par le présent projet de loi, nous nous intéressons au secteur maritime, nous cherchons à encourager l'utilisation des navires canadiens, lorsqu'ils conviennent à la demande, et à encourager la construction navale canadienne en exigeant le paiement intégral des droits de douane. Un jour—et personne ne sait vraiment quand—

[*Text*]

live and exciting game in the offshore of Nova Scotia and Newfoundland. I do not think I can find a politician in Atlantic Canada who would dare say differently, especially before an election.

Why is it then we are quite content to merely make reference at the end of a presentation about the fact that platforms, potentially a huge business. . .? If we listen to the presentations we have had from politicians of all parties, every harbour in Atlantic Canada has been marked as a potential centre for construction of platforms. You can find maps in Nova Scotia and Newfoundland, Morrissey Johnson's riding, my riding, where provincial governments have said that this is a potential site.

Why is there no demand by the government of Nova Scotia today that there not be an automatic exemption, so that in effect platforms can be brought in from all over the world? There is no requirement to have a Canadian platform, or even a Canadian-built platform, or even to encourage a Canadian industry.

Mr. Merriam: It is a real concern. Historically we have had some considerable success in securing a position in that particular industry and in that particular product area. We have had those devices built at Halifax shipyards, among other places. I guess the answer to your question is that it is a priority item for us. Our perspective is that we are working on it on a number of fronts.

Perhaps we could be criticized for not featuring it more prominently in our own presentation today. But I can assure you it is prominent in our minds in terms of our industrial benefits programs and our agreements with the companies involved as to when these projects have happened and happen in the future.

Mr. Tobin: I am not offering any criticism of Mr. Merriam, because he may have thought, as I thought, and indeed as many people would probably think, that it is covered somewhere else. As we know, oil and gas platforms are not covered under Bill C-75 and are exempted from Bill C-52. So then you say it is somewhere else. . . Bill C-5. It used to be Bill C-92. When you look through the regulations on them, Mr. Chairman, you find out there is a bunch of arbitrary discretionary power. In reality, COGLA officials have this arbitrary discretionary power to decide what comes in or what does not come in, whereas in every other shipping concern in Canada at least some level of criteria is laid down.

• 1235

So maybe I could ask Mr. Merriam to take this matter up with those he would consult and advise and to resubmit to the committee, Mr. Chairman, at the soonest

[*Translation*]

les plates-formes de production pétrolière vont fourmiller au large de la Nouvelle-Écosse et de Terre-Neuve. Aucun personnage politique dans la région Atlantique n'oserait dire le contraire, surtout avant des élections.

Alors comment se fait-il que l'on se contente de mentionner en passant, à la fin d'un mémoire, le fait que les plates-formes, qui pourraient représenter un immense commerce. . .? D'après ce que nous en ont dit les représentants des divers partis, chaque port de l'Atlantique a été désigné comme centre potentiel pour la construction des plates-formes. Que ce soit en Nouvelle-Écosse ou à Terre-Neuve, dans la circonscription de Morrissey Johnson ou dans la mienne, partout les gouvernements provinciaux ont désigné des sites potentiels.

Pourquoi le gouvernement de la Nouvelle-Écosse ne demande-t-il pas aujourd'hui que l'on revienne sur l'exemption automatique qui équivaut en fait à permettre l'utilisation de plates-formes venues du monde entier? Rien n'oblige les exploitants à utiliser des plates-formes canadiennes, ou même des plates-formes construites au Canada, rien n'est prévu pour encourager ce secteur au Canada.

M. Merriam: C'est un souci très réel. Nous avons jusqu'ici assez bien réussi à nous faire une place dans cette industrie et en particulier pour ce produit-là. Nous avons construit des plates-formes dans les chantiers navals d'Halifax, pour ne citer que ceux-là. Pour répondre à votre question, je dirais que c'est un sujet de la plus haute importance pour nous. Nous l'approchons sur plusieurs fronts.

On peut sans doute nous reprocher de ne pas y avoir accordé davantage de place dans notre exposé aujourd'hui. Mais je vous assure qu'il figure en tête de nos priorités dans le cas de nos politiques de retombées industrielles et dans nos accords avec les sociétés qui ont jusqu'ici participé à ce genre de projets ou qui y participeront à l'avenir.

M. Tobin: Je ne fais pas véritablement de reproches à M. Merriam, car il a peut-être pensé, tout comme moi et bien d'autres, sans doute, que la chose était prévue dans une autre loi. Comme nous le savons, le projet de loi C-75 ne porte pas sur les plates-formes d'exploitation pétrolière et gazière, et celles-ci sont exemptées du projet de loi C-52. Alors on se dit que c'est prévu ailleurs. . . le projet de loi C-5. C'était autrefois le projet de loi C-92. Lorsqu'on examine les règlements concernant les plates-formes, monsieur le président, on s'aperçoit qu'il y a énormément de pouvoir discrétionnaire et arbitraire. En fait l'APGTC peut arbitrairement décider qui entre et qui n'entre pas, alors que dans tous les autres domaines de la navigation maritime au Canada, il existe certains critères.

Monsieur le président, je demanderai donc à M. Merriam d'en parler avec ses conseillers et ses subalternes et de nous faire parvenir, le plus tôt possible, un mémoire

[*Texte*]

date possible further comment on this important area—at least I think it is very important, one of the most important things in the bill—of the complete exemption of offshore platforms from the requirements that are applicable to every other Canadian vessel that plies our coastal trade. Of course our concern is industrial benefits to Canada. Would you not agree this is a potential large area of industrial benefit?

Mr. Merriam: Our history is that it has been in the past, and we would expect it to be in the future.

Mr. Tobin: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Johnson: Mr. Merriam, first I want to congratulate you on your brief, because I think that although it is short it covers pretty well everything. It certainly gives me the impression that the Government of Nova Scotia is certainly supportive of Canadian ships, Canadian-owned ships, and supportive of Bill C-52, inasmuch as you say that you welcome, maybe not in those words, the increase of our coastal trading limits out to 200 miles. I thought your brief made it very clear that you figure that the offshore vessel activity would certainly be of great advantage to shipbuilding and to the spin-offs from it, in the operation of the vessels and so on, if it were limited to Canadian vessels.

Maybe I am interpreting it a little bit differently from what Mr. Tobin is, but I thought you were fully supportive of Canadian-owned vessels being used within the 200-mile limit for offshore activity as it relates to the petroleum industry.

Mr. Tobin: Morrissey, just to clarify my own words, I am referring to platforms versus supply vessels. Platforms are totally exempt from the act.

Mr. Johnson: Yes, I know that, Mr. Tobin. But Mr. Merriam said offshore vessels. I am just wondering, I was getting around to asking did he consider the platform to be a ship, therefore referred to as a vessel, or if it was just referred to as a production platform.

Mr. Merriam: I guess I would be inclined to suspect that when we wrote those words we were thinking more of offshore supply boats. We refer here to production platforms, and obviously there are also exploration platforms that. . .

Mr. Tobin: And drill ships.

Mr. Merriam: And drill ships beyond that.

Mr. Tobin: Which would be in.

Mr. Merriam: But the whole area is obviously one of considerable interest. As I say, we have some experience in it already, and if the industry presses on, as it will, in the fullness of time, whenever that is, you can bet that the Nova Scotia government will be there with enthusiasm to try to ensure that our industry is involved in both construction and repair and other aspects.

[*Traduction*]

sur cette question importante—du moins à mes yeux, c'est une des plus importantes que soulève le projet de loi—de l'exemption totale accordée aux plates-formes extracôtières à l'égard des droits auxquels sont soumis tous les autres navires canadiens qui cabotent le long de nos côtes. Bien entendu, ce qui nous intéresse, ce sont les retombées industrielles pour le Canada. Ne pensez-vous pas qu'il pourrait y avoir là d'énormes retombées industrielles?

M. Merriam: Cela a été le cas par le passé, et nous pensons que cela continuera de l'être à l'avenir.

M. Tobin: Merci, monsieur le président.

M. Johnson: Monsieur Merriam, permettez-moi tout d'abord de vous féliciter de votre mémoire car s'il était court, il n'en était pas moins complet. Quant à moi, il m'a donné l'impression que le gouvernement de la Nouvelle-Écosse appuie les navires canadiens, les propriétaires canadiens, ainsi que le projet de loi C-52 puisque vous dites que vous applaudissez—vous ne l'avez peut-être pas exprimé en ces termes—la proposition de porter à 200 milles les limites du cabotage. Il me semble que vous avez très bien expliqué dans votre mémoire que selon vous les activités maritimes extracôtières seraient très avantageuses du point de vue des chantiers navals et qu'il y aurait des retombées en raison de l'exploitation des navires, par exemple, si cela se limitait aux navires canadiens.

Mon interprétation diffère peut-être un peu de celle qu'en fait M. Tobin, mais il me semblait que vous appuyiez sans réserve l'utilisation de navires canadiens dans la limite des 200 milles pour l'exploitation pétrolière.

M. Tobin: Morrissey, permettez-moi d'apporter un éclaircissement; je parlais des plates-formes et non pas des navires ravitailleurs. La loi exempte totalement les plates-formes.

M. Johnson: Oui, monsieur Tobin. Je m'en rends compte. Mais M. Merriam a parlé de navires hauturiers. Je me demandais, et j'allais lui demander, s'il considère les plates-formes comme des navires, ou si l'on ne peut en parler comme de plates-formes de production.

M. Merriam: Je pense devoir dire qu'en écrivant ce texte, nous pensions davantage aux navires ravitailleurs. Nous parlons ici de plates-formes de production, et il y a aussi bien sûr les plates-formes d'exploration qui. . .

M. Tobin: Et les navires de forages.

M. Merriam: C'est cela, et les navires de forage.

M. Tobin: Qui seraient inclus.

M. Merriam: Mais il est évident que toute cette question est de la plus haute importance. Comme je le disais, nous avons déjà une certaine expérience dans ce domaine, et si, le moment venu—que personne ne peut prédire—les entreprises s'activent, comme elles le feront certainement, vous pouvez être sûr que le gouvernement de la Nouvelle-Écosse se battera avec enthousiasme pour

[*Text*]

Mr. Johnson: There is no doubt about it, Mr. Chairman, the Port of Halifax has had a good record in the building of oil drilling rigs right almost from the infancy of the offshore exploration off the east coast of Canada. I would certainly like to see further activity along that line if possible.

Mr. Merriam: In responding to your earlier suggestion, understand the words here, as I say, refer to production platforms, and that is only one part of the picture.

Mr. Tobin: It is a very important part.

Mr. Merriam: So our comments will be broader than that.

Mr. Johnson: Mr. Merriam, I could not see anything in your brief that puts very much doubt in your mind that Canadian shippers, and subsequently I suppose consumers, would be affected very much by the non-use of foreign vessels. In other words, if everything was moved by Canadian vessels then it was not going to hurt Nova Scotia in general. I know that there are exceptions when there is a non-availability of Canadian ships to move.

• 1240

Mr. Merriam: What we are seeking to do is have more of a balance between the transportation costs and the shippers and, on the other side, other industries affected by that. At the end of the day, if you want the cheapest shipping costs then you may do certain things. If you want the cheapest possible shipping costs but in the context of also looking after other interests you have in your economy, then there is some balance.

So I am sure there may be circumstances where some companies would claim that opportunities for them were infringed on by some of the implications of Bill C-52, but you have to take it on a case-by-case basis and I believe your comment is correct on your perception of Nova Scotia's position.

Mr. Johnson: I have no more questions, but I would like to say that I too, like Mr. Tobin, would have welcomed your being a little more precise in what you thought would have been a fair increase in the tariff on foreign vessels. Looking at the activities of your coalition, I would certainly want to encourage you to keep that active, because I think you are on the right track. I only wish that there were more coalitions of that sort working on behalf of the Canadian shipping industry as it relates to marine activities.

Mr. Merriam: Thank you.

Mr. Forrestall: Further to what Captain Johnson has just said, you strongly recommend that the Government of Canada initiate a marine policy to reflect varying and conflicting points of view and interest that you have addressed in your brief, and we appreciate that statement because it encourages us to go on. The problems

[*Translation*]

que notre industrie ait sa part de la construction, de l'entretien et d'autres aspects.

M. Johnson: Il est certain, monsieur le président, que le port d'Halifax a une bonne expérience de la construction des plates-formes de forage, expérience qui remonte presque aux premiers temps de l'exploration extracôtière dans l'Atlantique. Je souhaiterais certainement que ces activités se poursuivent, si possible.

M. Merriam: Pour vous répondre, comme je l'ai déja dit, nous voulons parler ici des plates-formes de production, et ce n'est qu'une partie du tout.

M. Tobin: Une partie très importante.

M. Merriam: Nous irons donc au-delà dans nos commentaires.

M. Johnson: Monsieur Merriam, je n'ai rien trouvé dans votre mémoire qui nous permette de craindre que les expéditeurs canadiens, et donc les consommateurs, puissent avoir à souffrir si l'on ne fait pas appel à des navires étrangers. Autrement dit si toutes les marchandises étaient transportées par des navires canadiens, la Nouvelle-Écosse dans l'ensemble n'en souffrirait pas. Il y aurait bien sûr des exceptions lorsqu'aucun navire canadien ne serait pas disponible.

M. Merriam: Ce que nous recherchons, c'est un meilleur équilibre entre, d'une part, les expéditeurs et les coûts de transport et, d'autre part, les industries touchées. En fin de compte, si ce que vous recherchez, c'est le transport au moindre coût, vous avez toujours un certain choix. Si ce que vous voulez, ce sont les frais de transport les plus réduits possible, mais tout en tenant compte des autres intérêts économiques, il peut y avoir un équilibre.

Il arrivera certainement que certaines compagnies se plaignent que le projet de loi C-52 ait limité leur liberté de choix, mais il faut examiner chaque cas indépendamment; je crois que vous avez très bien compris la position de la Nouvelle-Écosse.

M. Johnson: Je n'ai pas d'autre question, mais je voudrais dire encore que comme M. Tobin, j'aurais souhaité que vous nous donniez une idée un peu plus précise de ce qui constituerait un juste tarif à imposer aux navires étrangers. J'encourage vivement votre coalition à poursuivre ses activités, car elles me semblent être sur la bonne voie. Je souhaiterais qu'il y en ait davantage pour défendre les intérêts de la marine commerciale canadienne.

M. Merriam: Merci.

M. Forrestall: Je voudrais poursuivre dans la même veine que le capitaine Johnson. Vous avez vivement recommandé au gouvernement du Canada d'élaborer une politique maritime qui tienne compte des divers points de vue et d'intérêt conflictuels dont vous avez parlé dans votre mémoire, et je vous en remercie, car c'est pour nous

[*Texte*]

confronting successive governments with respect to a marine industrial strategy are a catch-22 situation. A general, broad, sweeping, encompassing marine policy is very difficult to achieve.

I only want to say to you, Mr. Merriam, so you will be aware, that a very considerable amount of objective research has gone into this question and that the documents that are mounting would suggest, if nothing else, the complexity of the issue. There are at least ten major papers, interrelated and cross-referenced, for very obvious reasons, leading to the development of a foundation from which marine strategy can be based. Some of those papers are in general circulation. Certainly the information should be available in a general way, because it is basic data. These are not advice to government; they are simply papers that reflect responses to the need to have information upon which decisions can be based.

It would be of interest, and I am sure of help to all of us, and to other committees of government who must wrestle with this problem, if Nova Scotia were to seek out that information and let us have your best view. Your best view, I suggest, is not that you urge us strongly to do it; but in the name of God, help us to do it, because it is a very difficult question. Thank you for coming.

• 1245

Mr. Tobin: I have to come back again—because it is something I am going to demonstrate, I assure you, some interest in in the days ahead—to the exemption for hydrocarbon platforms. I jotted down what Mr. Merriam said. He said in fullness of time—or words to that effect—as this industry develops, you can bet the Nova Scotia government will be there. I am sure that if we had the Newfoundland government sitting in front of us and thinking about the Marystown shipyard, they would say in the fullness of time and as this thing develops, you can bet they will be there. If we had Mr. McKenna's government thinking about the shipyards in New Brunswick here, they would say the same thing, and/or Quebec and on and on. In the fullness of time, they are all going to be there. In the fullness of time, I hope they are.

However, this is not an academic discussion we are having. It is a bill we are drafting and we are going to make amendments or not make amendments and we are going to pass it and it is done. Let me suggest to you that with the exemption now proposed and in the absence of any clear provisions to be found elsewhere other than really arbitrary judgment by COGLA in negotiating with companies, fiscal regimes and provincial governments, in the absence of any guarantees or even possible guarantees measured against certain criteria—a waiver system, in other words—on platforms, in the fullness of time, you can be as eager and you can be as ready and your workers

[*Traduction*]

un encouragement. Les difficultés auxquelles se heurtent tous les gouvernements l'un après l'autre dans l'élaboration d'une stratégie de l'industrie maritime constituent un cercle vicieux. Il est extrêmement difficile d'arrêter une vaste politique maritime qui couvre tous les aspects.

Je vous signale, monsieur Merriam, qu'il s'est fait énormément de recherches objectives sur la question et que le nombre croissant d'études démontre à quel point la question est complexe. Il y a au moins une bonne dizaine d'études importantes qui, pour des raisons évidentes, se regroupent et sur lesquelles on espère fonder une stratégie maritime. Certaines ont été diffusées. Les informations devraient certainement être disponibles à tous, car ce sont des données de base. Ces études n'ont pas été faites pour le seul usage du gouvernement; elles répondent simplement au besoin une information sur quoi fonder les décisions.

Il serait intéressant et utile pour nous tous, ainsi que pour d'autres comités du gouvernement qui ont le même problème, que la Nouvelle-Écosse examine cette information et nous donne son point de vue. Par là je ne veux pas dire que vous nous exhortiez à agir, simplement; mais par pitié, aidez-nous, car la question est extrêmement difficile. Merci d'être venu.

M. Tobin: Il faut que je revienne comme je le ferai encore souvent, au cours des prochains jours, croyez-moi, à l'exemption des plates-formes de production d'hydrocarbures. J'ai pris en note ce que disait M. Merriam. Il a dit que le moment venu—ou quelque chose de ce genre-là—nous pouvons compter que le gouvernement de la Nouvelle-Écosse sera présent. Je suis persuadé que si nous avions devant nous les représentants de Terre-Neuve ils penseraient au chantier naval de Marystown, et il nous dirait que le moment venu lorsque la chose se fera nous pouvons être certain qu'ils seront là. Si nous avions les représentants du gouvernement McKenna, qui eux penseraient aux chantiers navals du Nouveau-Brunswick, ils nous diraient la même chose et ce serait également le cas du Québec et des autres. Le moment venu, ils seront tous là. Le moment venu j'espère qu'ils y seront.

Cependant, ce n'est pas une discussion abstraite que nous tenons ici. Il s'agit d'un projet de loi que nous allons modifier ou non et que nous allons adopter et s'en sera fini. Permettez-moi de vous dire qu'avec cette exemption et en l'absence de toutes dispositions précises dans les autres lois, mise à part l'autorité arbitraire de l'APGTC dans les négociations avec les sociétés et les gouvernements provinciaux, en l'absence de toutes garanties, ou même de critères—autrement dit en l'absence d'un système d'exemptions—concernant les plates-formes, le moment venu, vous pourrez vous activer tant que vous voudrez, vous pourrez bien être prêt, et vos

[*Text*]

can be as competitive and your shipyards can be as geared up as they want to be, but there is no requirement for various interests offshore to use Canadian vessels.

If there is not the added leverage in the negotiations of a federal bill, which is a more honest way of putting it, then your position is going to be considerably weakened. Nova Scotia and Ottawa sitting down with a company negotiating some action off the coast of Nova Scotia can say this is one of our conditions or this is one of the trade-offs. But your leverage is substantially reduced because we have exempted this entire sector from Bill C-52. A lot of enthusiasm, a lot of desire and perhaps even an ability to do the job is not going to be enough.

Do you share that sense of urgency? Here we are, it is another piece of transportation legislation and once again these guys are out and this whole issue is in the hands of some people in COGLA who are doing some negotiations and who do not have the same kind of concerns in mind that you do, as the deputy minister responsible for development in the province of Nova Scotia.

Mr. Merriam: I think my response would best be to say that I appreciate your raising it as an issue and that I would welcome submitting some sort of supplementary comment on it back to the committee when I have had an opportunity next week to focus on it and to offer some specific comments on our perspective. I think it is an extremely valid and important point that bears special attention.

The Chairman: Ms Wood and Mr. Merriam, thank you for your appearance before the committee. I think you have fairly represented the Nova Scotia Department of Industry, Trade and Technology. Thank you very much.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, on a point of order, in light of the discussion we have had this morning about this exemption and I think other discussions we will have in the future about this clause, it might be wise to have COGLA come as a witness from the Department of Energy, Mines and Resources as soon as possible to discuss with us where they pick up, based on the platform side, because of the exemption contained in Bill C-52. How is it regulated? What criteria are applied in terms of foreign vessels versus Canadian vessels? I would move this as a motion for consideration of members.

An hon. member: We do not have a quorum.

The Chairman: We have a quorum. One, two, three, four. . .

Motion agreed to.

The Chairman: Our clerk will do the necessary work on it.

[*Translation*]

travailleurs être compétitifs, et vos chantiers navals prêts à l'action, mais les entreprises étrangères ne seront aucunement tenues d'utiliser des bâtiments canadiens.

Si dans les négociations nous n'avons pas l'avantage supplémentaire que donne une loi fédérale—pour dire les choses comme elles sont—notre position n'en sera que beaucoup plus précaire. La Nouvelle-Écosse et Ottawa, lorsqu'elles négocieront avec une société les activités de celle-ci au large de la Nouvelle-Écosse, pourront dire voilà nos conditions et voilà ce que nous vous offrons en échange. Mais notre main sera beaucoup plus faible si au départ le projet de loi C-52 exempte ce secteur tout entier. Tout l'enthousiasme, toute la volonté, et même toute la capacité du monde ne vous suffiront pas.

Comprenez-vous l'urgence? Nous voici encore une fois devant une loi dans le domaine des transports et encore une fois toutes les décisions sont confiées à quelques personnes au sein de l'APGTC qui sont chargées des négociations et qui n'ont pas en tête les mêmes intérêts que vous, en tant que sous-ministre du développement en Nouvelle-Écosse.

M. Merriam: Pour l'instant je me contenterais de vous dire que nous vous sommes reconnaissants d'avoir soulevé cette question et que c'est avec plaisir que nous soumettrons au comité un document supplémentaire dès que nous aurons l'occasion la semaine prochaine d'y réfléchir; nous vous donnerons alors nos commentaires précis sur la question. Vos observations sont parfaitement fondées et méritent que l'on y porte une attention toute spéciale.

Le président: Madame Wood, monsieur Merriam, nous vous remercions d'être venus. J'estime que vous avez très bien représenté le ministère de l'Industrie, du Commerce et de la Technologie de la Nouvelle-Écosse. Merci beaucoup.

M. Tobin: Monsieur le président, j'invoque le règlement. Compte tenu des échanges qui ont eu lieu ce matin à propos de cette exemption, et comme je pense que nous en reparlerons à l'avenir, il serait bon d'inviter l'APGTC à témoigner, en tant que représentant du ministère des Mines et des Ressources, le plus rapidement possible pour nous expliquer où commencent ces responsabilités en matière de plates-formes, compte tenu de l'exemption prévue au projet de loi C-52. Comment ce domaine est-il réglementé? Quels critères appliquent-on aux bâtiments étrangers et aux bâtiments canadiens? Je propose la motion.

Une voix: Nous n'avons pas le quorum.

Le président: Si. Un, deux, trois, quatre. . .

La motion est adoptée.

Le président: Le greffier s'en occupera.

[*Texte*]

I now declare this session adjourned until the call of the Chair. Thank you very much.

[*Traduction*]

Je déclare la séance levée jusqu'à nouvel ordre du président. Je vous remercie.

Canada Post Postage paid
Postes Canada Port payé
Book rate
Tarif des livres
K1A 0S9
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Dominion Marine Association:

Norman Hall, President.

From the Nova Scotia Department of Development:

Thomas G. Merriam, Deputy Minister, Industry, Trade and Technology.

TÉMOINS

De Dominion Marine Association:

Norman Hall, président.

Du ministère du Développement de la Nouvelle-Écosse:

Thomas G. Merriam, sous-ministre, Industrie, Commerce et Technologie.

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 4

Tuesday, February 23, 1988

Chairman: Marcel R. Tremblay

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 4

Le mardi 23 février 1988

Président: Marcel R. Tremblay

Minutes of Proceedings and Evidence of the Legislative Committee on

BILL C-52

An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature

Procès-verbaux et témoignages du Comité législatif sur le

PROJET DE LOI C-52

Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale

---

RESPECTING:

Order of Reference

CONCERNANT:

Ordre de renvoi

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Second Session of the Thirty-third Parliament, 1986-87-88

Deuxième session de la trente-troisième législature, 1986-1987-1988

27675

LEGISLATIVE COMMITTEE ON BILL C-52

Chairman: Marcel R. Tremblay

Members

Les Benjamin
Patrick Crofton
Michael Forrestall
Girve Fretz
Morrissey Johnson
Blaine A. Thacker
Brian Tobin—(7)

(Quorum 4)

G.A. (Sandy) Birch
Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 94(4)

On Tuesday, February 23, 1988:

Les Benjamin replaced Iain Angus.

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE PROJET DE LOI C-52

Président: Marcel R. Tremblay

Membres

Les Benjamin
Patrick Crofton
Michael Forrestall
Girve Fretz
Morrissey Johnson
Blaine A. Thacker
Brian Tobin—(7)

(Quorum 4)

Le greffier du Comité
G.A. (Sandy) Birch

Conformément à l'article 94(4) du Règlement

Le mardi 23 février 1988:

Les Benjamin remplace Iain Angus.

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from the Canadian Government Publishing Center, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, FEBRUARY 23, 1988
(7)

[*Text*]

The Legislative Committee on Bill C-52, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature, met at 11:10 o'clock a.m. this day, in room 269 West Block, the Chairman, Marcel R. Tremblay, presiding.

Members of the Committee present: Les Benjamin, Patrick Crofton, Michael Forrestall, Girve Fretz, Morrissey Johnson, Blaine A. Thacker and Brian Tobin.

Other Member present: Fernand Robichaud.

Witnesses: *From the Canada Oil and Gas Lands Administration, Department of Energy, Mines and Resources*: Dan Whelan, Director General, Policy Analysis and Coordination Branch; Tamara Parschin-Rybkin, Legal Counsel; Bruce de Lotbinière-Harwood, Director of Operations, Policy Analysis and Coordination Branch.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference, dated Wednesday, September 16, 1987, concerning Bill C-52, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other activities of a commercial nature (*see Minutes of Proceedings and Evidence, Wednesday, October 14, 1987, Issue No. 1*).

The Committee resumed consideration of Clause 2.

Dan Whelan made a statement and with Tamara Parschin-Rybkin and Bruce de Lotbinière-Harwood, answered questions.

At 12:05 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Richard Chevrier
Committee Clerk

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 23 FÉVRIER 1988
(7)

[*Traduction*]

Le Comité législatif sur le projet de loi C-52, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale, se réunit aujourd'hui à 11 h 10, dans la pièce 269 de l'Édifice de l'ouest, sous la présidence de Marcel R. Tremblay, (*président*).

Membres du Comité présents: Les Benjamin, Patrick Crofton, Michael Forrestall, Girve Fretz, Morrissey Johnson, Blaine A. Thacker et Brian Tobin.

Autre député présent: Fernand Robichaud.

Témoins: *De l'Administration du pétrole et du gaz des terres du Canada, ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources*: Dan Whelan, directeur général, Analyse de politiques et coordination; Maître Tamara Parschin-Rybkin, conseiller juridique; Bruce de Lotbinière-Harwood, directeur des opérations, Analyse de politiques et coordination.

Le Comité examine de nouveau son ordre de renvoi du mercredi 16 septembre 1987 relatif au projet de loi C-52, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale (*voir Procès-verbaux et témoignages du mercredi 14 octobre 1987, fascicule nº 1*).

Le Comité examine de nouveau l'article 2.

Dan Whelan fait une déclaration, puis lui-même, Maître Tamara Parschin-Rybkin et Bruce de Lotbinière-Harwood répondent aux questions.

À 12 h 05, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Greffier de Comité
Richard Chevrier

EVIDENCE

[*Recorded by Electronic Apparatus*]

[*Texte*]

Tuesday, February 23, 1988

• 1112

Le président: À l'ordre!

Avant que nous ne reprenions l'étude du projet de loi C-52, j'aimerais faire quelques remarques avec la permission des membres du Comité.

Premièrement, l'Association pétrolière canadienne n'a pas l'intention de comparaître devant le Comité. Elle compte toutefois présenter un mémoire pour nous faire part de certains commentaires sur l'alinéa 3(3)a) du projet de loi.

Deuxièmement,

the Canadian Industrial Transportation League has submitted a brief but does not intend to appear.

Troisièmement, les provinces suivantes ne présenteront pas de mémoire écrit au Comité: la Colombie-Britannique, l'Alberta, l'Île-du-Prince-Édouard et le Manitoba. De plus, on me dit que le Québec, Terre-Neuve et le Nouveau-Brunswick nous feront bientôt parvenir des commentaires.

In addition, Ontario has been contacted by the clerk but has not given an answer at this time. As soon as we have heard news from them, I will inform the members.

Any comments on what I said? If none,

nous reprenons l'étude du projet de loi C-52, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale.

Nous reprenons donc l'étude de l'article 2.

Nous accueillons aujourd'hui M. Bruce de Lotbinière-Harwood, directeur des opérations, Analyse de politiques et coordination, Administration du pétrole et du gaz des terres du Canada, ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources.

We will ask Mr. Bruce de Lotbinière-Harwood to introduce his colleagues. As you already know, Mr. Bruce, you have close to 15 minutes to make your presentation, so we will leave enough time for the members to ask questions of you or your colleagues for about 45 minutes.

• 1115

Mr. Dan Whelan (Director General, Policy Analysis and Co-ordination Branch, Canada Oil and Gas Lands Administration, Department of Energy, Mines and Resources): Mr. Chairman, I am not sure if the

TÉMOIGNAGES

[*Enregistrement électronique*]

[*Traduction*]

Le mardi 23 février 1988

The Chairman: Order please!

Before resuming the study of Bill C-52, I wish to make a few comments with the permission of committee members.

First, the Canadian Petroleum Association does not intend to appear before the committee. However, it is its intention to submit a brief in which it will make certain remarks on paragraph 3(3)(a) of the bill.

Second,

la Ligue canadienne de transport industriel a présenté un mémoire, mais elle n'a pas l'intention de comparaître.

Third, the following provinces will not submit a written brief to the committee: British Columbia, Alberta, Prince Edward Island and Manitoba. Furthermore, I am told that the Province of Quebec, Newfoundland and New Brunswick will soon send us their comments.

De plus, le greffier a communiqué avec l'Ontario, mais le gouvernement de cette province ne nous a pas encore répondu. Dès que nous aurons de ses nouvelles, j'en informerai les membres du Comité.

Avez-vous des observations à faire au sujet de ce que je viens de dire? Dans la négative,

we are resuming the study of Bill C-52, An Act Respecting the Use of Foreign Ships and Non-Duty Paid Ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature.

So, we are resuming study of clause 2.

We are pleased to welcome today Mr. Bruce de Lotbinière-Harwood, Director of Operations, Policy Analysis and Co-ordination, Canada Oil and Gas Lands Administration, Department of Energy, Mines and Resources.

Nous allons demander à M. Bruce de Lotbinière-Harwood de bien vouloir nous présenter ses collègues. Comme vous le savez déjà, monsieur Bruce, vous disposez d'une quinzaine de minutes pour faire votre exposé ce qui laissera suffisamment de temps aux membres du Comité pour poser des questions à vous-même ou à vos collègues pendant 45 minutes environ.

M. Dan Whelan (directeur général, Direction de l'analyse politique et de la coordination, Administration du pétrole et du gaz des terres du Canada, ministère de l'Énergie des Mines et des Ressources): Monsieur le

[*Texte*]

communications with the committee have been totally clear. My name is Dan Whelan. I am the Director General of Policy in COGLA, and I, along with Mr. Harwood and Tamara Parschin-Rybkin from the Department of Justice, have come here this morning to answer questions on the aspects of the bill that may touch on petroleum legislation.

We do not have a formal presentation to make; rather, we are here to answer any questions committee members may have on the relationship between oil and gas legislation and this particular piece of legislation. We can dispense with any time period you might have set aside for a presentation, and we are ready to take questions from the committee now.

Mr. Thacker: I think it would be fair, though, for Mr. Whelan to set out the position of the existing regime and why COGLA wanted to have production platforms totally exempt from the legislation. That would be wise to hear because I think that is what the committee is concerned about.

Mr. Tobin: I would like to support what Mr. Thacker said regarding an explanation. You may start with the Canada Shipping Act, because that is really where the exemptions began. There was some discussion at the time about whether or not platforms ought to be in. Certainly that was a recommendation of the royal commission. Then we see this policy of keeping them separate continued in the coastal shipping act. You may as well give us the background philosophy from the beginning, if you would.

Mr. Whelan: Fine. I can address that.

Basically, in the bill we are looking at now, as you have noted, the offshore production facilities are exempted. The reason for it is quite simply that these are not facilities that are engaged in coasting trade. Offshore production facilities are facilities attached to the ocean floor. They will be in place for a long period of time. They are not, as in the case of drill ships, moving in and out of different jurisdictions and in and out of different nations, moving back and forth to shore. They are basically structures that will be remaining in one place for the only function of producing oil and gas over a period of several years.

That is, quite simply, the reason why production facilities are exempted from this particular act, because, as I understand it, this act deals with coasting trade. It does not, I understand, deal with matters of safety, for example.

In terms of the overall regime for dealing with oil and gas production facilities, the piece of legislation that deals with oil and gas facilities is basically the Oil and Gas Production and Conservation Act. That act and the Canada Petroleum Resources Act are the two acts under the authority of the Minister of Energy—

[*Traduction*]

président, je crois qu'il y a eu un petit problème de communications. Je m'appelle Dan Whelan. Je suis directeur général de la politique de l'APGTC et je suis venu ici ce matin, avec M. Harwood et Tamara Parschin-Rybkin, du ministère de la Justice, pour répondre à vos questions au sujet des aspects de ce projet de loi touchant la législation pétrolière.

Nous n'avons pas de mémoire à présenter. En fait, nous sommes ici pour répondre aux questions des membres du Comité concernant les rapports entre la législation relative au pétrole et au gaz et le projet de loi à l'étude. Nous sommes donc prêts à répondre aux questions du Comité.

M. Thacker: Il serait souhaitable, je crois, que M. Whelan nous explique quelle est la situation actuelle et pourquoi l'APGTC a voulu exempter totalement les plates-formes de production des dispositions de la loi. Il s'agit, en effet, de la question qui préoccupe le Comité.

M. Tobin: Comme M. Thacker, je pense que ces explications s'imposent. Peut-être pourriez-vous commencer par la Loi sur la marine marchande, car je crois que les exemptions ont été mises en place lors de l'examen de cette loi. On s'est interrogé à l'époque, quant à savoir s'il fallait inclure ou non les plates-formes. La commission royale d'enquête avait fait une recommandation à cet égard. Nous constatons maintenant que la Loi sur le cabotage maintient cette exemption. Peut-être pourriez-vous nous expliquer les raisons qui vous ont amenés dès le départ, à prendre ces dispositions.

M. Whelan: Bien. Je peux répondre à cela.

Comme vous l'avez remarqué, les installations de production extracôtières sont exemptées du projet de loi à l'étude. La raison en est tout simplement que ces structures ne font pas de cabotage. Les plates-formes de production sont ancrées au fond de l'océan. Elles demeureront en place pendant une longue période. Contrairement aux navires de forage elles ne se déplacent pas d'un port à l'autre ou d'un pays à l'autre, et elles ne font pas la navette entre le large et la côte. Ces structures demeurent en place dans le seul but de produire du pétrole et du gaz sur une période de plusieurs années.

Voilà donc la raison pour laquelle les installations de production sont exemptées de cette loi, étant donné qu'il s'agit d'un projet de loi sur le cabotage. Si j'ai bien compris, cette mesure ne traite pas de la sécurité, par exemple.

Quant à la législation qui régit les installations pétrolières et gazières, il s'agit de la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz qui, avec la Loi sur les ressources pétrolières du Canada est administrée par le ministre de l'Énergie. . .

[*Text*]

Mr. Tobin: To which bill are you referring, by name?

Mr. Whelan: I think they are Bill C-5 and Bill C-6.

Mr. Tobin: Bill C-5 is an act to regulate petroleum in relation to frontier lands, developmental and gas production conservation act; repeal the Canada Oil and Gas Act.

Mr. Whelan: Yes. That is Bill C-5. That is the Canada Petroleum Resources Act, and Bill C-6 is the Oil and Gas Production and Conservation Act.

Ms T. Parschin-Rybkin (Legal Counsel, Canada Oil and Gas Lands Administration, Department of Energy, Mines and Resources): That is the Atlantic accord. The Oil and Gas Production and Conservation Act was passed in the 1960s. I do not know the "C" reference.

Mr. Whelan: That goes back 20 years.

Mr. Tobin: Has it not been repealed since?

Ms Parschin-Rybkin: No. It has been amended several times, but it is in existence.

Mr. Whelan: Those are the two acts that are the federal acts responsible for the regulation of oil and gas activities in the Canada lands, the frontier lands. In the case of a particular jurisdiction—for example, offshore Newfoundland—under the Atlantic accord the federal government and the Newfoundland government have agreed to have new, mirror legislation that governs the new joint management regime that has been established under the Atlantic accord for the Newfoundland offshore.

• 1120

That new legislation, which is the number I was incorrectly referring to, Bill C-6, is the Canada-Newfoundland Atlantic Accord Implementation Act. That bill incorporates both the Canada Petroleum Resources Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act. As some of the members may know, we are looking at a similar bill, Bill C-75, which will implement the Nova Scotia accord. That is currently in committee as well. Those are the bills that deal with all aspects of oil and gas activity in the frontier lands.

For example, all matters pertaining to the regulation of safety in conducting oil and gas activities are contained in those two bills and, in the case of an offshore regime such as Newfoundland, under the accord implementation bills. In addition, the question of Canada benefits and, in the case of the provinces, Newfoundland and Nova Scotia benefits are also dealt with in the accord implementation bills and in the Canada Petroleum Resources Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act.

[*Translation*]

M. Tobin: De quel projet de loi voulez-vous parler?

M. Whelan: Je pense qu'il s'agit des projets de loi C-5 et C-6.

M. Tobin: Le projet de loi C-5 est une loi qui règlemente les ressources pétrolières dans les terres domaniales et qui remplace la Loi sur le pétrole et le gaz du Canada.

M. Whelan: En effet. Il s'agit du projet de loi C-5, soit la Loi sur les ressources pétrolières du Canada et du projet de loi C-6, la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz.

Mme T. Parschin-Rybkin (conseillère juridique, Administration des terres pétrolières et gazières du Canada, ministère de l'Énergie, Mines et Ressources): Autrement dit, il s'agit de l'accord de l'Atlantique. La Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz a été adoptée dans les années 1960. J'ignore quel était le numéro du projet de loi.

M. Whelan: Cela remonte à 20 ans.

M. Tobin: La loi n'a pas été abrogée depuis?

Mme Parschin-Rybkin: Non. Elle a été modifiée plusieurs fois, mais elle est toujours en vigueur.

M. Whelan: Telles sont les deux lois fédérales qui régissent les activités pétrolières et gazières dans les terres du Canada, les terres domaniales. Dans le cas de Terre-Neuve, par exemple, le gouvernement fédéral et le gouvernement terre-neuvien ont convenu, aux termes de l'accord de l'Atlantique, d'adopter une nouvelle loi qui régit la nouvelle administration conjointe des gisements sous-marins de Terre-Neuve prévus dans l'accord de l'Atlantique.

Cette nouvelle loi dont j'ai mal cité le numéro, le projet de loi C-6, est la Loi de mise en oeuvre de l'accord Atlantique Canada-Terre-Neuve. Ce projet de loi englobe la Loi sur les ressources pétrolières du Canada et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz. Certains membres du Comité savent sans doute que nous examinons un projet de loi du même genre, le projet de loi C-75, qui assurera la mise en oeuvre de l'accord conclu avec la Nouvelle-Ecosse. Un comité étudie actuellement cette mesure. Voilà les projets de loi qui visent tout l'aspect des activités pétrolières et gazières dans les terres domaniales.

Par exemple, les dispositions relatives à la sécurité des activités pétrolières et gazières sont incluses dans ces deux projets de loi de même que dans les lois de mise en oeuvre des accords conclus avec les provinces comme Terre-Neuve. Ces lois de mise en oeuvre, de même que la Loi sur les ressources pétrolières du Canada et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz traitent également des retombées économiques pour le Canada de même que pour Terre-Neuve et la Nouvelle-Écosse.

[*Texte*]

So I know there has been interest in the committee in terms of how matters such as Canadian content are dealt with. In the case of oil and gas facilities, both exploration and production, they are dealt with under the bills I have cited.

Mr. Tobin: How are they dealt with?

Mr. Whelan: In terms of Canada benefits, the bills provide that there will be full and fair opportunity for Canadian companies to bid for the provision of goods and services in offshore oil and gas activities. Actually, to answer that question most fully I should describe the administrative arrangements that have been put in place.

In those parts of the frontier lands where there is not an accord in place as yet, officials of COGLA, in conjunction with other interested departments such as DRIE and CEIC, deal with the Canada benefits aspects of oil and gas activities. Basically, that is carried out through benefits plans that companies have to submit and that have to be satisfactory to the Minister in the case of both exploration and development activity. In the case of a region under an accord, such as Newfoundland, for example, the group that actually regulates it is the new independent Canada-Newfoundland Offshore Petroleum Board.

Mr. Tobin: Perhaps I can ask Mr. Whelan a question, because he was not planning on a prepared statement. He is doing so kindly at our request.

What I am interested in—I was one of a number who raised this issue—is this. You mentioned Bill C-5 and Bill C-6, and you say it is covered under the accord so we should put on our blinkers and not worry about it. I am not suggesting you are saying that to us, but if we were intellectually lazy, we might thank you very much and go on with the bill. Tell us specifically what clauses we refer to in Bill C-5 and Bill C-6 to find out what regulations exist beyond arbitrary negotiations to ensure Canadian industrial benefits. That is our concern.

While you are right in saying this is a coasting bill—and this is not coasting trade when you talk about offshore—the purpose of the coasting bill is to ensure Canadian benefits: Canadian seamen, Canadian equipment, Canadian-built vessels as much as possible. That is the purpose of the bill. The bill is not there so we can have something about ships moving back and forth plying cargo. The essence of the bill is to promote and protect Canadian benefits.

To that extent we are interested in offshore rigs, both exploration and production. We want to know—it is not

[*Traduction*]

Je sais que le Comité s'est intéressé à certaines questions comme le contenu canadien. Dans le cas des installations d'exploration et de production pétrolière et gazière, les projets de loi que j'ai mentionnés contiennent des dispositions à cet égard.

M. Tobin: Quel genre de dispositions?

M. Whelan: En ce qui concerne les retombées économiques pour le Canada, les projets de loi portent que les compagnies canadiennes doivent pouvoir soumissionner pour la fourniture de biens et services utilisés pour les activités pétrolières et gazières extracôtières. En fait, pour vous fournir une réponse plus complète, je vais vous décrire les dispositions administratives mises en place.

Dans les terres domaniales qui ne font pas encore l'objet d'un accord, ce sont les autorités de l'APGTC qui, en collaboration avec d'autres ministères comme le MEIR et le ministère de l'Emploi et de l'Immigration veillent à ce que les activités pétrolières et gazières aient des retombées économiques pour le Canada. Les entreprises doivent présenter des plans de retombées économiques qui doivent obtenir l'approbation du ministre, tant pour la prospection que pour l'exploitation. Dans le cas des régions visées par un accord, comme Terre-Neuve, cette question est du ressort d'un nouvel organisme indépendant, l'Office Canada-Terre-Neuve des hydrocarbures extracôtiers.

M. Tobin: Peut-être pourrais-je poser une question à M. Whelan étant donné qu'il ne comptait pas nous présenter un exposé. Il a néanmoins la gentillesse de le faire, sur notre demande.

La question qui m'intéresse particulièrement est la suivante. Vous avez mentionné les projets de loi C-5 et C-6 en disant que cette question était couverte dans l'accord et que nous n'avions donc aucune raison de nous inquiéter. Sans vouloir vous faire dire ce que vous n'avez pas dit, si nous étions enclins à la paresse intellectuelle, nous pourrions nous contenter de vous remercier et poursuivre l'étude du projet de loi. Pouvez-vous nous préciser quelles sont les dispositions des projets de loi C-5 et C-6 dont vous parlez afin que nous sachions quels sont les règlements mis en place pour garantir certaines retombées économiques à l'industrie canadienne, en dehors des négociations purement arbitraires. Voilà ce qui nous préoccupe.

Vous avez raison de dire qu'il s'agit d'un projet de loi sur le cabotage et que les activités pétrolières extracôtières n'ont rien à voir avec le cabotage. Ce projet de loi a pour but de nous garantir des retombées économiques: il s'agit d'utiliser des marins canadiens, du matériel canadien et des navires construits au Canada dans la mesure du possible. Tel est le but de ce projet de loi. Notre but n'est pas de nous en prendre aux navires qui font la navette avec une cargaison. Ce projet de loi vise avant tout à promouvoir et à protéger les intérêts des Canadiens.

C'est pourquoi nous nous intéressons aux plates-formes extracôtières utilisées pour la prospection et la

[*Text*]

covered here—where those kinds of matters are covered. We want to ensure that it is not just an arbitrary thing. So refer us, and we can do some homework in the meantime.

Mr. Whelan: As I was explaining, the main mechanism under the bills is the Canada Benefits Plan. I was going to explain in some detail how that is actually carried out, but if you would like, I can break off and refer to the clause in, for example, the Canada-Newfoundland Atlantic Accord Implementation Act, Bill C-6. It is clause 45 that describes specifically the Canada-Newfoundland benefits plan.

• 1125

If you like, I would simply note that in this clause, it explains that a Canada-Newfoundland benefits plan means a plan for the employment of Canadians, in particular for members of the labour force of the project of the province, and for providing manufacturers, consultants, contractors and service companies in the province and other parts of Canada with a full and fair opportunity to participate on a competitive basis in the supply of goods and services used in any proposed work or activity referred to in the ban.

Mr. Tobin: How is that defined? You have given us the motive, you have given us the wish, and you have given us the hope. Where are the words that define what full and fair means, and ensures there is in fact a full and fair opportunity—more than that where possible—for using Canadian equipment? Or is that subject to negotiations as part of the fiscal package regime?

Mr. Whelan: The mechanism basically provided is that before the board, which in the case of Newfoundland is the Newfoundland joint board, carries out the actual work on this, or in the case of the federal government, the Minister, before basically a development plan can be approved. . . We are talking about a development project at this point. It is different for exploration. I can go into that, if you like.

Mr. Tobin: Mr. Whelan, let me be very blunt with you, just so you know what my concern is and I think the concern of many members of the committee. Perhaps there is a perfectly rational explanation.

The purpose of the act before us is to promote and enhance, and I think it goes a long towards doing that. It is fundamentally a sound act, although you may want to look at some minor amendments: Canadian industry, so that Canadian employees are on the ships; to the extent possible, Canadian ships are being built; and we have a Canadian coasting trade industry in this country, and are not usurped by other nations using unfair competitive practices.

To that extent, we are interested in the offshore. Right now there is in Newfoundland, for example, a great

[*Translation*]

production. Nous voulons savoir—ce n'est pas précisé ici—quelles sont les lois qui régissent ces questions. Nous voulons être sûrs que ce n'est pas purement arbitraire. Par conséquent, dites-nous quelles sont les dispositions législatives qui s'appliquent afin que nous puissions les examiner.

M. Whelan: Comme je l'ai expliqué, le plan de retombées économiques est la principale disposition que prévoient ces projets de loi. Je m'apprêtais à vous expliquer en détail comment cela fonctionne, mais si vous le préférez, je vous demanderai simplement de vous reporter, par exemple, au projet de loi C-6, la Loi de mise en oeuvre de l'accord Atlantique Canada-Terre-Neuve. L'article 45 de cette loi précise en quoi consiste le plan de retombées économiques pour le Canada et Terre-Neuve.

Je signalerai simplement que cet article explique qu'un plan de retombées économiques doit prévoir l'emploi de Canadiens et surtout de travailleurs de la province et offrir aux fabricants, aux experts conseils, aux entrepreneurs et aux entreprises de service de Terre-Neuve et des autres régions du pays la possibilité de participer équitablement, sur une base concurrentielle, à la fourniture de biens et services pour les travaux ou activités en question.

M. Tobin: Comment définissez-vous cela? Vous nous avez expliqué les raisons et les souhaits du législateur. Comment définit-on le mot «équitable» et fait-on en sorte que l'équipement canadien soit utilisé non seulement dans toute la mesure du possible, mais de façon équitable? Cela fait-il l'objet de négociations dans le cadre du régime fiscal?

M. Whelan: Selon le mécanisme mis en place, avant que l'Office, qui est un office mixte dans le cas de Terre-Neuve, ne passe aux actes ou, dans le cas du gouvernement fédéral, avant que le ministre ne puisse approuver le plan de mise en valeur. . . Nous parlons ici d'un projet d'exploitation. C'est différent dans le cas de l'exploration. Je pourrais en parler, si vous le désirez.

M. Tobin: Monsieur Whelan, je serai très direct afin que vous sachiez ce qui me préoccupe ainsi que la plupart des membres du Comité. Peut-être s'agit-il d'une explication parfaitement rationnelle.

La loi à l'étude a pour but de promouvoir les intérêts du Canada et je pense qu'elle y contribue dans une large mesure. Il s'agit d'une bonne loi même s'il y a lieu d'y apporter quelques modifications mineures. Elle permet d'employer des Canadiens sur les bateaux, de construire des bateaux canadiens dans la mesure du possible, d'avoir une industrie du cabotage canadienne qui ne se laissera pas supplanter par celle d'autres pays qui lui livreront une concurrence déloyale.

C'est pourquoi nous nous intéressons aux activités extracôtières. Cela fait actuellement l'objet d'une vive

[*Texte*]

debate about the offshore, and there is a great interest for reasons that would not matter whichever party was in power, so this is not a partisan comment. Be it Liberal or New Democrat or Conservative, you want to get that offshore going.

There is therefore a discussion about a fiscal regime. Part of the fiscal regime is sharing of revenues. Part of the fiscal regime is the kind of equipment imposed upon you in regulations, where it comes, whether you have to use Canadian content and whether you can get it cheaper offshore. All of that comes into play in negotiating the fiscal regime.

What I am concerned about knowing is whether or not, if not in this bill—obviously there is an exemption in this bill—there are standards and regulations beyond a wish and a hope, which is all you have described so far in the clause 45 you referred to in Bill C-6, that indicate the Canadian industry and the Canadian ability to participate is going to be protected. Or can it be arbitrarily negotiated away as part of fiscal regime to try and make something happen because the world prices for the moment are low, and you therefore have to give a lot away to get the oil companies to move earlier than they might have if the oil prices were a bit higher? That is my concern.

It is a very arbitrary thing. There is nothing in legislation anywhere to give Canadians a real shot at participating in this offshore, that it can be negotiated away because, for the moment, politically, there is an imperative, an understandable one, to get the offshore going. If you have to negotiate away Canadian benefits to do it, somebody might be tempted to do it. Is it not the reality, that it is a fairly arbitrary thing?

Mr. Whelan: If you are looking for quantitative measures, for example—

Mr. Tobin: They do not exist.

Mr. Whelan: —as to the amount of Canadian content, there are no such provisions under this act. That is correct.

Mr. Tobin: It is arbitrary.

Mr. Whelan: The reason for that is when the predecessor to the Canada Petroleum Resources Act was introduced, the Canada Oil and Gas Act of 1982, introduced by the previous government... The benefits regime set out in that act has basically been replicated in the Canada Petroleum Resources Act.

Rather than going to quantitative measures for Canada benefits, as for example that act did in terms of Canadian ownership, where there is a clear number, which is the sort of thing you are looking for, the decision at the time was made by the government that to do so would contravene GATT.

The provision made was it would be a benefits plan that would provide for a full and fair opportunity for Canadians. This is language that is basically "GATTable",

[*Traduction*]

controverse à Terre-Neuve, par exemple, et cette question suscite beaucoup d'intérêt, peu importe le parti au pouvoir. Par conséquent, mes propos n'ont rien de sectaire. Que vous soyez Libéral, Néo-démocrate ou Conservateur, vous êtes en faveur de l'exploitation des gisements sous-marins.

Par conséquent, la discussion porte sur le régime fiscal. Ce régime repose, en partie, sur un partage des recettes. Certains règlements précisent si vous devez utiliser un contenu canadien ou si vous pouvez obtenir votre équipement pour moins cher à l'étranger. Tous ces facteurs entrent en jeu lorsqu'on négocie ce régime fiscal.

Je voudrais savoir si ce projet de loi prévoit des normes et des règlements allant plus loin que les simples espoirs que vous avez mentionnés à propos de l'article 45 du projet de loi C-6, pour protéger l'industrie canadienne et lui permettre de participer. Ou cela sera-t-il négocié arbitrairement, dans le cadre du régime fiscal. Autrement dit, étant donné que les prix mondiaux sont bas pour le moment allez-vous devoir accorder de nombreuses concessions aux sociétés pétrolières pour les inciter à agir plus tôt, comme elles le feraient si le prix du pétrole était un peu plus élevé? Voilà ce qui m'intéresse.

C'est une question très arbitraire. Rien dans la législation ne permet vraiment aux Canadiens de participer à l'exploitation des gisements sous-marins. Pour le moment, du point de vue politique, on tient absolument, et cela se comprend, à ce que le projet d'exploitation aille de l'avant. Si vous devez renoncer, pour cela, à certaines retombées économiques, certains pourraient être tentés de le faire. N'est-il pas vrai qu'il s'agit d'une chose très arbitraire?

M. Whelan: Si vous voulez des mesures quantitatives, par exemple. . .

M. Tobin: Il n'y en a pas.

M. Whelan: . . . en ce qui concerne le contenu canadien, la loi ne contient aucune disposition à cet égard. C'est exact.

M. Tobin: C'est arbitraire.

M. Whelan: Quand le gouvernement précédent a présenté la loi qui a précédé la Loi sur les ressources pétrolières du Canada, soit la Loi de 1982 sur le pétrole et le gaz du Canada... En fait, la Loi sur les ressources pétrolières du Canada prévoit les mêmes retombées économiques que la loi précédente.

Le gouvernement a estimé qu'il serait contraire au GATT d'établir des mesures quantitatives en ce qui concerne les retombées économiques comme c'était le cas pour la propriété canadienne, par exemple, où la loi cite un chiffre précis.

On a prévu un régime de retombée économique offrant aux Canadiens des possibilités équitables. Il s'agit là d'un libellé acceptable aux yeux du GATT et qui ne

[*Text*]

that will not give rise to a GATT challenge. It is basically up to the Minister to be satisfied with the benefits plan put forward by the company.

• 1130

Mr. Tobin: How do you explain, then, that with respect to Bill C-52, the coasting trade, we are able to provide certain protections and enhancements for the Canadian shipping industry and have no problem with GATT, while with respect to offshore platforms and rigs within the 200-mile zone there is a problem with GATT?

Mr. Whelan: I think that is a question you could ask the people who are doing Bill C-52. The approach that was taken in terms of the Canada Oil and Gas Act, and subsequently the Canada Petroleum Act, was to go with language that provided only for a full and fair opportunity.

Mr. Tobin: So there are no quantitative criteria anywhere in legislation on the offshore.

Mr. Whelan: That is correct, not in the oil and gas legislation pertaining to benefits.

Mr. Tobin: It is something that is negotiable, depending upon the circumstances. It is part of the fiscal regime.

Mr. Whelan: I would not want comment on what might be negotiated in the fiscal regime, since their negotiation is ongoing.

Mr. Tobin: Of course it is ongoing, but everything is on the table.

Mr. Whelan: There are no strict standards that have to be met.

Mr. Tobin: There are no standards at all, strict or otherwise.

Mr. Whelan: True.

Mr. Tobin: There is only a wish and a hope, right?

Mr. Whelan: The company has to come forward with a proposal that is satisfactory to the Minister; or in the case of Newfoundland, satisfactory to that board, with the advice of the two Ministers.

There is one other provision in terms of offshore production platforms, which is provided in the case of Newfoundland in particular. I think it is very important for this consideration. It will not give you the kind of measuring stick you are looking for, but I would remind you that in the Newfoundland accord a provision is made that the province has the final decision over the mode of the development platform. This is another mechanism that is provided—in this case to the province—for having control over the type of production platform that will be put in place, and thus in many cases the sourcing of it.

[*Translation*]

prêtera pas à contestation. C'est au ministre de décider s'il est satisfait ou non du plan de retombée économique que propose l'entreprise.

M. Tobin: Dans ce cas, comment expliquez-vous, en ce qui concerne le projet de loi C-52 au sujet du cabotage, que nous puissions accorder une certaine protection à la Marine marchande canadienne sans avoir de difficultés du côté du GATT alors que la chose ne semble pas possible en ce qui concerne les plates-formes de forage qui se situent dans la zone des 200 milles?

M. Whelan: Sans doute pourriez-vous poser la question aux personnes qui ont rédigé le projet de loi C-52. En ce qui concerne la Loi sur le pétrole et le gaz du Canada et, ensuite, la Loi sur les ressources pétrolières du Canada, on a jugé bon d'utiliser un libellé prévoyant uniquement des possibilités de participation équitables.

M. Tobin: Par conséquent, la loi ne contient aucun critère quantitatif.

M. Whelan: C'est exact, il n'y en a pas en ce qui concerne les retombées économiques dans la législation sur le pétrole et le gaz.

M. Tobin: C'est une question négociable, selon les circonstances. Cela entre dans le régime fiscal.

M. Whelan: Ce n'est pas à moi de dire quelles dispositions pourraient être négociées dans le cadre du régime fiscal étant donné que les négociations sont en cours.

M. Tobin: Elles sont en cours, mais tout a été divulgué.

M. Whelan: Il n'y a pas de normes strictes à respecter.

M. Tobin: Il n'y a aucune norme, qu'elle soit stricte ou non.

M. Whelan: C'est vrai.

M. Tobin: On se contente d'exprimer des espoirs, n'est-ce pas?

M. Whelan: L'entreprise doit présenter une proposition qui doit obtenir l'approbation du ministre; ou dans le cas de Terre-Neuve, elle doit être adoptée par l'Office sur les conseils des deux ministres.

La loi contient également une autre disposition au sujet des plates-formes de production extra-côtières, notamment dans le cas de Terre-Neuve. C'est un élément très important. Cela ne vous fournira pas de mesures quantitatives, mais je vous rappelle qu'aux termes de l'accord de Terre-Neuve, la décision définitive concernant le type de plates-formes de production utilisé revient à la province. Une autre disposition permet à Terre-Neuve d'exercer un contrôle sur cette plate-forme de production et, par conséquent, sur les sources d'approvisionnement.

[*Texte*]

Mr. Tobin: When your oil is selling at $35 to $50 a barrel, it is a very important power to have the choice over the mode. The oil company is eager to go, and you are eager to squeeze every last industrial benefit for Canada, the region, Newfoundland, and so on, out of the company. When the price of oil is as it is now, you can almost see poor Mobil being beaten with a stick by both Newfoundland and Ottawa, trying to get them going, and Mobil sitting back contentedly and saying that when the price is right for them, as a result of either world price or the fiscal regime, they will do Hibernia. That final say over mode is not a very powerful weapon in the hands of a province that is desperately trying to get something happening, negotiating with a compnay that is sitting in the drivers seat, not eager to go unless the world price is right or someone is going to hand them the shop for doing the project.

My concern is that with this blanket exemption, and with the acknowledgement this morning that there is no other piece of legislation, we will have an entire industry that is exempt from any requirement to provide Canadian industrial benefits. I understand that any government of any stripe will do the best they can to get the best deal for Canada. There is no question about that. But I do challenge the notion that when one party or another wants to get something happening politically, because we have given a blanket exemption, we do a deal today on the industrial benefits side. Five years from now you may have a well that has a 30-year life, the price is suddenly up, and you have given away an opportunity to promote a Canadian industry. In this bill there is nothing anywhere defining Canadian industrial benefits.

Mr. Thacker: It is my understanding that the only reason we have the exemption is that by our definition of "ship" we rope in a production platform. That is why there had to be a specific exemption in this statute.

• 1135

Mr. Tobin: I did not hear you, Mr. Thacker.

Mr. Thacker: I think the only reason we had the exemption in this statute is because of the definition of "ship", which is so broad that a platform would come within—

Mr. Tobin: At least four or five different court cases have ruled that these platforms are indeed "ships".

Ms Parschin-Rybkin: I have to differ, Mr. Tobin. It all depends upon the nature of the structure. The court cases dealt with a particular structure that was in existence. There is no question that if a drill-ship operates as a production platform that it is a "ship". But there is a great deal of conflict as to whether a bottom-founded

[*Traduction*]

M. Tobin: Si vous vendez votre pétrole entre 35$ et 50$ le baril, il est très important de pouvoir choisir le mode de production. La société pétrolière est prête à se lancer et vous voulez qu'elle apporte au Canada, à la région et à Terre-Neuve le maximum de retombées économiques. Le prix du pétrole étant ce qu'il est, on peut très bien imaginer Terre-Neuve et Ottawa en train d'aiguillonner Mobil pour qu'elle entreprenne l'exploitation des gisements et Mobil leur répondre qu'elle exploitera Hibernia lorsque le prix lui conviendra soit parce que le prix mondial aura augmenté, soit parce que le régime fiscal lui sera favorable. Le choix du mode de production n'est pas une arme vraiment efficace entre les mains d'une province qui tente désespérément d'aller de l'avant, en négociant avec une entreprise qui refuse de se lancer tant que le prix mondial ne sera pas suffisant ou que quelqu'un ne lui fera pas un pont d'or.

Je crains que cette exemption générale et le fait qu'il n'y ait pas d'autre loi, comme on nous l'a dit ce matin, permettent à toute une industrie de se soustraire à l'obligation d'apporter des retombées économiques au Canada. Je peux comprendre qu'un gouvernement, quel qu'il soit, fasse le maximum pour obtenir les conditions les plus avantageuses possibles pour le Canada. Cela ne fait aucun doute. Mais je ne suis pas d'accord pour que l'on fasse des concessions à l'égard des retombées économiques, en accordant une exemption générale, parce qu'un parti veut obtenir des résultats politiques. D'ici cinq ans, il se peut qu'il y ait une remontée subite des cours du pétrole. Vous aurez alors un puits qui pourra être exploité pendant 30 ans et vous aurez renoncé à la possibilité de promouvoir une industrie canadienne. Rien dans ce projet de loi ne définit les retombées économiques canadiennes.

M. Thacker: Si cette exemption a été accordée, c'est uniquement, si j'ai bien compris, parce que la définition de «navire» englobe les plates-formes de production. C'est pourquoi la loi doit accorder une exemption.

M. Tobin: Je ne vous ai pas entendu, monsieur Thacker.

M. Thacker: Si la loi prévoit une exemption, c'est uniquement, je pense, à cause de la définition de «navire» qui est si vaste qu'elle pourrait inclure une plate-forme. . .

M. Tobin: La jurisprudence a établi, à quatre ou cinq reprises, au moins, que les plates-formes étaient effectivement des «navires».

Mme Parschin-Rybkin: Je dois vous contredire, monsieur Tobin. Tout dépend de la nature de la structure. Les causes en question portaient sur une structure particulière. Il est certain que, si un navire de forage joue le rôle de plate-forme de production, il s'agit d'un «navire». Mais on n'est pas d'accord quant à savoir si une

[*Text*]

structure will ever be defined as a "ship" and that the courts will ever apply that definition to it.

Mr. Tobin: There are a number of court cases, which I can cite, where in fact production vessels have been determined to be "ships".

Ms Parschin-Rybkin: There is no question that a production vessel is a "ship", but a production platform may not be a "ship".

Mr. Tobin: It may not be, but I recall there was a court case regarding a production platform which was defined as a "ship". Again, I would have to bring it back to the committee; I do not have it with me.

The other thing that I recall, and I am sure you will recall, is our $15-million extravaganza with respect to the *Ocean Ranger* disaster. This was a joint federal-provincial royal commission on a disaster that cost 84 lives six years ago. It recommended that—going back to Bill C-75 specifically—because of all of the problems at that time, these platforms be included under the Canada Shipping Act.

It is my view that in the previous Liberal regime, and in the current regime, there is a heck of a turf war between departments and that the Ministers of Energy have been successful in maintaining their own turf with respect to these vessels. I think that is a mistake. It was a mistake in the last regime—we say that publicly—and it is a mistake in this regime.

Ms Parschin-Rybkin: I am afraid, Mr. Tobin, I will have to disagree with you because the *Ocean Ranger*—

Mr. Tobin: Well, you have a right to do that.

Ms Parschin-Rybkin: —commission specifically disagreed with including some of these harbour structures, which are involved in drilling and production, as "ships". There was a specific recommendation that a separate regime be established to deal with these. The commission did not agree that these things were "ships". I am sorry.

I do not have the exact page reference, but I disagree with what you are quoting.

Mr. Tobin: You and I have a different interpretation of what the royal commission said.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, I want to just make sure members understand this point. If this exemption had not been put into the statute, then presumably it would be covered under these other pieces of legislation. But I think that, by our definition of "ship", it would include a platform, and that is why you then wanted to have a specific exemption for platforms. Otherwise, why would it have been put into this statute at all?

Ms Parschin-Rybkin: No, it was not with respect to the definition of "ship". It is with respect to the definition of

[*Translation*]

structure ancrée au fond de la mer peut être considérée comme un «navire» et si les tribunaux appliqueront cette définition à ce genre d'installations.

M. Tobin: Il y a toute une jurisprudence, que je pourrais vous citer, selon laquelle les navires de production sont considérés comme des «navires».

Mme Parschin-Rybkin: Il ne fait aucun doute qu'un navire de production est un «navire», mais une plate-forme de production n'en est pas un.

M. Tobin: Peut-être pas, mais je me souviens d'une cause concernant une plate-forme de production qui a été considérée comme un «navire». Encore une fois, je n'ai pas les documents sous les yeux, mais j'en reparlerai au Comité.

Je me souviens également, et vous aussi sans doute, du gaspillage de 15 millions de dollars fait à la suite de la catastrophe de l'*Ocean Ranger*. Il s'agissait d'une commission royale d'enquête fédérale-provinciale sur ce désastre qui a fait 84 morts il y a six ans. La commission recommandait, et cela nous ramène au projet de loi C-75, que ces plates-formes devaient être incluses dans la Loi sur la marine marchande en raison de tous les problèmes qu'elles posaient.

Je crois que sous le gouvernement libéral de même que sous le gouvernement actuel, les ministères se livrent une guerre de pouvoirs et que le ministre de l'Énergie a réussi à maintenir ces navires dans son domaine de compétences. À mon avis, c'est une erreur. Comme nous l'avons dit publiquement, c'était une erreur du temps de l'ancien gouvernement et c'en est toujours une.

Mme Parschin-Rybkin: Monsieur Tobin, je ne suis pas d'accord avec vous étant donné que la commission sur l'*Ocean Ranger*. . .

M. Tobin: Vous en avez parfaitement le droit.

Mme Parschin-Rybkin: . . . n'était pas d'accord pour que certaines structures portuaires qui participent aux forages et à la production soient considérées comme des «navires». Elle a recommandé d'établir un régime distinct pour ces installations. La commission n'était pas d'accord pour les considérer comme des «navires». Je regrette.

Je n'ai pas la référence exacte, mais je ne suis pas d'accord avec les conclusions que vous citez.

M. Tobin: Nous n'interprétons pas de la même façon les recommandations de la commission royale d'enquête.

M. Thacker: Monsieur le président, je voudrais simplement être certain que les membres du Comité ont bien compris. Si cette exemption n'avait pas été incluse dans la loi, en principe, les autres lois l'auraient accordée. Mais je pense que notre définition de «navire» inclut les plates-formes et c'est pourquoi on a voulu accorder une exemption particulière pour ce genre de structures. Autrement, pourquoi l'inclure dans la loi?

Mme Parschin-Rybkin: Non, ce n'était pas à cause de la définition de «navire». C'est en raison de la définition

[*Texte*]

coasting trade. The position of the Department of Energy, Mines and Resources was that production platforms do not engage in coasting trade.

Coasting trade is defined as the carriage of goods or passengers of ships, etc., from one place to the other. The position was that a production platform is usually taken out into the offshore and anchored there for a period of time and does not engage in coasting trade.

There was no disagreement with the definition of "ship".

Mr. Thacker: But then, if it is not covered by the coasting trade definition , why was an exemption needed to be put into this statute?

Ms Parschin-Rybkin: We wanted to make it abundantly clear.

Mr. Thacker: Okay, so if—

Mr. Tobin: It is called protecting your turf.

Ms Parschin-Rybkin: What we are saying is that in certain cases a ship does include the definition of a production platform, and that was why.

Mr. Tobin: Drill-ships.

Ms Parschin-Rybkin: Yes.

Mr. Forrestall: Could I just have a brief supplementary? So far, I think I understand what you are saying.

There was general agreement when we were dealing with Bill C-75, going back to the Canada Shipping Act and the definition of "ship", that at some point in the future COGLA and the Department of Transport would get together and resolve this problem. Why it was kept out or not included in the definition of "ship" at the time had absolutely nothing to do with coasting provisions.

Mr. Tobin: Right.

Mr. Forrestall: Now it seems to. Is the deliberate exemption here and the making of it very clear a stumbling block to our going back and at some point in time including these hybrids and the platforms under the definition of "ship"? Are we doing anything that precludes it? Presumably we will do it. As I understand it, your point is quite clear about how the courts have decided in these areas. It is also quite clear that the political will of those of us who come from Atlantic Canada was to make damn sure these things were for all the provisions of safety, standards and the whole thing.

• 1140

It was around pollution that much of the transport argument centred. If it is not a "ship" within that definition, how do we apply the appropriate pollution laws we had devised and which were described in the Canada Shipping Act? Does this place a very difficult

[*Traduction*]

du cabotage. Le ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources estimait que les plates-formes de production ne faisaient pas de cabotage.

Le cabotage se définit comme le transport maritime de marchandises ou de passagers, etc., d'un endroit à l'autre. Le ministère a estimé qu'une plate-forme de production étant généralement ancrée au large pendant un certain temps, elle ne fait pas de cabotage.

La définition de «navire» ne prêtait à aucune contestation.

M. Thacker: Dans ce cas, si ces installations ne sont pas incluses dans la définition du cabotage, pourquoi prévoir une exemption dans la loi?

Mme Parschin-Rybkin: Nous voulions que ce soit bien clair.

M. Thacker: D'accord, donc, si. . .

M. Tobin: C'est ce qu'on appelle protéger son territoire.

Mme Parschin-Rybkin: Nous estimons simplement que, dans certains cas, la définition du navire n'inclut pas la plate-forme de production et telle est la raison d'être de cette exemption.

M. Tobin: Les navires de forage.

Mme Parschin-Rybkin: Oui.

M. Forrestall: Pourrais-je poser une brève question supplémentaire? Jusqu'ici, je pense avoir compris ce que vous vouliez dire.

Quand nous avons étudié le projet de loi C-75, la Loi sur la marine marchande et la définition de «navire», il était entendu qu'à un moment donné, l'APGTC et le ministère des Transports s'entendraient pour résoudre ce problème. Le fait que cela n'ait pas été inclus dans la définition de «navire» à ce moment-là n'avait rien à voir avec les dispositions relatives au cabotage.

M. Tobin: C'est exact.

M. Forrestall: Il semble maintenant que ce soit le cas. A-t-on accordé cette exemption de propos délibérés, pour nous empêcher d'inclure les plates-formes et autres installations dans la définition de «navire»? Nous privons-nous en fait des moyens de revenir là-dessus? Car j'ai bien l'impression que c'est ce qui va se passer. De votre côté, vous avez été très clair quant au sens dans lequel les tribunaux avaient tranché. Ceux d'entre nous qui, par ailleurs, viennent des régions atlantiques du Canada, cela est également tout à fait clair, voulaient être certains que les dispositions concernant la sécurité, et autres normes imposées, s'appliqueraient de façon uniforme.

Et notamment, vu du point de vue de la notion de transport, c'est sur la question de la pollution que s'est concentrée toute la discussion. Si ces plate-formes ne sont pas un «navire», selon cette définition, comment pouvons-nous faire appliquer les lois de lutte contre la pollution

[*Text*]

impediment to moving back to the Canada Shipping Act at some point in the future to say that for purposes of this act and under certain conditions these are ships or vessels?

Ms Parschin-Rybkin: Mr. Tobin alluded to certain exemptions in the Canada Shipping Act excluding production platforms. I am not aware of these exemptions. Certain parts of the Canada Shipping Act, Bill C-39, specifically amended the definition of "ship" to make it broader, not narrower. Production platforms are not excluded.

Mr. Tobin: I am talking about all the regulations in the Canada Shipping Act having to do with the operation of rigs, training, safety standards and the qualifications of people on board. Those matters are covered in a separate piece of legislation and were not covered under the Canada Shipping Act.

Ms Parschin-Rybkin: No, I am sorry. There is a specific reference. All those provisions—

Mr. Tobin: Where is it?

Ms Parschin-Rybkin: It is in section 109, subsection 2, of Bill C-39, the Canada Shipping Act.

Mr. Tobin: What does it say?

Ms Parschin-Rybkin: There is a definition of "ship" in Part II, the Certification of Seamen and Masters. Subsection 2 says that regulations made under subsection 110.(1) do not apply to ships capable of engaging in drilling for the production or processing of oil and gas unless the regulation so states and was made on the joint recommendation of the Minister and the Minister of Energy, Mines and Resources.

Mr. Tobin: That is the point. They are not covered automatically in the bill. I agree with you that there is an exemption.

Ms Parschin-Rybkin: The section says that regulations can be made on the joint approval of the two Ministers.

Mr. Tobin: It can be made on the joint approval of the Ministers and not automatically.

Ms Parschin-Rybkin: You implied that they were excluded. I am pointing out that there is the power to make regulations and it was done because the definition of ship now includes rigs and people on board that vessel who are not engaged in the marine activity, the drill crew.

[*Translation*]

en vigueur, et auxquelles se réfère d'ailleurs la Loi sur la Marine marchande du Canada? Je voudrais donc savoir si cette exception, dans le projet de loi, nous empêchera de modifier la Loi sur la Marine marchande du Canada, pour bien préciser que dans certaines conditions ces embarcations doivent être considérées comme des navires?

Mme Parschin-Rybkin: M. Tobin a parlé des exceptions de la Loi sur la Marine marchande du Canada qui excluaient les plate-formes de production. Je ne vois pas où sont ces exceptions. Le projet de loi C-39 visait précisément à modifier la définition du terme de navire, dans la Loi sur la Marine marchande du Canada, afin de lui donner une portée plus large et non pas plus étroite. Les plates-formes de production n'en sont donc pas exclues.

M. Tobin: Je parle ici de tous les règlements prévus par la Loi sur la Marine marchande du Canada, concernant notamment l'utilisation de plates-formes, et les exigences en matière de formation et de qualification du personnel de bord, ainsi que les normes de sécurité etc. Toute cette réglementation ne figure d'ailleurs pas à proprement parler dans la Loi sur la Marine marchande du Canada, elle fait l'objet de dispositions séparées.

Mme Parschin-Rybkin: Je vous prie de m'excuser, ça n'est pas tout à fait cela. Il y a une disposition bien précise. . .

M. Tobin: Où cela?

Mme Parschin-Rybkin: C'est à l'article 109, paragraphe 2, du projet de loi C-39, Loi sur la Marine marchande du Canada.

M. Tobin: De quoi y est-il question?

Mme Parschin-Rybkin: Il y a une définition du terme de «navire», dans la Partie II, à propos des brevets et certificats. Le paragraphe 2 précise que les règlements pris en vertu du paragraphe 110.(1) ne s'applique pas à l'égard de navires utilisables dans le cadre d'activités de forage, de production, de conservation ou de traitement du pétrole ou du gaz, sauf exception prévue par règlement pris sur recommandation conjointe du ministre et du ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources.

M. Tobin: C'est exactement cela. C'est-à-dire que les règlements ne s'appliquent pas de façon automatique aux plates-formes. Je suis donc d'accord avec vous, il y a bien une exception.

Mme Parschin-Rybkin: Mais l'article précise que les deux ministres peuvent s'entendre et faire appliquer les règlements.

M. Tobin: Oui, il peut y avoir entente des ministres, mais les règlements ne s'appliquent pas automatiquement à ces plates-formes.

Mme Parschin-Rybkin: Mais vous sembliez dire qu'elles étaient d'emblée exclues du champ d'application de ces règlements. Je vous fais remarquer que l'on peut quand même prendre des dispositions réglementaires s'y appliquant, et c'est précisément ce qui a été fait, la

[*Texte*]

The two departments felt there was no need for the Department of Transport to make regulations about the drill crew. That is the purpose of the regulation.

Mr. Tobin: You are arguing that regulations can be made and I am not disagreeing with you. I am telling you that unlike every other shipping activity where it is automatically covered, in the case of drill rigs, there is a general exemption from the act unless specifically ordered by both Ministers.

Ms Parschin-Rybkin: That is correct.

Mr. Thacker: I wonder if our witnesses could give us evidence from this perspective. If the committee were to delete paragraph 3(a), the exemption for hydrocarbon production platforms, what would the situation be in terms of development? How would you see the practice changed? If the committee were to delete it, what would happen?

Mr. Whelan: It would require the licensing of offshore production facilities under this act.

Ms Parschin-Rybkin: It might.

Mr. Thacker: Is it because of the definition of "ship" or because of the definition of "coasting trade"?

Mr. Whelan: It is because of the definition of "coasting trade". There is an important question. Two points are being confused: if the exemption was because it was a concern of extending offshore production platforms to include ships or if it was simply because of the "coasting trade" aspect.

• 1145

The only reason that clause to exclude it from the coastal trading act is in this bill is that those platforms are not engaged in coasting trade. As the representative of the Department of Justice has pointed out, they can be dealt with as completely as ships under the Canada Shipping Act.

Mr. Forrestall: Can be.

Mr. Whelan: Yes.

Mr. Forrestall: On agreement.

Mr. Whelan: Are now dealt with as ships. They have not been excluded under the Canada Shipping Act.

Mr. Forrestall: Unless something intervenes. There has to be an intervention by two authorities.

Ms Parschin-Rybkin: That is only for the power to make regulations on oil and gas activities.

[*Traduction*]

définition du terme de navire incluant maintenant les plates-formes, si bien que la loi s'applique également aux équipes de forage, qui ne sont pas à proprement parler des équipes de marins. Les deux ministères sont tombés d'accord pour estimer qu'il n'était pas nécessaire d'adopter des règlements spéciaux concernant ces équipes de foreurs. C'est ce à quoi vise la réglementation adoptée.

M. Tobin: Vous me dites donc que la loi prévoit la possibilité d'inclure ces plates-formes dans la réglementation; je suis d'accord avec vous. Je vous dis simplement qu'à la différence des autres activités maritimes, les activités de forage, et les plates-formes, font l'objet d'une exception générale, sauf si les deux ministres décident du contraire.

Mme Parschin-Rybkin: Oui.

M. Thacker: J'aimerais maintenant poser une question à nos témoins. Supposons que le Comité décide de supprimer l'alinéa 3a), c'est-à-dire l'exception concernant les plates-formes de production d'hydrocarbures, quelles en seraient les répercussions sur le terrain? Qu'est-ce qui changerait, concrètement? Si le Comité supprimait cet alinéa, à quoi s'expose-t-on?

M. Whelan: L'utilisation de ces plates-formes serait alors assujettie aux dispositions sur l'octroi de la licence, conformément à la loi.

M. Parschin-Rybkin: Sans doute.

M. Thacker: Et cela en vertu de la définition du terme de «navire», ou au contraire de celle du «cabotage»?

M. Whelan: À cause de la définition du terme de «cabotage». Faites bien attention. On confond ici deux choses: on se demande si l'exception vise à élargir la notion de plates-formes de production pour qu'elle puisse inclure les bateaux, ou s'il s'agit simplement ici d'un effet de la définition de «cabotage».

Or la seule raison pour laquelle on a décidé d'exclure ces plates-formes du champ d'application de la loi, c'est qu'elles ne font tout simplement pas de cabotage. Pour le reste, et comme l'a fait très bien remarquer le représentant du ministère de la Justice, ces plates-formes, comme n'importe quel autre navire, tombent sous le coup de la Loi sur la marime marchande du Canada.

M. Forrestall: Peut-être.

M. Whelan: Si, si.

M. Forrestall: Si l'on arrive à s'entendre là-dessus.

M. Whelan: Ce sont alors tout simplement des navires. Elles n'ont pas été exclues du champ d'application de la Loi sur la marine marchande du Canada.

M. Forrestall: À condition que les deux ministres interviennent dans ce sens.

Mme Parschin-Rybkin: Mais cela ne concerne que les règlements visant les activités pétrolières et gazières.

[*Text*]

Mr. Tobin: That is a pretty important power; a pretty important area.

Mr. Thacker: Is there a law today that says production platforms have to be built in Canada, as the coasting trade bill requires for anything that falls under that?

Mr. Whelan: No. Does the coasting trade and commercial marine activities bill require that all these vessels be built in Canada?

Mr. Thacker: No, not necessarily; or they have to pay a duty.

Mr. Whelan: Yes. I think that is another clarification we might make. In fact, you could argue that—

Mr. Forrestall: That was the impact of the lobbying. That is why we are in this damn mess. It was the lobby that got us in the mess to begin with.

Mr. Whelan: Yes. It is not clear that even if you took out paragraph 3(a) and required them to be licensed... that still would not mean all these facilities would have to be built in Canada. You may in fact have stronger mechanisms under the oil and gas legislation to improve the Canadian content.

Mr. Tobin: You may if by agreement and as part of the negotiation those kinds of constraints were applied or were part of the negotiating package. Having the offshore platforms included in this bill, if they were included—I understand they are not included, whether the clause is there or not, but you want to make it perfectly clear they are not—but were they to be included, there would be an automatic requirement for a request for a waiver and we would go through the normal waiver process, versus in legislation, if it were included—and I understand it is not, for the moment, for the reasons that were described by legal counsel—versus the current situation, which makes the whole thing a very arbitrary decision as part of a negotiation.

Ms Parschin-Rybkin: I would submit to you gentlemen that if you exclude paragraph 3(a) from your bill, that still may not achieve your desired results—

Mr. Tobin: I realize that.

Ms Parschin-Rybkin: —unless you actually change the definition of "coasting trade".

Mr. Tobin: Which could be done.

Ms Parschin-Rybkin: Which could be done, yes.

Mr. Forrestall: Then, Mr. Tobin, if we do that and we look at the Nova Scotia offshore accord and we look at Georges Bank, we know that should there be production there at any point in the future, it will not come through Nova Scotia, it will go directly ashore in the United States, using United States equipment and United States pipelines

[*Translation*]

M. Tobin: Ça n'est pas mince; c'est quand même un domaine important.

M. Thacker: Y a-t-il une loi en vigueur précisant que les plates-formes de production doivent être construites au Canada, comme c'est le cas pour les navires visés par le projet de loi sur le cabotage?

M. Whelan: Non. Est-ce que le projet de loi sur le cabotage et les activités commerciales maritimes exige que ces embarcations soient construites au Canada?

M. Thacker: Non, pas nécessairement; ou alors il faut qu'ils soient dédouanés.

M. Whelan: Oui. Nous pourrions peut-être ajouter quelque chose à ce sujet. Vous pourriez, en fait, dire que...

M. Forrestall: C'est ce à quoi a abouti tout ce travail de lobbying. C'est pour cela que nous avons maintenant toutes ces difficultés. C'est à cause de ce groupe de pressions que nous n'arrivons pas maintenant à nous en sortir.

M. Whelan: Effectivement. Mais même si vous supprimiez l'alinéa 3a), ce qui suppose alors l'octroi d'une licence... cela ne signifierait pas que ces installations doivent être nécessairement avoir été construites au Canada. La législation pétrolière et gazière vous donne d'ailleurs peut-être des moyens plus efficaces permettant d'augmenter le contenu canadien.

M. Tobin: À condition que cela ait été prévu dans l'entente qui a été négociée. Or, si les plates-formes en mer n'étaient pas exclues du champs d'application de ce projet de loi—or elles le sont, que cette disposition soit supprimée ou non, vous l'avez dit très clairement—si les plates-formes tombaient dans le champs d'application de la loi, il faudrait alors automatiquement faire une demande de dispense, en suivant la procédure prévue à cet effet, alors que dans l'état actuel des choses—et pour le moment, et pour les raisons que la conseillère juridique a exposées, elles ont un statut d'exception—tout dépend d'une décision arbitraire et du résultat d'une négociation.

Mme Parschin-Rybkin: Mais je tiens à vous faire remarquer, messieurs, que la suppression de l'alinéa 3a) du projet de loi, ne vous permettrait tout de même pas d'être certains d'obtenir les résulats souhaités...

M. Tobin: C'est ce que je comprends.

Mme Parschin-Rybkin: ... à moins que vous ne modifiiez la définition du terme de cabotage.

M. Tobin: Ce qui serait toujours possible.

Mme Parschin-Rybkin: Effectivement.

M. Forrestall: Mais dans ce cas, monsieur Tobin, étant donné par ailleurs les dispositions de l'accord Canado—Nouvelle-Écosse, et à supposer que l'on exploite les réserves du banc de Georges, ce pétrole ne passera pas par la Nouvelle-Écosse, il ira directement aux États-Unis, on utilisera pour cela du matériel américain, des pipe-lines et

[*Texte*]

and shore-end facilities, and we would have no derived industrial benefit from it at all.

Mr. Tobin: No, Mr. Forrestall, that would not be the case.

All I am saying is that I understand and accept any government in its negotiation with all the players, the federal and provincial governments and the appropriate companies involved, will look for the most industrial benefits possible. That is understandable. Any government of any stripe will do that. But for the moment, there is nothing anywhere in legislation that sets up a set of criteria that stand in legislation, that are not arbitrary, that are not subject to change, that provide for a waiver process, if you want, where Canadian rigs are not going to be used, other than something that is subject to change from development to development, from exploration to exploration, from deal to deal done in various parts of the country. I am saying from the point of view of the Canadian shipbuilding industry, that gives them less protection than they otherwise might have as part of arbitrary negotiations.

The automatic exemptions bother me. There is nothing anywhere in any of the bills you have named—Bill C-5, Bill C-6; certainly not in this bill—that ensures that Canadians get a greater crack at developing this kind of an industry than is currently the case. I think we should be aware of that; of what the significance is of this exemption. And it goes all the way back to previous bills. It does not start today.

Mr. Whelan: I think the point is that neither of the bills would guarantee that these would be built in Canada, would it? In the case of the coasting trade bill, vessels to be used for coasting trade can be licensed, even if they are foreign built.

• 1150

Mr. Tobin: On payment of duties.

Mr. Whelan: On payment of duties. That would still be required for offshore production vessels as well.

Mr. Tobin: May or may not be required.

Mr. Whelan: No. It would still be required.

Mr. Johnson: Mr. Chairman, I thought there was an act brought in on July 1, 1983, or it might be 1982, that says that all vessels engaged within the 200-mile limit for oil exploration or anything else, has to pay a 25% duty on it. And there was a grandfather clause in it under which some companies were able to bring in vessels that were then under construction prior to that, or contracts had been entered into. So what we are arguing about here was already taken care of back in 1983, I believe it was, on July 1.

[*Traduction*]

des installations côtières américaines, si bien que nous n'en profiterions absolument pas.

M. Tobin: Non, monsieur Forrestall, je ne suis pas d'accord avec vous.

Je sais, et je reconnais, que le gouvernement, de quelque bord qu'il soit, en négociant les ententes avec les parties concernées—je pense au gouvernement fédéral, aux gouvernements provinciaux et aux sociétés privées—cherchera toujours à en retirer le maximum de profits sur le plan industriel. Cela est tout à fait compréhensible. C'est ce que ferait n'importe quel gouvernement. Mais pour le moment il n'y a rien de bien arrêté dans la loi qui permette d'échapper à l'arbitraire, en fixant une fois pour toute des conditions bien précises, qui incluraient la possibilité d'une procédure de dérogation, si vous voulez, alors que pour le moment les plates-formes canadiennes ne seront utilisées que de façon très ponctuelle, en fonction des exigences de tel ou tel gisement ou de telle ou telle prospection, et au gré des contrats et des ententes qui seront signés ici ou là dans le pays. Du point de vue de l'industrie de construction navale canadienne n'importe quelle autre procédure arbitraire de négociation leur donnerait autant de protection que les disposition de ce projet de loi.

Cette exception qui joue de façon automatique me gêne. Rien dans les projets de loi que vous avez cités—projet de loi C-5, C-6, et en tous les cas pas celui-ci—ne garantit que les Canadiens pourront effectivement développer, plus que ce n'est à l'heure actuelle le cas, ce secteur industriel. Voilà ce qui signifie cette exception, ne le perdons pas de vue. Et cela d'ailleurs remonte à tous les projets de loi précédents. Ça n'a pas commencé avec celui-ci.

M. Whelan: Mais aucun projet de loi ne pourrait garantir que ces plates-formes soient construites au Canada, n'est-ce pas? En ce qui concerne ce projet de loi sur la cabotage, les bâtiments utilisés pour le cabotage peuvent obtenir une licence, même s'ils ont été construits à l'étranger.

M. Tobin: Il faut alors payer des droits.

M. Whelan: Oui. Ce qui resterait d'ailleurs le cas pour les bateaux utilisés à la production en mer.

M. Tobin: Ça n'est peut-être pas aussi certain.

M. Whelan: Ils auraient également à payer ces droits.

M. Johnson: Monsieur le président, je croyais qu'il y avait une loi, qui est entrée en vigueur le premier juillet 1983 ou peut-être 1982, d'après laquelle tous les bateaux qui font de la prospection ou de l'exploitation, à l'intérieur de la zone des 200 milles, devaient payer un droit de 25 p. 100. Il y avait de plus une clause de droit acquis concernant les navires en construction, ou les contrats signés avant l'adoption de la loi. Ce dont nous parlons ici a donc déjà été réglé par l'adoption, le premier juillet 1983, si je ne me trompe, de cette loi.

[*Text*]

Mr. Bruce de Lotbinière-Harwood (Director of Operations, Policy Analysis and Co-ordination Branch, Canada Oil and Gas Lands Administration, Department of Energy, Mines and Resources): It came into effect, I think, June 30, 1983, and basically stated for platforms a 25% duty. There was also a temporary waiver entry system under the Customs Act. But a production platform is not coming in on a temporary basis. So if it was a foreign-built production platform it would be faced with a full 25% duty and would be built to Canadian standards, hence would fall under the definition of a Canadian ship in section 2 of the act.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I respond to what has just been said by pointing out that some of our competitor shipbuilding nations have, as you will acknowledge, assistance grants, government subsidies, of up to 50%, and in any case have substantially lower labour costs—I do not have to name the countries I am talking about—and a 25% duty is hardly an equalizer in that industry.

Mr. Forrestall: It does not even scratch the surface.

Mr. Tobin: It does not even scratch the surface is right. If you talk to anybody who represents a shipbuilding area of this country or comes from a region where they are familiar with the shipbuilding industry, basically in this country we do not now have any subsidies whatsoever for our shipbuilding industry, compared with up to 50% for other nations, particularly Asian nations that are very prolific at building these rigs. So a 25% duty is an invitation.

Mr. Johnson: It is a licence.

Mr. Tobin: It is a licence.

Mr. de Lotbinière-Harwood: But this legislation as it is currently written, or the changes you are suggesting, will not alter that whatsoever.

Mr. Tobin: No. I am suggesting that, at least from my point of view, I am interested in knowing. . . When I saw the exemption I was interested in having you come here to tell us what the current environment situation is. I readily admit that if one wanted to take a different course than what is currently the case, there would be more involved than just this legislation.

Mr. Whelan: I think that is a valid point. If you wanted to strengthen the Canadian requirements for production facilities involving oil and gas, you would look at it under the oil and gas legislation and you would probably look at it for exploration as well.

Mr. Tobin: Thank you, Mr. Chairman.

The Chairman: Does that answer your question? *Une supplémentaire*, Mr. Johnson. No more questions?

[*Translation*]

M. Bruce de Lotbinière-Harwood (directeur des opérations, analyses de politiques et coordination, administration du pétrole et du gaz des terres du Canada, ministère de l'Energie des Mines et des Ressources): Cette loi est entrée en vigueur, si je ne me trompe, le 30 juin 1983, et prévoyait effectivement un droit de 25 p. 100 pour l'utilisation de ces plates-formes. La Loi sur les douanes permettait par ailleurs de recourir à une procédure de dispense provisoire. Mais vous savez qu'une plate-forme d'extraction pétrolière n'est pas une installation provisoire. Une plate-forme d'extraction qui aurait été construite à l'étranger aurait un droit de 25 p. 100 à acquitter, et devrait correspondre aux normes de construction canadiennes, c'est-à-dire qu'elle correspondrait à la définition du terme de navire canadien à l'article 2 de la loi.

M. Tobin: Monsieur le président, j'aimerais faire remarquer à ce sujet, que certaines des nations avec lesquelles nous sommes en concurrence dans le domaine de la construction navale, subventionnent parfois jusqu'à concurrence de 50 p. 100 ce genre de construction, et on en tout cas des frais de main d'oeuvre bien inférieurs aux nôtres—je n'ai pas besoin de citer les pays auxquels je pense—et ce droit de 25 p. 100 ne rétablira certainement pas l'équilibre.

M. Forrestall: Une simple formalité sans conséquence.

M. Tobin: Exactement. Parlez à un représentant du secteur de la construction navale ou à quelqu'un qui vient d'une des régions où il y a des chantiers, ils vous diront tous que nos subventions sont tout à fait inexistantes si on les compare à ces 50 p. 100 dont je parlais, à propos notamment de ces pays d'Asie où l'on construit beaucoup de plates-formes. Ce droit de 25 p. 100 est donc en fait une invitation à venir travailler chez-nous.

M. Johnson: C'est une forme de licence.

M. Tobin: Absolument.

M. de Lotbinière-Harwood: Le projet de loi tel qu'il est conçu à l'heure actuelle, même si vous le modifiez comme vous le proposiez, ne pourra rien contre cela.

M. Tobin: Non. Mais au moins, j'aimerais savoir. . . Lorsque j'ai vu cette exception, dans le projet de loi, j'ai tout de suite eu envie d'entendre ce que vous auriez à nous dire là-dessus. Je reconnais effectivement que si nous voulions changer de cap, dans toute cette affaire, il faudrait modifier bien autre chose que ce projet de loi.

M. Whelan: Effectivement. Si vous vouliez donner plus de poids aux conditions imposées au Canada aux installations de prospection ou d'extraction pétrolière et gazière, il faudrait passer par cet ensemble de lois concernant ce domaine.

M. Tobin: Merci, monsieur le président.

Le président: Est-ce que cela répond à votre question? *A supplementary*, monsieur Johnson. Plus de questions?

[*Texte*]

Mr. Benjamin: No, I am just interested in watching this circle we are going around in.

The Chairman: Ms Parschin-Rybkin, Mr. Whelan and Mr. Bruce de Lotbinière-Harwood, thank you for your appearance before the committee. You can be sure that your comments will be taken into consideration when we proceed with clause by clause study in the near future.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, may I just make one slight point? I thank the witnesses very much. We all have some more homework to do. Certainly I am going to do some more in this area, particularly to go back and check some of the points that have been raised by legal counsel with respect to the royal commission report and some of the recommendations in the report. I would ask if we could possibly reserve the right to ask you to come back again for a short period of time after we have done some research.

Mr. Whelan: Mr. Chairman, in responding to that, I am not sure if the *Ocean Ranger* recommendations on the safety of offshore oil and gas installations are pertinent to this current bill.

Mr. Tobin: There were some comments made by your legal counsel refuting—

Mr. Whelan: If you would like any further information from us on those, either legal interpretations or some of the *Ocean Ranger* recommendations, we would be pleased to meet with you to provide any further background information.

• 1155

Mr. Thacker: On a point of order, Mr. Chairman. Would our witness be able to give us what his understanding is of the comparative situation in the United States for a production platform? Is that caught by their coasting trade?

Mr. Whelan: I do not want to speculate on that. We would have to check into what the Jones Act covers and what it does not.

Mr. Tobin: It does cover.

Mr. Thacker: Would you mind just giving us a brief written memo on that if you can dig that out for us?

Mr. Whelan: Yes, it would be better if we checked into it and gave you the correct information in writing. We will do that.

Mr. Tobin: It does cover, yes. It does.

Mr. Forrestall: Let me just read clause 3.(1)

> 3.(1) Subject to subsections (2) to (5), no foreign ship or non-duty paid ship shall, except under and in accordance with a licence, engage in the coasting trade or

[*Traduction*]

M. Benjamin: Non, je constate que nous tournons en rond.

Le président: Madame Parschin-Rybkin, monsieur Whelan et monsieur Bruce de Lotbinière-Harwood, merci d'avoir comparu devant le Comité. Soyez certains que nous tiendrons le plus grand compte, au moment de la discussion article par article de ce projet de loi, très prochainement, de vos remarques et commentaires.

M. Tobin: Monsieur le président, pourrais-je intervenir encore très rapidement? Je tiens à remercier les témoins. Je crois que nous allons tous devoir remettre un petit peu nos connaissances à jour. En ce qui me concerne je vais avoir quelques petites recherches à faire, et notamment à propos de ce que votre conseillère juridique nous a dit du rapport de la Commission royale d'enquête et de ses recommandations. Serait-il alors possible, lorsque nous aurons terminé nos recherches, de vous inviter à revenir en discuter brièvement avec nous?

M. Whelan: Monsieur le président—en réponse à cette question—je ne suis pas certain que les recommandations concernant, à propos de l'accident de la plate-forme *Ocean Ranger*, le problème de la sécurité de ses installations, concernent en même temps ce projet de loi.

M. Tobin: Mais votre conseiller juridique a réfuté. . .

M. Whelan: Si vous voulez des renseignements supplémentaires, ou même un commentaire de juriste, à propos de ces recommandations, nous serions certainement disposés à vous rencontrer une fois de plus et à vous fournir toute l'information nécessaire.

M. Thacker: J'invoque le Règlement, monsieur le président. Le témoin pourrait-il nous dire quelle est la situation de ces plates-formes pétrolières aux États-Unis, sur le plan de la loi? Est-ce que leur cas relève de la législation sur le cabotage?

M. Whelan: Je préfère ne pas m'avancer là-dessus. Il faudrait que nous reprenions le *Jones Act* américain, et voir s'il s'applique aux plates-formes.

M. Tobin: Oui.

M. Thacker: Pourriez-vous peut-être nous envoyer une petite note écrite, si vous arrivez à tirer cela au clair?

M. Whelan: Oui, il faudrait peut-être que nous vérifions, avant de vous donner la réponse par écrit. Nous le ferons.

M. Tobin: Cette loi englobe le cas des plates-formes pétrolières.

M. Forrestall: Permettez-moi de relire le paragraphe 3.(1):

> 3.(1) Se font en conformité avec une licence, un navire étranger ou non dédouané ne peut, sous réserve des paragraphes (2) à (5), se livrer au cabotage au Canada ou aux activités suivantes ou

[*Text*]

(a) in Canadian waters, engage in any marine activity of a commercial nature; or

(b) in waters above the continental shelf of Canada, engage in any marine activities of a commercial nature relating to the exploration, development, production or transportation of the mineral or non-living natural resources of the continental shelf.

Can you tell me what that means to you? I was never confused until 10 or 15 minutes ago; now I am.

Mr. Tobin: A very interesting comment, Mr. Forrestall. Right on the money!

Mr. Whelan: That is a very general clause and then there is a specific exemption on hydrocarbon production platforms in paragraph 3.(3)(a).

Mr. Johnson: It does not, in other words, apply to a supply boat; it is only the platform as I understand it.

Mr. Whelan: It would only be a hydrocarbon production platform. That is correct.

Mr. Johnson: That is the way I understand it. Even if a ship is used. Say, for instance, somebody took a 300,000-tonne tanker and converted it into a production platform, while we know it is a ship, it would be excluded as far as being used as a hydrocarbon platform.

Mr. Whelan: That is right, but any other ships used in support of that, for example, in support of a development, that were engaged in coasting trade, would be covered.

Mr. Johnson: What we have done here, in addition to saying that our coasting trade would be a ship engaged in the picking up of cargo or passengers at one Canadian port and terminating at another Canadian port, is saying that when we go out to our 200-mile economic zone we classify that as coasting trade for supply boats and so on. That is the way I understand it. I do not know if I am understanding it right or not.

Ms Parschin-Rybkin: Yes.

Mr. Johnson: We have included the offshore in the coasting trade with the exception of production platforms.

Mr. Whelan: With the one exception of hydrocrabon production platforms, that is right.

Mr. Johnson: That is the way I understand it. So we are protecting Canadian shipping. Whereas before once they went outside our 12-mile territorial sea, they were on international voyages if they were going out to a production platform somewhere on the continental shelf, now they are still on coasting trade.

[*Translation*]

a) toute activité maritime de nature commerciale dans les eaux canadiennes;

b) toute activité maritime de nature commerciale dans les eaux situées au-dessus du plateau continental et liée à la recherche, à la mise en valeur, à la production ou au transport des ressources minérales ou des autres ressources non biologiques du plateau.

Pouvez-vous me dire ce que cela signifie pour vous? Il y a dix ou 15 minutes encore je croyais avoir compris, maintenant je n'en suis plus si sûr.

M. Tobin: Voilà une question fort intéressante, monsieur Forrestall. Bien vu!

M. Whelan: Il s'agit d'un article général, avec une exception concernant les plates-formes de production d'hydrocarbure à l'alinéa 3.(3)a).

M. Johnson: L'exception, autrement dit, ne concerne pas les embarcations qui déservent la plate-forme; seule la plate-forme est visée par l'exception.

M. Whelan: Oui, seule la plate-forme de production d'hydrocarbures est exclue du champ d'application. Effectivement.

M. Johnson: C'est bien comme cela que je l'avais compris. Et cela même s'il s'agit d'un navire. Supposons par exemple que l'on convertisse un pétrolier de 300 milles tonnes en plate-forme de production, celle-ci serait exclue du champ d'application du paragraphe, bien que ce soit un navire.

M. Whelan: Oui, mais tout autre embarcation utilisée parallèlement à cette plate-forme, et qui ferait du cabotage, tomberait sous le coup de la loi.

M. Johnson: Ce que nous faisons ici, en plus de définir le cabotage comme le fait pour un bateau de transporter une cargaison ou des passagers d'un port canadien à un autre, c'est de dire que dans la zone économique des 200 milles l'activité des embarcations de soutien est considérée comme étant du cabotage. Voilà comment je comprends les choses. Je ne sais pas si c'est bien cela.

Mme Parschin-Rybkin: Oui.

M. Johnson: C'est-à-dire que nous incluons l'activité extracôtière de ces embarcations dans le cabotage, à l'exception des plates-formes de production.

M. Whelan: Oui.

M. Johnson: C'est bien ainsi que je comprends ces dispositions. Nous protégeons en quelque sorte la marine canadienne. Alors que par le passé, dès que les bateaux franchissaient la limite territoriale des 12 milles, ils étaient dans une zone internationale même s'ils allaient desservir une plate-forme de production installée sur notre plateau continental; maintenant ils seront considérés comme des caboteurs.

[*Texte*]

Mr. de Lotbinière-Harwood: That platform indeed becomes another port so to speak.

Mr. Johnson: Absolutely.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, what Mr. Johnson is saying is that supply vessels would be definitely covered.

I want to go back to Mr. Forrestall's point because he makes a very interesting point. Basically the witness has told the committee that this exemption we see today, paragraph 3.(3)(a), is extra insurance. Platforms in fact are not covered anyway but we want to make it perfectly clear, to use the words of the legal counsel. If one goes back, as Mr. Forrestall has wisely and very helpfully reminded us, and reads paragraphs 3.(1)(a) and (b). . . I have some difficulty then accepting the proposition put by legal counsel that all this is is extra insurance, because clearly it says:

> . . . engage in any marine activity of a commercial nature; or
>
> (b) in waters above the continental shelf of Canada, engage in any marine activities of a commercial nature relating to the exploration, development, production or transportation of the mineral or non-living natural resources of the continental shelf.

That sounds like oil and gas to me. It sounds a heck of a lot like oil and gas to me.

• 1200

Mr. Whelan: That is correct. And it would relate to any marine activities involved in transporting materials and personnel back and forth from that production platform.

Mr. Tobin: But nevertheless any activity; it does not restrict it until we get to the exemption. What we were told a few moments ago is that even if the exemption was not there, this proposed act would not apply to platforms. Let me suggest to you that, based upon a rereading of the words Mr. Forrestall brought to our attention, this proposed act would indeed apply if the exemption were taken out of this bill, because of a reading of paragraphs 3.(1)(a) and (b) and of the definition. Would you not agree with that, having had a second look at it?

Ms Parschin-Rybkin: No, I would not.

Mr. Tobin: Why not?

Ms Parschin-Rybkin: Because it is not any activity. It says:

> . . . any marine activities of a commercial nature. . .

I would submit to you that what that phrase is intended to cover is transportation—

Mr. Tobin: If you were in a court of law, you would be entitled to submit that, and the judge would rule whether you were right or wrong.

[*Traduction*]

M. de Lotbinière-Harwood: Cette plate-formne fonctionne en quelque sorte comme un port.

M. Johnson: Absolument.

M. Tobin: Monsieur le président, d'après M. Johnson, ces embarcations de soutien ou d'approvisionnement seraient donc couvertes par la loi.

Je voudrais maintenant revenir à ce qu'a dit M. Forrestall, qui me paraît très intéressant. Ce que le témoin a dit au Comité, c'est que l'exception de l'alinéa 3.(3)a), n'est qu'en fait qu'une garantie supplémentaire que nous nous donnons. En fait les plates-formes ne seraient, de toute façon, pas prises dans le champ d'application de la loi, mais nous voulons avant tout que les choses soient bien claires, pour utiliser les termes du conseiller juridique. Mais si l'on relit, comme l'a très justement fait M. Forrestall, les alinéas 3.(1)a) et b). . . J'ai du mal à croire la conseillère juridique lorsqu'elle nous dit qu'il s'agit ici d'une mesure de précaution supplémentaire; l'alinéa précise bien:

> . . . toute activité maritime de nature commerciale;
>
> b) toute activité maritime de nature commerciale dans les eaux situées au-dessus du plateau continental est liée à la recherche, à la mise en valeur, à la production ou au transport des ressources minérales ou des autres ressources non-biologiques du plateau.

Tout cela, à mon avis, parle bien de pétrole et de gaz.

M. Whelan: Mais ces dispositions visent également le transport de matériel et de personnes entre la côte et la plate-forme de production.

M. Tobin: Mais il s'agit bien de toutes activités maritimes; aucune restriction n'est faite, jusqu'à ce que nous ayons ensuite l'exception. Or, d'après ce que l'on nous a dit il y a quelques instants, même sans cette exception, la nouvelle loi ne s'appliquerait pas aux plates-formes. Je pense au contraire, en relisant cet article que M. Forrestall a rappelé à votre attention, que si la disposition concernant l'exception était supprimée, la loi s'appliquerait aux plates-formes. En y réfléchissant un petit peu plus, ne seriez-vous pas d'accord avec ma conclusion?

Mme Parschin-Rybkin: Non.

M. Tobin: Pourquoi?

Mme Parschin-Rybkin: Parce qu'il ne s'agit pas de n'importe quel type d'activité possible. Il est bien précisé:

> . . . toute activité maritime de nature commerciale. . .

J'aimerais vous faire remarquer que l'on vise ici le transport. . .

M. Tobin: Vous pourriez effectivement soumettre l'argument au juge, au cours d'un procès, et ce serait ensuite à lui de trancher.

[*Text*]

Ms Parschin-Rybkin: You are asking me whether I agree with your opinion, and I disagree with it because the intent of that provision is to cover marine activities of a commercial nature. Our position is that the production from a production platform is not a marine activity. The fact that it happens to be sitting out in water does not make it a marine activity.

Mr. Tobin: You do understand that there are both fixed production platforms and floating production platforms.

Ms Parschin-Rybkin: Yes.

Mr. Tobin: And neither one, in your judgment, would be a marine activity.

Ms Parschin-Rybkin: That is correct, because it does not fall within the definition of coasting trade as provided for under this legislation.

Mr. Forrestall: The pipeline that might be attached to it?

Ms Parschin-Rybkin: Definitely not. That is not a marine activity.

Mr. Whelan: Are you saying that is a vessel?

Mr. Forrestall: I am saying it is transportation of a hydrocarbon, which is a non-living material. That, to me, is damned closely related to the—

Mr. Whelan: I would be very concerned if you wanted to extend this proposed act to pipelines.

Mr. Forrestall: Actually, Mr. Chairman, I think we are trying to pick apples in the orange grove.

Mr. Tobin: Personally, I think we are picking apples in the apple orchard. Let me say to legal counsel here today that she is a very persuasive and very impressive debater on behalf of the point of view she is representing this morning. I think if we look at the words Mr. Forrestall brought to our attention again, as many people would come and say what you have said today about what marine activity means and we could find as many others who would argue the other way. I guess I am saying that I no longer accept the notion that, whether this exemption is in or not, platforms are out in any case. I suspect that if we were to leave platforms in, based upon a reading of paragraphs 3.(1)(a) and (b), the story would be quite different. We would have to go back and look at other pieces of legislation, or at least the government would.

Mr. Whelan: That is right. It is subject to debate over the interpretation. With paragraph 3.(1)(a) in there it is clear.

Mr. Tobin: With it in?

Mr. Whelan: With it in.

Mr. Tobin: So the exemption is not just extra insurance; it is not just "we thought we would put it in to make sure"; it is very important. You can have a debate and come back and tell us.

[*Translation*]

Mme Parschin-Rybkin: Vous me demandez si je suis d'accord avec vous, et je dois dire que je ne le suis pas, du fait que cette disposition parle d'activités maritimes de nature commerciale. Dans le cas d'une plate-forme de production pétrolière il ne peut être question, pour nous, d'une activité maritime. Le fait que la plate-forme se trouve en mer ne suffit pas.

M. Tobin: Mais vous savez qu'il y a deux types de plate-formes: certaines sont fixes, et les autres flottent.

Mme Parschin-Rybkin: Oui.

M. Tobin: Et dans aucun des cas, à votre avis, il ne s'agirait d'activités maritimes.

Mme Parschin-Rybkin: Effectivement; ce genre d'activité ne rentre pas dans la catégorie du cabotage, comme celui-ci a été défini par le projet de loi.

M. Forrestall: Et dans le cas du pipe-line qui pourrait être branché sur la plate-forme?

Mme Parschin-Rybkin: Certainement pas. Il ne s'agit pas d'une activité maritime.

M. Whelan: Voulez-vous assimiler cela à un navire?

M. Forrestall: Il s'agit bien de transport d'hydrocarbures, c'est-à-dire d'une ressource non-biologique. Cela me semble quand même très proche du cas. . .

M. Whelan: Je trouverais très difficile de vouloir étendre le champs d'application de ce projet de loi aux pipe-lines.

M. Forrestall: Monsieur le président, j'ai l'impression que nous sommes en train de chercher des pommes dans une orangeraie.

M. Tobin: Je trouve plutôt que nous sommes en train de cueillir des pommes dans un verger. Permettez-moi en tous les cas de dire que votre conseillère juridique est extrêmement convaincante, et que sa façon de défendre le point de vue qu'elle est censée représenter ce matin a vraiment fait impression sur moi. Mais je pense que si l'on reprend les dispositions que M. Forrestall a rappelées à votre attention, les avis pourraient être vraiment partagés de façon égale. Ce que je veux dire c'est qu'à mon avis il n'est pas sûr que les plates-formes soient exclues, que l'exception figure ou non dans le projet de loi. Si l'on s'en tenait aux alinéas 3.(1)a) et b), je pense que les choses risqueraient d'être fort différentes. Il faudrait alors se reporter à d'autres textes de loi, c'est du moins ce que le gouvernement aurait à faire.

M. Whelan: Exactement. Il y a là une question d'interprétation. Mais avec l'alinéa 3.(1)a) les choses sont claires.

M. Tobin: Avec cet alinéa?

M. Whelan: Oui.

M. Tobin: Cette exception n'est donc pas une mesure de précaution supplémentaire; vous ne pouvez pas dire que vous vouliez simplement être certains que. . . ; c'est une disposition qui joue un rôle important. Vous pourrez

[*Texte*]

Mr. Johnson: The production platform still comes under all the regulations for pollution and so on, does it not? They have to comply with all Canadian regulations and safety equipment, regardless of whether they are foreign-built or on lease from a foreign country.

Ms Parschin-Rybkin: This is correct. The fact that production platforms may or may not be excluded out of this legislation has nothing to do with the Canadian requirement for the safety and the construction of production platforms, either under the Canada Shipping Act or under the Oil and Gas Production and Conservation Act.

The Chairman: Tomorrow the Tour Boat companies will appear. It might be interesting for the members to have a look at an article entitled "Passenger Act Hurts Seattle," published by the New York Chamber of Commerce on February 19.

• 1205

This article is now distributed. This session is now adjourned.

[*Traduction*]

peut-être en discuter, et revenir nous dire ce que vous en pensez.

M. Johnson: Mais toute la réglementation de lutte contre la pollution etc. s'applique bien aux plates-formes, n'est-ce pas? Qu'elles aient été construites ou louées à l'étranger, elles doivent satisfaire à la réglementation canadienne concernant notamment la sécurité.

Mme Parschin-Rybkin: Oui. Le fait que les plates-formes de production puissent ou non être exclues du champs d'application de ce projet de loi n'a aucun effet sur l'application des règlements canadiens concernant la sécurité et la construction des plates-formes de production, qu'il s'agisse des règlements relevant de la Loi sur la marine marchande du Canada ou de la Loi sur la conservation ou la production du pétrole et du gaz.

Le président: Nous recevons demain les compagnies de transport maritime touristique. Il serait peut-être intéressant aussi que les membres du Comité se reportent à un article intitulé *Passenger Act Hurts Seattle*, publié par la Chambre de commerce de New-York le 19 février.

L'article est en train d'être distribué. La séance est levée.

Canada Post Postage paid
Postes Canada Port payé
Book rate
Tarif des livres
K1A 0S9
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Canada Oil and Gas Lands Administration, Department of Energy, Mines and Resources:

Dan Whelan, Director General, Policy Analysis and Coordination Branch;

Tamara Parschin-Rybkin, Legal Counsel;

Bruce de Lotbinière-Harwood, Director of Operations, Policy Analysis and Coordination Branch.

TÉMOINS

De l'Administration du pétrole et du gaz des terres du Canada, ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources:

Dan Whelan, directeur général, Analyse de politiques et coordination;

Maître Tamara Parschin-Rybkin, conseiller juridique;

Bruce de Lotbinière-Harwood, directeur des opérations, Analyse de politiques et coordination.

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 5

Wednesday, February 24, 1988

Chairman: Marcel R. Tremblay

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 5

Le mercredi 24 février 1988

Président: Marcel R. Tremblay

Minutes of Proceedings and Evidence of the Legislative Committee on

BILL C-52

An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature

Procès-verbaux et témoignages du Comité législatif sur le

PROJET DE LOI C-52

Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale

---

RESPECTING:

Order of Reference

CONCERNANT:

Ordre de renvoi

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Second Session of the Thirty-third Parliament, 1986-87-88

Deuxième session de la trente-troisième législature, 1986-1987-1988

27677–1

LEGISLATIVE COMMITTEE ON BILL C-52

Chairman: Marcel R. Tremblay

Members

Les Benjamin
Patrick Crofton
Michael Forrestall
Girve Fretz
Morrissey Johnson
Fernand Robichaud
Blaine A. Thacker—(7)

(Quorum 4)

Richard Chevrier
Committee Clerk

Pursuant to Standing Order 94(4)

On Wednesday, February 24, 1988:

Fernand Robichaud replaced Brian Tobin.

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE PROJET DE LOI C-52

Président: Marcel R. Tremblay

Membres

Les Benjamin
Patrick Crofton
Michael Forrestall
Girve Fretz
Morrissey Johnson
Fernand Robichaud
Blaine A. Thacker—(7)

(Quorum 4)

Greffier de Comité
Richard Chevrier

Conformément à l'article 94(4) du Règlement

Le mercredi 24 février 1988:

Fernand Robichaud remplace Brian Tobin.

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from the Canadian Government Publishing Center, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

WEDNESDAY, FEBRUARY 24, 1988
(8)

[*Text*]

The Legislative Committee on Bill C-52, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature, met at 3:37 o'clock p.m. this day, in room 308 West Block, the Chairman, Marcel R. Tremblay, presiding.

Members of the Committee present: Les Benjamin, Michael Forrestall, Girve Fretz, Morrissey Johnson, Fernand Robichaud and Blaine A. Thacker.

Witnesses: *From the Rideau St. Lawrence Cruise Ships*: James Clark, Vice-President/General Manager. *From the Canadian Tour Boat Association*: Ian Campbell, Executive Director. *From the Ivy Lea Thousand Islands Boat Tours*: Ron Thomson, General Manager.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference, dated Wednesday, September 16, 1987, concerning Bill C-52, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other activities of a commercial nature (*see Minutes of Proceedings and Evidence, Wednesday, October 14, 1987, Issue No. 1*).

The Committee resumed consideration of Clause 2.

At 3:40 o'clock p.m., Girve Fretz took the Chair.

James Clark made a statement and answered questions.

Ian Campbell made a statement and answered questions.

Ron Thomson made a statement and answered questions.

At 5:45 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Richard Chevrier
Committee Clerk

PROCÈS-VERBAL

LE MERCREDI 24 FÉVRIER 1988
(8)

[*Traduction*]

Le Comité législatif sur le projet de loi C-52, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale, se réunit aujourd'hui à 15 h 37, dans la pièce 308 de l'Édifice de l'ouest, sous la présidence de Marcel-R. Tremblay, (*président*).

Membres du Comité présents: Les Benjamin, Michael Forrestall, Girve Fretz, Morrissey Johnson, Fernand Robichaud et Blaine A. Thacker.

Témoins: *De Rideau St. Lawrence Cruise Ships*: James Clark, vice-président et directeur général. *De l'Association canadienne des bateaux de croisière*: Ian Campbell, directeur exécutif. *De Ivy Lea Thousand Islands Boat Tours*: Ron Thomson, directeur général.

Le Comité examine de nouveau son ordre de renvoi du mercredi 16 septembre 1987 relatif au projet de loi C-52, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale (*voir Procès-verbaux et témoignages du mercredi 14 octobre 1987, fascicule nº 1*).

Le Comité examine de nouveau l'article 2..

À 15 h 40, Girve Fretz assume la présidence du Comité.

James Clark fait une déclaration et répond aux questions.

Ian Campbell fait une déclaration et répond aux questions.

Ron Thomson fait une déclaration et répond aux questions.

À 17 h 45, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Greffier de Comité
Richard Chevrier

EVIDENCE

[*Recorded by Electronic Apparatus*]

[*Texte*]

Wednesday, February 24, 1988

• 1535

Le président: À l'ordre!

Nous reprenons aujourd'hui l'étude du projet de loi C-52, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale.

J'invite les gens de la Rideau St. Lawrence Cruise Ships Inc. Canada à nous rejoindre à la table de travail.

Mr. Blaine A. Thacker (Parliamentary Secretary to Minister of Transport): Mr. Chairman, I wonder if I might table with the clerk a memo on Bill C-52 for distribution to our members. It relates to safety issues and I think members might find it interesting.

The Chairman: We will distribute it now.

I will call on Mr. James Clark of Rideau St. Lawrence Cruise Ships Inc./Canada.

Mr. James Clark (Vice-President and General Manager, Rideau St. Lawrence Cruise Ships Inc./Canada): Thank you, Mr. Chairman and hon. members. Rideau St. Lawrence Cruise Ships is a Canadian-owned company owned by my brother and myself. As you are aware, the cruise ship industry virtually disappeared for a number of years in Canada. However, in 1981 we decided that we would try to revive this industry with the building of our first ship, the *Canadian Empress*.

The *Canadian Empress* has 32 state rooms and is an overnight passenger vessel operating along the St. Lawrence River between Kingston, Ontario, and Montreal and Quebec City. Occasionally we visit Ottawa along the Ottawa River and we sometimes traverse the Richelieu River.

The ship was built in Gananoque, Ontario, at a cost of approximately $2 million and was built according to the very high and demanding standards of Canada, something we are proud of. I believe all of you have a copy of our brochure. On page 9 we even boast about those high and demanding Canadian standards, certified annually by the Canadian Coast Guard Ship Safety Division. We operate annually, May through October, and like so many other Canadian tourism enterprises, we find that to be successful, we must do so within a period of approximately five months.

TÉMOIGNAGES

[*Enregistrement électronique*]

[*Traduction*]

Le mercredi 24 février 1988

The Chairman: Order please!

We are continuing today our study of Bill C-52, an Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature.

I now invite the witnesses from Rideau St. Lawrence Cruise Ships Inc. Canada to come to the table.

M. Blaine A. Thacker (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Monsieur le président, je me demande si vous me permettriez de déposer auprès du greffier une note d'information sur le projet de loi C-52 pour qu'elle soit distribuée aux membres du comité. Cette note d'information porte sur les questions de sécurité et je crois que les députés la trouveront utile.

Le président: Nous allons la distribuer maintenant.

J'invite maintenant M. James Clark, de la Rideau St. Lawrence Cruise Ships Inc./Canada à nous présenter son exposé.

M. James Clark (vice-président et directeur général, Rideau St. Lawrence Cruise Ships Inc./Canada): Merci, monsieur le président et honorables députés. La Rideau St. Lawrence Cruise Ships est une société canadienne dont je suis propriétaire avec mon frère. Comme vous le savez, l'industrie des croisières a été quasiment inexistante au Canada pendant nombre d'années. Toutefois, en 1981, nous avons fait construire notre premier navire, le *Canadian Empress*, dans l'espoir de ranimer cette industrie.

Le *Canadian Empress* est un navire à passagers qui peut offrir un logement pour la nuit dans ses 32 cabines de luxe et qui offre des croisières le long du Saint-Laurent entre Kingston, en Ontario, et les villes de Montréal et de Québec. Nous allons aussi à l'occasion à Ottawa sur la rivière des Outaouais et nous faisons aussi parfois des croisières sur la rivière Richelieu.

Ce navire a été construit à Gananoque, en Ontario, à un coût avoisinant les 2 millions de dollars et conformément aux normes très élevées et très rigoureuses du Canada, ce dont nous sommes très fiers. Vous avez tous reçu, je crois, une copie de notre brochure. Nous nous vantons même, à la page 9, d'obtenir chaque année le certificat délivré par la Division de la sécurité des navires de la Garde côtière canadienne, qui vérifie le respect de ces normes canadiennes très rigoureuses. Comme de nombreuses autres entreprises touristiques canadiennes, nous avons constaté que le succès de nos opérations dépend des efforts que nous déployons dans une saison de cinq mois, entre mai et octobre.

[*Texte*]

From our perspective at least, there are a few major flaws in Bill C-52 that we believe unfairly place Canadian enterprise at a clear disadvantage.

Subclause 3.(1) deals with the regulation of foreign and non-duty ships. Paragraph 3.(3)(c) exempts foreign or non-duty ships engaged in cruising when the ship has accommodation for 100 passengers or more. As we understand the clause, foreign ships that have accommodation for 100 passengers or more will be able to engage in Canadian coasting without a licence and without meeting the high construction costs, high operating costs and all the safety standards we must meet. I have a great deal of difficulty understanding how Canada can demand high standards from its domestic operators and lower standards, if any, from foreign vessels.

At this very moment our company, Rideau St. Lawrence Cruise Ships, is in the process of having conceptual drawings prepared for the construction of another vessel. With this proposed exemption, it would be absolutely absurd for us to even consider having this ship built in Canada when we can simply bypass all those restrictions and constraints by establishing ourselves as foreign. This, by the way, would be repugnant to us as proud Canadian business people.

• 1540

I am sure this government does not want to have on its conscience the continued erosion of the shipbuilding industry, just as I am absolutely sure this country should not have on its conscience a serious marine accident that could have easily been avoided by insisting that others who wish to use our shores and waterways simply meet the same requirements as Canadian vessels.

I understand that the impetus for this clause comes largely via the Port of Vancouver, which wishes to attract tourism dollars and other cruise revenues. We are left believing that this country is prepared to compromise its standards in place of tourism revenue. If this is the case then we would ask what this says about the credibility and the importance of the safety standards in the first place. Surely I would think the Coast Guard must be shaking its head in absolute disbelief, or at least I would hope they are.

Some of you might say to yourselves that this is a small operation, small potatoes. We are talking about large cruise ships and we are talking about lots of money out here at the Port of Vancouver and so on. Further to that point I want to read to you briefly a letter we had sent to the Hon. Flora MacDonald, who represents our riding. It reads as follows:

[*Traduction*]

Nous estimons que le projet de loi C-52 comporte quelques faiblesses très sérieuses qui placeront injustement l'entreprise canadienne dans une situation désavantageuse.

Le paragraphe 3.(1) traite de la réglementation des navires étrangers ou non dédouanés. L'alinéa 3.(3)c) exempte les navires étrangers ou non dédouanés qui sont utilisés comme navires de croisière lorsqu'ils offrent un logement pour la nuit à au moins 100 passagers. Si nous avons bien interprété cet article, les navires étrangers qui offrent un logement pour la nuit à au moins 100 passagers pourront faire du cabotage sans permis, sans avoir à assumer les mêmes coûts très élevés de construction et d'exploitation que nous et sans être assujettis aux normes de sécurité auxquelles nous devons nous conformer. J'ai énormément de mal à comprendre comment le Canada peut imposer des normes très rigoureuses aux entreprises canadiennes alors qu'il impose des normes moins rigoureuses, voire aucune norme, aux navires étrangers.

La Rideau St. Lawrence Cruise Ships fait actuellement préparer des dessins techniques en vue de la construction d'un autre navire. Étant donné l'exemption proposée dans le projet de loi, il serait absolument absurde que nous envisagions même de faire construire ce navire au Canada alors que nous pouvons nous soustraire à toutes ces restrictions et à toutes ces contraintes en le faisant immatriculer à l'étranger. Je vous signale d'ailleurs que cette option nous apparaîtrait répugnante en tant qu'hommes d'affaires fiers d'être Canadiens.

Je suis convaincu que le gouvernement actuel ne voudrait pas avoir sur la conscience le déclin de l'industrie de la construction navale, tout comme je suis absolument convaincu que le Canada ne voudrait pas avoir à se reprocher un accident maritime grave qui aurait pu aisément être évité si ceux qui utilisent nos ports et nos cours d'eau avaient été tenus de satisfaire aux mêmes exigences que les navires canadiens.

Je crois comprendre que cet article a été ajouté au projet de loi essentiellement à la demande du port de Vancouver, qui souhaite augmenter les revenus qu'il tire du tourisme et des croisières. Force nous est de conclure que le gouvernement est prêt à sacrifier ses normes en échange de revenus touristiques. Si c'est effectivement le cas, nous estimons que cela met en doute la crédibilité et l'importance des normes de sécurité. J'imagine, et même j'ose croire, que la Garde côtière est estomaquée de voir ce qui est proposé ici.

Certains parmi vous se diront peut-être que nous ne sommes qu'une petite entreprise, de la petite bière par rapport aux grands navires de croisière et des sommes considérables que pourrait en tirer le port de Vancouver. Dans ce contexte, j'aimerais vous lire brièvement une lettre que nous avons adressée à l'honnorable Flora MacDonald qui représente notre circonscription. En voici la teneur:

[*Text*]

Thank you very much for meeting with us recently to discuss further our concerns with current and pending legislation affecting the cruise industry. As the owner and operator of what we believe to be the only privately owned passenger cruise vessel in Canada, we find ourselves bearing not only the sole impact of cruise-related legislation, but also the sole responsibility for representing the industry.

Just this week we received a copy of the cruise ship report prepared by the Halifax-Dartmouth Port Development Commission and the Halifax Port Corporation, February 1987. Of particular interest are the first and second paragraphs of the executive summary.

I will summarize that it goes on to say that in 1986, some 34 cruise ships called at the Port of Halifax, bringing 15,441 passengers, which is certainly a significant number of passengers. Cruise vessels and passengers spent over $1 million in 1986, which again is somewhat significant.

The letter goes on to say that the *Canadian Empress*, a Canadian-built, Canadian-registered vessel carrying only 66 passengers and seasonally operating for a period of only five and one-half months spent $1.5 million in 1986, quite aside from the dollars spent by passengers for accommodation, connecting transportation, shopping, etc. The salient point here is that it takes over 35 cruise ships visiting Canada to have the same economic impact as the *Canadian Empress*.

Yes, we are a small operation but we are a Canadian enterprise and we do have a significant impact. More than that, I would submit that we represent perhaps the new beginning for the cruise ship industry in Canada. We do not mind competition. It runs through the veins of this corporation.

To be fair I wonder if it would be naive to ask that we be allowed to compete according to the same rules and regulations. This exempting clause I am making reference to jeopardizes not only the viability of our fledgling cruise operation, but also, I think, the development of the cruise ship industry in Canada. We would strongly recommend that the clause simply be deleted.

I do not know what you do for the Port of Vancouver; they have a very special problem. I know a lot of money is invested out there. Perhaps something could be done for that zone, I do not know. No matter how you cut it, you are compromising safety and you are creating unfair competition from what you are proposing. What is happening in Vancouver certainly does not affect us. Certainly there could be a Canadian business or a potential Canadian enterprise or business person that would be affected.

[*Translation*]

Merci de nous avoir rencontrés récemment pour discuter de nos préoccupations à l'endroit du projet de loi qui touchera les croisières maritimes. En tant que propriétaires et exploitants de ce que nous croyons être le seul navire de croisière de propriété privée au Canada, nous serons seuls à subir les répercussions de ce projet de loi qui touche les croisières maritimes et nous serons obligés d'assumer seuls la responsabilité de représenter cette industrie.

Nous avons reçu cette semaine un exemplaire du rapport sur les navires de croisière préparé par la Halifax-Dartmouth Port Development Commission et la Société du port d'Halifax en février 1987. Les premier et deuxième paragraphes du sommaire sont d'un intérêt plus particulier.

Je vais vous résumer ce que dit ensuite la lettre. En 1986, quelque 34 navires de croisière, transportant 15,441 passagers, ce qui n'est pas négligeable, ont fait escale au port d'Halifax. Pour cette même année, ils ont dépensé plus de un million de dollars, ce qui est considérable.

La lettre dit ensuite que le *Canadian Empress*, navire construit et immatriculé au Canada, pouvant accueillir 66 passagers seulement et exploité pendant une saison de cinq mois et demi à peine a dépensé 1.5 million de dollars en 1986, exclusion faite des sommes dépensées par les passagers au titre du logement, du transport de correspondance, du magasinage, etc. Ce qu'il faut retenir ici c'est que le *Canadian Empress* a la même incidence sur l'économie canadienne que plus de 35 navires de croisière étrangers.

Oui, notre entreprise est petite mais elle est canadienne et son importance économique est appréciable. Qui plus est, j'oserais prétendre que nous annonçons peut-être la renaissance de l'industrie des croisières au Canada. Nous ne craignons pas la concurrence. On y est habitué.

Je me demande honnêtement si ce serait naïf de demander que nous soyons assujettis aux mêmes règles et aux mêmes règlements que nos concurrents. La disposition d'exemption dont j'ai parlé menace non seulement la viabilité de notre fragile entreprise de croisières, mais aussi, je crois, l'expansion de l'industrie des croisières au Canada. Nous recommandons fortement que cet article soit retranché du projet de loi.

Je ne sais pas ce que vous pourrez faire pour le port de Vancouver; leur problème est très particulier. Je sais que des sommes considérables sont investies là-bas. Vous pourriez peut-être adopter des mesures spéciales pour cette zone, je n'en sais rien. Le fait est que, par ces propositions, vous compromettez la sécurité et vous favorisez une concurrence déloyale. Ce qui se passe à Vancouver ne nous touche pas mais il est concevable que d'autres entreprises canadiennes, existantes ou futures, puissent l'être.

[*Texte*]

• 1545

To repeat, I would recommend, from our point of view at least, that the specific clause be deleted because you are compromising safety and you are creating unfair competition.

We have some very serious concerns regarding clause 4 that have to do with the issuance of a provisional licence to foreign flag vessels. We are confronted with a myriad of constraints as Canadians. I do not want to sound as though I am complaining but these constraints are very legitimate constraints. For example, in this country we are confronted with high construction costs. We have a variety of federal regulations, which include the Coast Guard certification process and ship safety requirements.

With high operating costs in our case, we are confronted with the fact that we must be successful within a period of approximately five months. This is not only because of Canadian winters but also, and very importantly, because of very restrictive, non-reciprocal coasting agreements in other countries. I make specific reference to the Jones Act in the United States, which absolutely prohibits the *Canadian Empress* or any other vessel from doing business in the United States and touching two consecutive United States ports. We cannot do any business in that country under any circumstances. We fully anticipate, from all we have been able to determine, that it will continue to be the case.

The clause I am making reference to, clause 4, allows Revenue Canada or Customs and Excise and the Canadian Transport Commission to grant authority to foreign vessels to coast in Canada on the basis of residency in Canada. I have some serious concerns about the definition of a resident in Canada. I am led to believe that it could be any person who resides in Canada or who has been residing in Canada over a given taxation year collectively for a period of 183 days.

Any person who meets the requirement can represent or apply on behalf of a foreign vessel for temporary licensing or a temporary provision that would allow the ship to enter Canada and compete on the basis that the commission has determined no Canadian ship or non-duty ship is suitable and available to provide the service or to perform the activity described in the application.

We had some personal experience with this in the past year or so. Essentially what happens is that size and/or capacity becomes the determining factor in allowing foreign flag ships to enter Canada and to compete directly with Canadian enterprise, without being accountable and without being required to meet the very rigid restrictions and costs and constraints we are confronted with.

Assume for the moment that we carried 150 passengers per week and that a resident in Canada wishes to import a Liberian cruise ship that is somewhat larger and carries 300 passengers, because we are not suitable; that is, because we are not capable of carrying 300 passengers. In

[*Traduction*]

Je répète qu'en ce qui nous concerne, cet article devrait être éliminé car il risque de compromettre nos critères de sécurité et d'aboutir à une concurrence déloyale.

Nous sommes très préoccupés par les dispositions de l'article 4 concernant l'octroi d'une licence provisoire à des navires battant pavillon étranger. Les exploitants canadiens sont assujettis à une foule de restrictions, ce dont je ne me plains pas car j'estime qu'elles sont légitimes. Il s'agit, par exemple, des règlements fédéraux relatifs au processus d'accréditation par la garde côtière et aux règlements sur la sécurité des navires, qui aboutissent à des coûts de construction élevés.

Du fait de ces coûts élevés, nous sommes obligés de fonctionner de manière rentable pendant au moins cinq mois par an, ce qui résulte non seulement des hivers canadiens mais aussi, et c'est plus important, des mécanismes extrêmement restrictifs adoptés à l'étranger pour régir le cabotage, sans réciprocité. Je veux parler ici du Jones Act aux États-Unis, qui interdirait absolument au *Canadian Empress* ou à tout autre navire d'être exploité aux États-Unis entre deux ports consécutifs. Autrement dit, il nous est interdit de faire notre travail aux États-Unis, quelles que soient les circonstances, et rien ne nous permet de penser que cette interdiction puisse être levée.

L'article dont je parle, l'article 4, autorise également Revenu Canada, Douanes et Accise, et la Commission canadienne des transports à autoriser des navires étrangers à faire du cabotage au Canada selon le critère de résidence au Canada. La définition proposée à ce sujet me préoccupe gravement. En effet, je me suis laissé dire que toute personne résidant au Canada ou ayant résidé au Canada pendant une année fiscale donnée pour une période globale de 183 jours pourrait être considérée comme résidant au Canada.

Toute personne respectant ce critère pourrait présenter une demande de licence temporaire pour exploiter un navire étranger au Canada et y faire concurrence aux navires canadiens, si la Commission détermine qu'aucun navire canadien ou navire non dédouané n'est adapté ou disponible pour fournir le service.

Hélas, nous avons déjà rencontré cette situation il y a environ un an. Ce qui se passe, c'est que la taille et la capacité du navire deviennent le facteur déterminant pour autoriser un navire battant pavillon étranger à entrer au Canada pour faire directement concurrence aux navires canadiens, sans être obligé de rendre des comptes et sans être assujetti aux restrictions et aux contraintes extrêmement rigoureuses qui nous sont imposées.

Supposez par exemple que nous transportions 150 passagers par semaine et qu'un résident du Canada souhaite importer un navire un peu plus important battant pavillon libérien et capable de transporter 300 passagers, en arguant que notre bateau n'est pas adapté

[*Text*]

this case, with this clause as it stands, we are not available because it says "suitable and available". In theory provisional authority could very well be given to this vessel, irrespective of the fact that this vessel enters Canada and is in direct competition with a Canadian enterprise, which once again is clearly at a distinct disadvantage due to all of the aforementioned constraints.

Is it really fair to allow this type of operation to enter Canada and to skim off the cream in a period of five and one-half months, without paying the dues and adhering to the same regulations and the same constraints we are confronted with?

• 1550

We have a Canadian cruise ship industry that is beginning to develop in this country, and so we should, with a country that is virtually surrounded by water. If transient traders are allowed to come in here at any time without paying those dues or with fewer restrictions, then I cannot see how it would be possible for a domestic industry to ever get a secure foothold in this country. Paragraph 4.(a) reads:

> the Commission has determined that no Canadian ship or non-duty paid ship is suitable and available to provide the service or perform the activity. . . ;

If a slight change were made to that, it might be a little helpful. The change would be to simply add the word "or" so it would be "suitable and/or available" to provide these services.

Clause 4 says this provisional authority could be given:

where the Minister is satisfied that. . .

> (b) arrangements have been made for the payment of the duties and taxes under the Customs Tariff and the Excise Tax Act. . . ;

I wrote a letter in response to the Minister of State for Finance. There is a preamble that talks about our concerns having to do with Bill C-52. It goes on to make reference to some correspondence we had received. We indicate that we are concerned about foreign vessels coming in here and meeting fewer restrictions than we are required to meet. It goes on to say:

> Now, we understand that your ministry may in addition waive customs duties for these vessels. A letter from your ministry signed by Mr. Tom Hockin indicates that a submission may be made to the Governor in Council "remitting customer duties for foreign cruise ships and in addition remission of customs duties and consumption taxes used in the operation of vessels or sold for a consumption on board these vessels".

[*Translation*]

pour ce service, puisqu'il ne peut transporter 300 passagers. Avec cet article, la Commission pourrait considérer que nous ne sommes pas disponibles, puisque le critère est qu'il faut être «adapté et disponible». En théorie, une autorisation provisoire pourrait fort bien être accordée à ce navire, même s'il s'agit d'un navire étranger utilisé pour faire directement concurrence à une entreprise canadienne, laquelle, je le répète, serait manifestement désavantagée puisqu'elle est obligée de respecter toutes les autres contraintes dont je viens de parler.

Serait-il vraiment équitable d'autoriser ce genre d'exploitant à venir au Canada pour écrémer le marché pendant cinq mois et demi, sans être obligé de payer de droits de douane ni de respecter les mêmes règlements et contraintes que nous?

Nous voyons apparaître une industrie canadienne de la navigation de croisière, et c'est tout à fait normal puisque notre pays est presque complètement entouré d'eau. Si on permet à des transporteurs étrangers de venir s'établir chez nous sans payer de droits et sans être assujettis aux mêmes restrictions que nous, je ne vois pas comment nous pourrons établir une industrie solide. L'alinéa 4.a) du projet de loi se lit comme suit:

> La Commission a déterminé qu'il n'existe pas de navire canadien ou non dédouané qui soit à la fois adapté et disponible pour assurer le service. . . ;

Il suffirait d'apporter un tout petit changement à cet alinéa pour le rendre acceptable, c'est-à-dire d'ajouter le mot «ou» entre les mots «adapté» et «disponible».

D'autre part, l'article 4 stipule que ce pouvoir provisoire pourra être accordé

au ministre. . . s'il est convaincu. . .

> b) que des arrangements ont été pris à l'égard du paiement des droits et taxes prévus par le tarif des douanes et la Loi sur la taxe d'accise. . . ;

J'ai écrit au ministre d'État responsable des Finances pour lui exposer notre point de vue et nos préoccupations au sujet de ce projet de loi. Dans cette lettre, je faisais allusion à certaines lettres que nous avons reçues et je lui disais que nous sommes préoccupés par le fait que des navires étrangers pourraient venir travailler au Canada sans être assujettis aux mêmes restrictions que nous. J'indiquais également:

> Nous croyons également savoir que votre ministère risque d'exempter ces navires des droits de douane. Une lettre de votre ministère, signée par M. Tom Hockin, annonce qu'une demande sera peut-être présentée au gouverneur en conseil pour «remettre les droits de douane appliqués aux navires étrangers ainsi que les droits de douane et taxes à la consommation s'appliquant dans l'exploitation des navires ou la vente de biens consommés à bord de ces navires».

[*Texte*]

We are not sure what that means. Whatever it means, we think we would like to have part of that. Quite seriously, we should not be under any illusion that this clause or paragraph would remain.

Paragraph 4.(d) says that the Minister could provide provisional authority provided that:

> the foreign ship meets all safety requirements imposed by any law of Canada applicable to the foreign ship.

I do not understand a lot about the technical aspects, but I do understand that these requirements are significantly less than what we are subjected to in Canada. Therefore, to ensure that they meet the same safety standards we must adhere to, I would simply request that the word "foreign" be substituted with the word "Canadian". I would also suggest that the same paragraph should therefore reappear under clause 5 as paragraph 5.(c). It would simply read:

> the foreign ship meets all safety requirements imposed by any law of Canada applicable to any Canadian ship.

I do not think that is asking for too much.

In addition to paragraph 4.(a), I would suggest another paragraph that would indicate that the commission has also determined that the foreign flag passenger vessel requiring coasting licences are not in competition with currently operating Canadian passenger ships.

• 1555

Now, if it sounds as though we are afraid of competition, we are not, and I have seriously failed to communicate effectively. We just do not like it very much when legislation like this places Canadian business and Canadian enterprise at a distinct disadvantage.

On closing I would summarize by simply asking that the rules and regulations be applied equally. If you see fit to lift restrictions for foreign vessels, then you must do the same for domestic vessels. This is a decision I absolutely do not support. Conversely, if you impose restrictions on domestic vessels, then the same restrictions must apply to foreign vessels, a decision I heartily endorse. By the same token, if this country wishes to open up unrestricted access to other countries, then I would suggest that it be done conditionally upon our receiving unrestricted access to those countries. Nothing less is fair.

I thank you, Mr. Chairman and hon. members. If you have any questions, I will try my best to answer them.

Mr. Robichaud: I have a few questions, if you do not mind.

[*Traduction*]

Nous ne comprenons pas très bien cette phrase mais, s'il s'agit d'octroyer des avantages aux navires étrangers, nous voudrions bien en profiter également. Sérieusement, nous estimons que cette disposition ou cet alinéa de la loi devrait être aboli.

L'alinéa 4.d) stipule que le ministre pourrait accorder ce pouvoir provisoire s'il est convaincu:

> que le navire étranger satisfait à toutes les dispositions en matière de sécurité prévues par la législation canadienne applicable.

Je ne suis pas spécialiste dans ce domaine mais je crois savoir que les navires étrangers sont assujettis à des dispositions bien moins rigoureuses que celles en vigueur au Canada. Il conviendrait donc de veiller, dans cet alinéa, à ce que les navires étrangers soient assujettis à toutes les dispositions de la législation canadienne qui s'appliquent aux navires canadiens. D'autre part, la même disposition devrait être reprise à l'article 5, en y ajoutant l'alinéa c) suivant:

> que le navire étranger satisfait à toutes les dispositions en matière de sécurité prévues par la législation canadienne applicable aux navires canadiens.

Je ne pense pas que ce soit trop demander.

En plus de l'alinéa 4.a), je crois qu'il faudrait inclure un autre alinéa indiquant que la Commission a également déterminé que les navires battant pavillon étranger et ayant besoin d'une licence de cabotage ne font pas concurrence à des navires canadiens actuellement en exploitation.

Si cela vous donne l'impression que nous avons peur de la concurrence, c'est que je me suis mal exprimé car ce n'est absolument pas le cas. Notre position est simplement que nous nous opposons à toute législation canadienne qui place les entreprises canadiennes dans une situation défavorable.

En conclusion, je dirais simplement que les règlements doivent s'appliquer également à tout le monde. Si vous jugez bon de dispenser les navires étrangers des restrictions qui s'appliquent à nous, faites la même chose pour les navires canadiens. Idéalement, c'est cependant une solution que je ne recommande pas du tout. Par contre, si vous imposez des restrictions aux navires canadiens, imposez les mêmes aux navires étrangers, ce qui me conviendrait parfaitement. D'autre part, si le Canada décide de donner à d'autres pays l'accès le plus libre possible à son marché, il ne devrait le faire qu'en obtenant la réciprocité. Rien d'autre ne serait équitable.

Merci, monsieur le président. Si vous avez des questions, je vais tenter d'y répondre.

M. Robichaud: Oui, j'ai plusieurs questions à vous poser.

[*Text*]

First of all, I want to thank you, Mr. Clark, for taking the time to come here. When you suggest an amendment to clause 4, on the third page of the document I have here, I thought I understood that you meant to add the word "or" to "and" but here you say to substitute the word "or" for the word "and".

Mr. James Clark: I was kind of hoping you would not ask that question. I came up here with notes that were very similar to the brief. I had some extra time this morning and I started slashing away at them. In the brief I submitted to you, I suggested that we substitute the word "or" for the word "and". What I am suggesting now is that rather than substitute, we add "or" so that it reads "and/or".

Mr. Robichaud: Why did you change your mind?

Mr. James Clark: The way it occurs to me is that if it says "suitable and available" we might be suitable but we might not be available. But if we put in "and/or", then we might be suitable and we might not be available, but the fact that we are suitable to provide the service then would perhaps impose some sort of added restriction. It is a very minor point with us, and I am not sure that it helps. When I tried to think through the "and/or" or changing it to "or", it gets very confusing in my mind. I would prefer to leave it up to the policy analyst to decide what happens when you do that.

Mr. Robichaud: You say that if there are no changes made to this bill as it is now, you might be tempted to set up shop in another country and to come and do business in Canada. You are saying that you could do so under the present system and do exactly what you are doing but from another country.

Mr. James Clark: Sure. If we became Rideau St. Lawrence Cruise Ships—

Mr. Benjamin: Bermuda.

Mr. James Clark: —Bermuda, as an example. Why would I not build my ship elsewhere? In building a ship here, I am confronted with all kinds of very demanding standards, and it means that the cost becomes very high to build a ship in Canada. There are all kinds of constraints, and I believe in those constraints, frankly, I really do.

However, you are putting in a clause here that says any ship that carries 100 passengers or more can come in here without meeting all those constraints and all of those things. It would be crazy for me to build our next ship in Canada. I can bypass all of that by establishing my company, or part of my company, or another name for a company, in another country, building the ship there at much less cost but not meeting all the restrictions, and coming in here and doing business just as we are doing at present.

As I interpret this legislation, that is exactly what it says.

Mr. Robichaud: I do not know if I understand rightly. Would you apply it to cruise ships that just come into the

[*Translation*]

Tout d'abord, je tiens à vous remercier, monsieur Clark, d'avoir pris la peine de venir témoigner. Lorsque vous avez proposé de modifier l'alinéa 4 du projet de loi, vous avez dit d'ajouter le mot «ou» au mot «et», alors que dans votre mémoire vous dites qu'il faudrait remplacer le mot «et» par le mot «ou».

M. James Clark: J'espérais que vous ne poseriez pas cette question. Lorsque je suis arrivé, ce matin, j'ai examiné mes notes et revu mon mémoire et j'ai commencé à apporter des corrections à ce dernier. C'est vrai, dans le texte qui vous a été remis, je parlais de remplacer le mot «et» par le mot «ou», alors que j'ai dit ce matin qu'il faudrait simplement l'ajouter.

M. Robichaud: Pourquoi avez-vous changé d'avis?

M. James Clark: Avec le texte actuel, nous pourrions fort bien avoir un navire adapté mais qui ne serait pas disponible, ou vice versa. Si on ajoute le mot «ou», le fait que le navire soit adapté mais ne soit pas disponible pourrait entraîner un refus de licence pour un navire étranger. Ce serait une sorte de restriction supplémentaire. C'est cependant une revendication très mineure, et je ne suis même pas certain qu'elle soit utile. De fait, je préférerais laisser aux analystes de politiques le soin d'analyser les deux possibilités et de recommander la meilleure solution.

M. Robichaud: Vous avez dit que, si aucune modification n'était apportée à ce projet de loi, vous serez peut-être tenté d'aller vous établir à l'étranger et de demander des licences d'exploitation au Canada. Autrement dit, vous pourriez faire exactement la même chose qu'actuellement, mais vous le feriez à partir de l'étranger.

M. James Clark: Absolument. Si nous devenions la société Rideau St. Lawrence Cruise Ships. . .

M. Benjamin: Des Bermudes.

M. James Clark: . . . des Bermudes, par exemple, nous serions libérés de toutes sortes de conditions et de normes pour nos navires, ce qui les rendrait moins coûteux. Le Canada applique toutes sortes de conditions, que je trouve d'ailleurs parfaitement justifiées.

Cependant, si vous dites qu'un navire étranger peut venir transporter 100 personnes sans être assujetti à toutes ces restrictions, je serais complètement fou de faire construire mon prochain navire au Canada. Je pourrais tout simplement créer une nouvelle société à l'étranger, ou une filiale de ma société canadienne, de façon à faire construire mon navire à l'étranger à un prix beaucoup moins élevé, puisque je ne serais pas assujetti aux mêmes restrictions, et j'utiliserais ce navire au Canada, comme je le fais actuellement.

À mon avis, voilà précisément l'impact de ce projet de loi.

M. Robichaud: Je ne suis pas sûr de bien vous comprendre. Pensez-vous que les dispositions du projet de

[*Texte*]

Port of Vancouver for a stop? People have a few days off in Vancouver and then just leave for Alaska. Would you consider that those ships should come under Bill C-52? The recommendation you are making is that there should not be any exemptions.

• 1600

Mr. James Clark: I am suggesting that you delete the clause entirely or the subsection exempting them. You are exempting those ships from meeting the same standards that we Canadians are required to meet. That is exactly what you are doing.

Mr. Robichaud: I understand we are doing that, but it would be quite a blow to the tourism industry for a ship that only comes in and out, would it not?

Mr. James Clark: Yes.

Mr. Robichaud: I can understand where ships would come in and pick up Canadian passengers. I am just putting my tourism—

Mr. James Clark: Sure. I guess what I am suggesting is that there is certainly some validity for some exemptions, perhaps. I am not sure, but there may be some validity for exemptions in some of those cases where they are coming into the Port of Vancouver.

You are not being specific in this legislation. Let us bring it back to Kingston, Ontario or to the St. Lawrence River. This means a ship from the United States with 101 passengers can just come in here and compete with me along the St. Lawrence River, do whatever it wants to do, and not even come close to meeting the safety requirement standards I have to meet.

We have a vessel whose gross registered tonnage is something like 354 tonnes according to the way it is measured in Canada. If you take a similar ship of the same length and same size from the United States and put it beside ours, that tonnage is something like 97 tonnes. They measure it differently.

When you have two comparable vessels and one vessel has far less tonnage, suddenly a whole bunch of things change. They do not have to meet all kinds of safety requirements, manning requirements, etc. We have to have, as an example, two captains on our ship. The same ship coming from the United States has one captain.

Imagine what happens if something happens to that captain. That person is going through the very busy St. Lawrence River waterway; you have large cargo vessels and everything else going through there. What happens? You could be confronted with a very serious disaster. Yet what you are doing is opening the door by including this clause in here.

I have been on those vessels. I take a look at our vessel. We have to build ours. We have steel doors and we have kick-out panels. We have steel walls with fire insulation,

[*Traduction*]

loi C-52 devraient s'appliquer à un navire de croisière qui entre dans le port de Vancouver pour permettre à ses passagers d'y passer quelques jours et qui part ensuite pour l'Alaska? D'après vous, il ne devrait y avoir aucune exemption.

M. James Clark: À mon avis, vous devriez éliminer complètement l'alinéa qui dispense les navires étrangers des restrictions qui nous sont imposées.

M. Robichaud: Je comprends bien mais cela serait très préjudiciable à notre industrie touristique, puisque ce sont des navires qui ne font que passer, n'est-ce pas?

M. James Clark: Oui.

M. Robichaud: Je comprends que vous demandiez cela pour des navires qui viendraient au Canada pour embarquer des passagers canadiens, mais dans le cas de l'industrie touristique. . .

M. James Clark: Je comprends votre opinion. Certes, il se peut que certaines exemptions soient justifiées dans certains cas, par exemple dans le cas de navires qui ne feraient que passer par le port de Vancouver.

Par contre, vous n'êtes pas assez précis dans le projet de loi. Essayez d'appliquer la situation à Kingston, en Ontario, ou dans le reste du Saint-Laurent. Vous verrez alors qu'un bateau américain peut fort bien venir chez nous avec 101 passagers et me faire concurrence le long du fleuve Saint-Laurent, sans être aucunement assujetti aux critères de sécurité qui me sont imposés.

Prenez le cas d'un navire dont la jauge brute enregistrée serait de 354 tonnes, selon le système de mesure canadien. Si vous prenez le même navire d'origine américaine, il aura une jauge brute de 97 tonnes environ, puisque le système de mesure est différent.

Autrement dit, vous pourriez avoir deux navires absolument comparables dont l'un aurait une jauge brute beaucoup inférieure, ce qui changerait considérablement tous ses critères d'exploitation, de sécurité, de personnel, etc. Par exemple, avec un tel navire, nous sommes obligés d'avoir deux capitaines alors qu'un navire équivalent des États-Unis ne pourrait en avoir qu'un.

Imaginez ce qui pourrait arriver si ce capitaine avait un accident, sur une voie maritime où le trafic est très intense, et où circulent d'énormes navires de marchandises. Vous pourriez vous retrouver avec une catastrophe terrible.

J'ai déjà visité des navires étrangers et je peux fort bien les comparer aux nôtres. Nous avons des portes en acier, nous avons des panneaux de protection, nous avons des

[*Text*]

etc. They have curtains on their doors. I mean curtains. That clause allows them to come in here and to do that.

I submit that it is very unfair to us. I think you have a problem here in the Port of Vancouver. But I do not think this is the way to do it, because you are really interfering with other Canadian enterprises this way. I do not think it is appropriate to compromise on your safety standards anyway. As soon as you start compromising on all these standards what does it say about them in the first place?

Mr. Benjamin: Exactly.

Mr. James Clark: Why would I have to meet those standards? It really questions the credibility of those standards.

I am shocked, I really am, that the Coast Guard is not—maybe they are—jumping up and down and yelling and screaming and asking how you can do this. It really shocks me.

Mr. Johnson: Could you explain to me the reference you made to paragraph 4.(d)?

Mr. James Clark: I made reference to paragraphs 4.(b) and (d). With reference to 4.(d) all I suggested was that we substitute the words "any Canadian" for the word "foreign".

Mr. Johnson: What was the purpose of that? Are you suggesting that because foreign ships have lesser standards than Canadian ships we should lower the standards for Canadian ships?

• 1605

Mr. James Clark: No, not at all. I am suggesting quite the opposite. I am suggesting that you have the same requirements you do for Canadian vessels and it would read that the foreign ship meets all safety requirements.

Mr. Johnson: There are two "foreigns", one at the beginning of the sentence and—

Mr. James Clark: Yes. I am suggesting that we substitute for the second "foreign".

Mr. Johnson: Okay. That makes it more clear.

Mr. James Clark: We simply say "any Canadian ship".

Mr. Johnson: I understand what you are saying now.

There is provision for 100 passengers now. If it were necessary to put in a higher figure, do you have any suggestions? I know you would like to take it out altogether, but that might not be in the best interest of—

Mr. James Clark: If it is not—I do not know the answer to this—but there might some demarcation having to do with deep-draft vessels or ocean-going vessels, for example. It would accommodate those vessels on the coast

[*Translation*]

panneaux en acier pour lutter contre les incendies, etc. De leur côté, ils n'ont pas de panneaux, ils ont simplement des rideaux.

À mon avis, ce projet de loi est très injuste à notre égard. Il est vrai qu'il y a peut-être un problème dans le port de Vancouver, mais la solution proposée par ce projet de loi n'est pas du tout appropriée, puisqu'elle représente un désavantage pour les navires canadiens. D'autre part, il me paraît tout à fait inadmissible de compromettre de quelque manière que ce soit les normes canadiennes de sécurité. Si on accepte cela, où allons-nous?

M. Benjamin: Exactement.

M. James Clark: Si vous en dispensez les étrangers, pourquoi devrais-je les respecter? Si vous agissez comme cela, vos normes perdent toute crédibilité.

Je dois vous dire que je suis profondément choqué de constater que la Garde côtière ne hurle pas d'indignation au sujet de ce projet de loi. Cela me semble tout à fait incroyable.

M. Johnson: Pourriez-vous m'expliquer de manière plus détaillée votre position au sujet de l'alinéa 4.d)?

M. James Clark: Ma position au sujet de cet alinéa est qu'il faut indiquer très clairement qu'il s'agit de la législation canadienne applicable aux navires canadiens, et non pas étrangers.

M. Johnson: Pour quoi faire? Voulez-vous dire qu'il faudrait abaisser les normes appliquées aux navires canadiens simplement parce que les navires étrangers sont assujettis à des normes inférieures?

M. James Clark: Pas du tout, je demande le contraire. Je dis que les navires étrangers devraient être assujettis aux mêmes exigences que les navires canadiens.

M. Johnson: Voulez-vous donc remplacer le mot «étranger» de la ligne 6. . .

M. James Clark: Non, je dis que nous devrions ajouter à la fin de cet alinéa l'expression «aux navires canadiens».

M. Johnson: Je comprends.

M. James Clark: Il faudrait donc simplement dire: «la législation canadienne applicable aux navires canadiens».

M. Johnson: Je comprends ce que vous dites.

Pour l'instant, nous envisageons le cas d'un navire pouvant transporter 100 passagers. S'il était nécessaire d'appliquer la loi à des navires de plus grosse capacité, que recommanderiez-vous? Je sais que vous préféreriez qu'il n'y ait aucune exemption mais cela ne serait peut-être pas la meilleure chose pour. . .

M. James Clark: S'il était nécessaire de faire une distinction, on pourrait peut-être la faire en se basant sur les navires océaniques ou les navires ayant un énorme tirant d'eau. Autrement dit, on pourrait exempter de nos

[*Texte*]

but would restrict the shallow-draft vessels we find in competition with us. I do not know if there is any way of doing that. Raising the number of passengers might be a possibility.

We are talking about a principle here as well. If we say to raise the number of passengers, it almost sounds contradictory to the principle because we are saying that as we increase the number of passengers, we will decrease the safety standards. If anything, we should be increasing the safety standards required for the larger passenger vessels.

Mr. Johnson: Going to paragraph 4.(a), you say:

> the Commission has determined that no Canadian ship or non-duty paid ship is suitable and/or available to provide the service. . . ;

Would you explain that a little? Would you rather see criteria other than the words "suitable" or "available"?

Mr. James Clark: No, not really. If those changes were made to Canadian safety standards, the paragraphs would deal with the concern I have. I can give you an example to illustrate my concern.

Last year we found out, purely by accident, that the Canadian Transport Commission was providing provisional authority for a cruise ship to come into Canada and to compete with us in the waterway in which we are doing business. They were providing provisional licensing for them. We began contacting various individuals.

Essentially a very large international tour operator was proposing to bring a Greek vessel into Canada for the summer period. Their application, which was interesting, was to provide cruising for passengers along the St. Lawrence River, the five Great Lakes and the Maritimes.

The Canadian Transport Commission asked if any ships were available to provide this service. There were no ships available, even if they looked at the *Canadian Empress*. I am not sure they did because I do not think they knew we existed at the time. Even if they looked at the *Canadian Empress*, it cannot carry 300 passengers, go to the Maritimes or cruise the five Great Lakes. That is absolutely legitimate.

Next they began putting out some of their literature. This cruise ship was not cruising the five Great Lakes nor the maritime provinces, but the St. Lawrence River.

[*Traduction*]

restrictions les navires océaniques venant dans nos ports, mais on n'en exempterait pas les navires ayant un faible tirant d'eau qui nous font concurrence au niveau du cabotage. Peut-être la solution serait-elle d'augmenter le nombre de passagers.

Il ne faut cependant pas oublier qu'il y a un principe fondamental en jeu. Si nous augmentons le nombre de passagers, nous risquons d'aboutir à une situation assez absurde puisque nous dirons que les normes de sécurité seront rendues moins rigoureuses pour les navires transportant le plus grand nombre de passagers, alors que ce serait probablement le contraire qu'il faudrait faire.

M. Johnson: Vous proposez de remplacer l'alinéa 4.a) par ce qui suit:

> que la Commission a déterminé qu'il n'existe pas de navire canadien ou non dédouané qui soit à la fois adapté et/ou disponible pour assurer le service. . .

Pourriez-vous expliquer votre recommandation? Voudriez-vous que l'on utilise d'autres critères que ceux exprimés par les adjectifs «adapté» et «disponible»?

M. James Clark: Pas vraiment. Si on apportait ces changements en fonction des normes de sécurité canadiennes, cet alinéa serait approprié. Je vais vous donner un exemple.

Nous avons appris l'an dernier, de manière tout à fait fortuite, que la Commission canadienne des transports accordait à un navire de croisière étranger l'autorisation temporaire de venir au Canada pour nous faire concurrence sur notre propre voie d'eau. Nous avons donc voulu obtenir d'autres informations.

Nos recherches nous ont appris qu'il s'agissait en fin de compte d'un très grand organisateur international de voyages qui se proposait de faire venir au Canada un navire grec durant l'été. Le projet, et c'était très intéressant, consistait à fournir des services de croisière le long du Saint-Laurent, des cinq Grands lacs et dans les provinces Maritimes.

La Commission canadienne des transports s'est renseignée pour savoir s'il y avait d'autres navires capables de fournir ce service et elle a conclu que non. Je ne sais pas si elle a envisagé notre propre *Canadian Empress*, car je ne pense pas qu'elle en connaissait l'existence à l'époque. De toute façon, même si elle avait envisagé notre navire, elle aurait constaté qu'il ne peut pas transporter 300 passagers pour faire des croisières dans les Maritimes et dans les cinq Grands lacs. La conclusion de la Commission était donc tout à fait légitime.

Après cela, l'exploitant a commencé à publier des brochures. C'est alors que nous avons constaté que ce navire de croisière n'allait pas du tout circuler dans les cinq Grands lacs et les provinces Maritimes mais uniquement le long du Saint-Laurent.

[*Text*]

• 1610

This government gave provisional authority for this ship to come in and to compete directly with the *Canadian Empress*. We are confronted with constraints and regulations while they get provisional authority and can put on 300 passengers. We do not have the same technical capacity for 300 passengers. I have correspondence from Revenue Canada with quotes that clearly indicate that since we are not the same size we do not compare. What if I did compare? If I could carry 300 passengers, would they allow a 600-passenger vessel to come in?

In answer to your question, the "and/or" in that paragraph makes it perhaps a little better for us. If it stays as it is—"suitable and available"—we would be suitable but not available. As I interpret it, on that basis they could provide the provisional authority.

Mr. Johnson: If the commission provides a waiver for a foreign vessel to operate, should the waiver be issued for a specified length of time?

Mr. James Clark: I would give them a waiver for November through May. As I understand it, right now it is a 12-month waiver and can be recurring. I have not given a lot of serious thought to a specific period of time. My major concern is that these things be granted on the same basis, with the same constraints we are confronted with.

Mr. Johnson: I am not sure of your answer to Mr. Robichaud's question about ships coming in to Vancouver, staying two or three days and then going to another country.

Mr. James Clark: I do not know much about the larger cruise ship business. Assume for the moment you provided some kind of waiver or exemption for large vessels coming into Vancouver and going up to Alaska or whatever. The Canadian businessperson who builds a large cruise ship in Canada has to meet a lot of very restrictive standards, less than those ships coming in have to meet. That businessperson is at a disadvantage because you are providing exemptions for foreign ships but not for domestic operators.

Mr. Johnson: Would a foreign ship need an exemption to come into the Port of Halifax, stay two days, journey on to Corner Brook, then continue to Iceland and Norway to disembark passengers there? They would not need a waiver because they are on an international voyage, are they not?

Mr. James Clark: Yes.

Mr. Johnson: Suppose the ship was not calling at the United States and a travel agency wanted to allow Canadians or people from other countries to fly in and to join the ship in Halifax. Are you saying they should have to wait?

[*Translation*]

Notre gouvernement avait donc donné à ce navire étranger l'autorisation provisoire de venir concurrence directement le *Canadian Empress* qui est assujetti à toutes sortes de restrictions et de règlements. Évidemment, nous ne pouvons pas transporter 300 passagers. J'ai eu des échanges de lettres avec Revenu Canada, où le gouvernement indique très clairement qu'il n'y a pas de comparaison entre les deux navires, puisqu'ils ne sont pas de même nature. Cependant, qu'en penserait-il si nous étions comparables? Si je pouvais transporter 300 passagers, le gouvernement autoriserait-il alors un navire pouvant en transporter 600 à venir me faire concurrence?

Voilà pourquoi, pour répondre à votre question, cette disposition de la loi serait améliorée si on y ajoutait le mot «ou» entre «adapté» et «disponible».

M. Johnson: Si la Commission accordait une dispense à un navire étranger, celle-ci devrait-elle être limitée dans le temps?

M. James Clark: À mon avis, elle ne devrait l'être que de novembre à mai, alors qu'il s'agit actuellement d'une dispense de 12 mois qui peut être renouvellée. Je n'y ai pas réfléchi beaucoup, puisque ma principale revendication est que les navires étrangers soient assujettis aux mêmes restrictions que nous.

M. Johnson: Je n'ai pas bien compris votre réponse à M. Robichaud, dans le contexte des navires qui viennent à Vancouver pendant deux ou trois jours puis repartent ailleurs.

M. James Clark: Je connais mal le secteur des grands navires de croisière. Cependant, supposez un instant que vous accordez une dispense ou une exemption à de grands navires de croisière qui viennent à Vancouver pendant deux ou trois jours avant de repartir pour l'Alaska. L'entrepreneur canadien souhaitant construire un grand navire de croisière au Canada serait assujetti à des normes extrêmement restrictives, et beaucoup plus rigoureuses que celles appliquées aux navires étrangers. Donc, cet entrepreneur serait manifestement désavantagé par rapport à des navires étrangers bénéficiant de dispenses.

M. Johnson: Un navire étranger aurait-il besoin d'une dispense pour venir à Halifax, y rester deux jours, aller ensuite à Corner Brook, puis débarquer ses passagers en Islande et en Norvège? À mon avis, il n'en aurait pas besoin puisqu'il s'agirait là d'un voyage international, n'est-ce pas?

M. James Clark: Oui.

M. Johnson: Supposons que ce navire n'aborde pas les États-Unis et qu'une agence de voyage souhaite autoriser des Canadiens ou des citoyens d'autres pays à venir par avion à Halifax pour embarquer sur le navire. Voulez-vous dire qu'ils devraient attendre?

[*Texte*]

Mr. James Clark: No, I am not. A circular was given to you yesterday, an article about Seattle and the concerns it has with Vancouver and so on. I think there was a representative in there who had proposed some legislation that applied only to a specific area. I do not see any problem with that, but they are having some problems with it, I guess because they are having to refine it at the present time.

• 1615

However, if what you are attempting to do is to provide the access to those ships in Vancouver, if that is what that clause is attempting to do, I would suggest that you provide the access to them some other way. What you are doing is affecting all kinds of other Canadian enterprises and, frankly, you are putting them in jeopardy.

Mr. Johnson: When I asked you the question, I did not think you were trying to eliminate that. I was trying to get it on the record—

Mr. James Clark: No, no, not at all. We are talking about vessels coming into this country and coasting in this country; that is what we are talking about.

Right now, a vessel from the United States can board passengers in Massena, come into Canada, touch all kinds of consecutive ports, go up to Ottawa, Montreal, Quebec City, go up the Saguenay, do all that business and come back and take their passengers off in Massena. They can do all that coasting, spend 995 miles in Canada and 15 miles in the United States, without meeting any of those restrictions and constraints I must meet. They can do that according to this legislation.

The thing I cannot do is—

Mr. Thacker: On a point of order, Mr. Clark, would you just run that by me again? I missed what you had said at the start of that sentence.

Mr. James Clark: A vessel now will be able to board passengers in Massena, in the United States. They can enter Canada and they can touch consecutive ports—port after port—Canadian ports.

Mr. Thacker: They are not picking up any passengers, are they?

Mr. James Clark: No, no. They are keeping their U.S. passengers on, but they do a complete Canadian cruise. They can visit all of those Canadian cities, perhaps without paying all of the customs duties, etc., on top of everything else, and then drop off their passengers. There is no way the United States would allow me to; I cannot go from one port to the other in the United States. I cannot touch two consecutive ports and do business in the United States.

Mr. Johnson: I cannot follow what you are saying, though. You are talking about a foreign ship originating in a foreign—

Mr. James Clark: Let us talk about a United States ship.

[*Traduction*]

M. James Clark: Non. On vous a remis hier des exemplaires d'un article parlant de Seattle et de Vancouver. Je crois que quelqu'un avait proposé que la législation ne s'applique qu'à une région donnée, ce à quoi je ne m'opposerais pas mais il semble quand même y avoir certaines difficultés pour trouver un texte approprié.

Cela dit, si votre objectif est de permettre à ces bateaux d'avoir accès à Vancouver, je pense que vous devriez le faire autrement car, avec ce projet de loi, vous mettez en danger toutes les entreprises canadiennes.

M. Johnson: Lorsque je vous ai posé cette question, je ne pensais pas que vous vouliez éliminer complètement cette possibilité. Je voulais simplement indiquer. . .

M. James Clark: Pas du tout. Nous parlons uniquement de navires qui viennent au Canada pour y faire du cabotage. C'est tout.

Actuellement, un navire américain peut embarquer des passagers à Massena, venir au Canada et s'arrêter dans toutes sortes de ports, par exemple à Ottawa, à Montréal, à Québec, remonter le Saguenay, puis ramener tous ces passagers à Massena. Cela signifie qu'il peut faire du cabotage sur 995 milles au Canada et 15 milles au États-Unis sans être assujetti à aucune des restrictions qui nous sont imposées.

Ce que je ne peux pas. . .

M. Thacker: Pourriez-vous répéter cela, monsieur Clark? Je n'ai pas saisi ce que vous disiez au début.

M. James Clark: Un navire américain pourrait embarquer des passagers à Massena puis faire du cabotage dans tous les ports canadiens.

M. Thacker: Et sans embarquer de passagers au Canada même, n'est-ce pas?

M. James Clark: Exactement. Ce navire américain conserverait uniquement ses passagers américains mais ferait toute sa croisière au Canada. Il pourrait donc accoster dans tous les ports canadiens sans être obligé de payer les droits de douane, puis ramener ses passagers aux États-Unis. Croyez-moi, cela me serait complètement interdit aux États-Unis. En fait, il m'est même interdit d'accoster dans deux ports consécutifs aux États-Unis.

M. Johnson: Je ne parviens cependant pas à suivre votre argument. Vous parlez d'un navire étranger partant d'un port étranger. . .

M. James Clark: Parlons d'un navire américain.

[*Text*]

Mr. Johnson: You are talking about a United States ship, port of origin, embarkation of passengers in the United States, coming into Canada, using the waterways. Obviously they had to pay port dues and whatever tariffs that are applicable.

Mr. James Clark: At the present time.

Mr. Johnson: They are not picking up or discharging passengers in Canada. Are you suggesting that they should be deprived of the right as tourists to sail in Canadian waters?

Mr. James Clark: No. I am saying the ship should have to meet the same safety requirements, standards and everything else I have to meet. That is what I am saying.

Mr. Benjamin: Exactly.

Mr. James Clark: Very simply that. Further, if they would like to come in here and do all of that business—and that is great—then give me access to the United States. Allow me to do it.

Mr. Johnson: Are you not allowed to travel between two ports in the United States if your port of origin is Canada?

Mr. James Clark: No, I cannot.

Mr. Johnson: Would that be even though you are not discharging passengers other than tourists going on shore and coming back on board again? Are you not allowed to do that?

Mr. James Clark: No, not with the Jones Act. It precludes that. From our understanding, from all of the literature we get from the passenger vessel operators in the United States, they are not about to change the Jones Act. All we are saying is that if you are going to allow them to do it, then let it be conditional upon our being allowed to do it and/or, if—

Mr. Benjamin: It is reverse reciprocity.

Mr. James Clark: I guess. The only other thing I would say is that if you are going to demand of me when I build my 100-passenger ship... I am now going to build a 100-passenger ship and I am going to have all the federal regulations that say it has to be this and this—the inclining experiments. In Canada we are allowed to incline our ships 10 degrees. Those in the United States can be inclined 15 degrees. When we build ships, our ships have to be much bigger for a smaller number of passengers than their ships. We are confronted with all kinds of additional costs in safety standards and so on.

• 1620

If you are asking me to do all of that stuff, then I would simply say you must ask those other ships to meet those standards if they want to come in here, to cruise in Canada and to compete with us.

Mr. Johnson: This may not be a fair question to ask but I have to ask it anyway. Do you think some of our Canadian standards are maybe a little bit too high?

[*Translation*]

M. Johnson: Vous parlez donc d'un navire américain qui embarque des passagers dans un port américain et vient utiliser les voies d'eau canadiennes. Evidemment, ce navire est obligé de payer les droits portuaires et tous les tarifs applicables.

M. James Clark: Pour le moment.

M. Johnson: Ce navire n'embarquerait et ne débarquerait aucun passager au Canada. Voulez-vous dire qu'il faudrait le priver du droit d'amener des touristes dans les eaux canadiennes?

M. James Clark: Non, je dis simplement qu'il devrait être assujetti aux mêmes normes de sécurité et à tous les autres critères qui nous sont imposés. C'est tout.

M. Benjamin: Exactement.

M. James Clark: C'est très simple. D'autre part, je n'ai aucune objection à ce que ces navires étrangers viennent faire ce type de transport au Canada, à condition qu'on m'autorise à faire la même chose aux États-Unis.

M. Johnson: Actuellement, vous n'avez pas le droit de voyager entre deux ports américains si votre port d'origine est au Canada?

M. James Clark: Cela m'est interdit.

M. Johnson: Même si vous ne débarquez pas de passagers et si vous transportez simplement des touristes qui vont aller à terre pour remonter ensuite sur votre bateau?

M. James Clark: Le *Jones Act* me l'interdit. D'autre part, tout nous porte à croire que les autorités américaines ne sont pas près de modifier le *Jones Act*. En conséquence, le minimum que nous puissions exiger est que les mêmes facilités nous soit accordées aux États-Unis si nous les accordons à des navires étrangers au Canada.

M. Benjamin: Il s'agit simplement de réciprocité.

M. James Clark: Absolument. L'autre chose que je demande est qu'on tienne compte de tous les règlements fédéraux qui me sont appliqués si je décide de faire construire au Canada un navire pouvant transporter 100 passagers. Par exemple, au Canada, nous sommes limités à un angle d'inclinaison de dix degrés. Aux États-Unis, l'angle d'inclinaison accepté est de 15 degrés. Cela signifie que nos navires doivent être beaucoup plus gros pour le même nombre de passagers. Cela représente pour nous des coûts supplémentaires.

Si vous m'imposez tous ces règlements, le moins que vous puissiez faire serait de les imposer également aux navires étrangers qui veulent venir me faire concurrence ici.

M. Johnson: Ma prochaine question n'est peut-être pas tout à fait juste mais je dois la poser quand même: pensez-vous que certaines des normes canadiennes sont trop rigoureuses?

[*Texte*]

I want to qualify the reason I ask you that. I purchased a ship that was 42 years sailing. It had been in the Antarctic many times, in the Arctic. It was abandoned. It was eight months off the east coast of Greenland with no one on board. It was salvaged, and we brought it into Canada and I had to put 135 tonnes of concrete on board it because it did not have enough stability. This was after 42 years of crossing the Atlantic! I am a bit biased because sometimes I think maybe we might have too high standards.

Mr. James Clark: To be honest in answering that question, sometimes things occur that might be required from the Coast Guard or whatever, which we do question. We knew going into it these were the standards we had to meet and we built our ship to those safety standards, etc. As I said at the beginning of my presentation, we are proud of that, and we let people know that this ship has been built to high Canadian standards.

Mr. Johnson: The reason I was asking the question is that we have international standards we have to meet. I find it difficult sometimes that we could tell a country that is meeting the international standards they are not allowed to operate their ship in our waters. Now, I agree with you 100%. As for picking up and discharging cargo or passengers in Canadian ports and disembarking again or offloading the cargo in Canadian ports, I am totally against it. I think when we say we are not allowing another ship of another nation just to cruise our waters, by golly we are getting on pretty tricky ground then.

Mr. James Clark: Except you are not saying to them—

The Chairman: Excuse me, Mr. Clark. Mr. Johnson, I am going to interrupt. I understand the bells will ring at 5.45 p.m. and we have two more witnesses. Mr. Benjamin still wants to ask Mr. Clark some questions. The Parliamentary Secretary does. Mr. Johnson, we are going to curtail your questioning—

Mr. Benjamin: The question he is asking is one I would have anyway.

Mr. Johnson: Actually, Mr. Chairman, I would have been satisfied to be cut off some time ago. I just thought you might want to ask these questions.

The Chairman: All right. We are going to have to limit ourselves to less than 40 minutes for each of the other witnesses.

Mr. Johnson: That is fine.

Mr. Benjamin: There is always tomorrow.

The Chairman: So, Mr. Benjamin, would you like to—

Mr. Benjamin: Let them complete the answer to this last question.

Mr. Johnson: If what you said was implemented, we would not be giving free passage in our waters.

[*Traduction*]

Je vais vous dire pourquoi je pose cette question. J'ai acheté un voilier qui a été utilisé pendant 42 ans pour faire de nombreux voyages dans l'Antarctique, dans l'Arctique, etc. Il a ensuite été abandonné. Et il est resté huit mois sur la côte est du Groenland sans personne à bord. Je l'ai ramené au Canada et j'ai dû y mettre 135 tonnes de béton parce qu'il n'était pas suffisamment stable, selon les normes canadiennes, même s'il avait été utilisé pendant 42 ans pour traverser l'Atlantique! Vous comprendrez que je trouve ces normes peut-être un peu trop rigoureuses.

M. James Clark: Je serai tout à fait franc avec vous en vous disant que nous avons parfois la même impression. Cependant, nous connaissions ces normes lorsque nous avons pris la décision de construire notre bateau, et nous l'avons construit en les respectant. Comme je l'ai dit au début, nous en sommes fiers et nous sommes tout à fait contents de pouvoir dire que notre bateau a été construit selon les normes canadiennes.

M. Johnson: La raison pour laquelle je posais cette question est qu'il existe également des normes internationales et qu'il me paraîtrait difficile de dire à des étrangers respectant les normes internationales qu'ils ne sont pas autorisés à opérer dans les eaux canadiennes. Maintenant, sur certaines questions, je suis tout à fait d'accord avec vous. Par exemple, je suis totalement opposé à ce que des navires étrangers puissent venir embarquer et débarquer des marchandises ou des passagers dans les ports canadiens. Par contre, si nous en arrivons à dire qu'un navire étranger ne sera pas autorisé à simplement circuler dans nos eaux, j'ai l'impression que nous risquons d'aller trop loin.

M. James Clark: Sauf que vous ne leur dites pas. . .

Le président: Veuillez m'excuser, monsieur Clark et monsieur Johnson, je dois vous interrompre car la cloche va sonner à 17h45 et nous devons encore entendre deux témoins. D'autre part, M. Benjamin et le secrétaire parlementaire souhaitent eux aussi poser quelques questions.

M. Benjamin: La question qu'il pose actuellement m'intéresse également.

M. Johnson: En fait, monsieur le président, j'aurais accepté que vous me coupiez la parole plus tôt. Je pensais simplement que vous seriez intéressé par ces questions.

Le président: Très bien. Nous allons devoir nous limiter à moins de 40 minutes pour chacun des autres témoins.

M. Johnson: Bien.

M. Benjamin: Il y a toujours demain.

Le président: Monsieur Benjamin, voulez-vous. . .

M. Benjamin: Laissez le témoin répondre à cette dernière question.

M. Johnson: Si nous acceptions vos recommandations, nous n'accorderions pas aux navires étrangers le libre passage dans nos eaux.

[*Text*]

Mr. James Clark: So your comment to me was: "Surely you are not suggesting that we restrict or that we tell them they cannot cruise in our Canadian waters". I think that was the paraphrase of what you said. I would say you are absolutely right. I am saying that if they wish to cruise in our Canadian waters, they should meet the same safety requirements we do. We are talking about coasting now.

Mr. Johnson: Yes, but they are not coasting if they are starting in one country and ending up back in the same country outside Canada. All they are doing is cruising our waterways. As long as they are not taking passengers or cargo on board and discharging again in another Canadian port, I do not consider them as coasting.

Mr. Robichaud: We cannot do that in the American ports, can we?

Mr. James Clark: No. No.

Mr. Robichaud: Okay. That is where the catch is. They can come and do it here but he cannot go and do it there.

Mr. Johnson: To be quite honest with you, I am not disbelieving, Mr. Clark. However, I have loaded cargo in Newfoundland and discharged it in one port in the United States and I have then gone to another port and discharged.

• 1625

Mr. Benjamin: And you got away with it.

Mr. Robichaud: They might be looking for you out there.

Mr. Johnson: I would think it happens quite often that ships from other countries drop off cargo along the way, but do not pick up and discharge, which I would be totally against.

Mr. Benjamin: That is not coasting.

Mr. Johnson: It is not coasting. If you originate in another country, you are on an international voyage, not Canadian.

Mr. James Clark: All I can say is that as I understand and interpret the Jones Act, I am prohibited from touching two consecutive ports in the United States. If I go to Rochester and then want to go to Chicago, I cannot. I have to come back to Canada and then go to Chicago, as I understand and interpret the Jones Act.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I find this interesting, fascinating and I must say amusing. We went through the same thing when we were dealing with deregulation bills, Bill C-18 and Bill C-19.

Regarding the whole matter of reciprocal capacity, we called it, "what you do unto us we shall do unto you". The government refused to accept amendments on Bill C-18 and Bill C-19. The trucking industry was extremely upset with Bill C-19 and the railroads were extremely upset with Bill C-18.

[*Translation*]

M. James Clark: Vous avez dit que nous ne devrions pas les empêcher de faire des croisières dans les eaux canadiennes. Vous avez parfaitement raison. Cependant, s'ils veulent utiliser les eaux canadiennes, j'affirme qu'ils devraient respecter les mêmes critères de sécurité que nous. Il s'agit ici de cabotage.

M. Johnson: Mais ce n'est pas du cabotage si le voyage commence à l'étranger et se termine à l'étranger. Il s'agit simplement de croisières dans les eaux canadiennes. Tant qu'ils n'embarquent pas ou ne débarquent pas de passagers ou de marchandises dans un port canadien, ce n'est pas du cabotage.

M. Robichaud: Nous ne pouvons pas faire la même chose dans les ports américains?

M. James Clark: Non.

M. Robichaud: Voilà le noeud du problème. Les Américains peuvent venir chez nous faire certaines choses que nous ne sommes pas autorisés à faire chez eux.

M. Johnson: Je ne suis pas tout à fait sûr que vous ayez raison, monsieur Clark. En effet, il m'est arrivé de charger des marchandises à Terre-Neuve et d'en décharger une partie dans un port américain puis une autre dans un autre port.

M. Benjamin: Et on vous a laissé faire!

M. Robichaud: Ils sont peut-être à votre recherche aux États-Unis!

M. Johnson: Je pense qu'il est très fréquent que des bateaux étrangers déchargent des marchandises dans des ports américains en cours de route. Par contre, je serais tout à fait opposé à ce qu'ils puissent embarquer et décharger au Canada.

M. Benjamin: Ce n'est pas du cabotage.

M. Johnson: Ce n'est pas du cabotage, puisque le trajet a commencé dans un autre pays, ce qui en fait un voyage international.

M. James Clark: Tout ce que je puis vous dire c'est que mon interprétation du Jones Act signifie qu'il m'est interdit d'accoster dans deux ports consécutifs aux États-Unis. Par exemple, si je vais à Rochester, je ne peux pas aller ensuite à Chicago, je dois d'abord revenir au Canada puis aller ensuite à Chicago.

M. Benjamin: Je veux dire que tout cela me paraît tout à fait intéressant, fascinant, même amusant. Nous avons déjà eu exactement eu les mêmes discussions lorsque nous parlions des deux projets de loi sur la dérèglementation, C-18 et C-19.

En ce qui concerne la notion de réciprocité, notre argument était simplement que nous voulions pouvoir faire chez eux ce qu'ils venaient faire chez nous. Le gouvernement a cependant refusé les amendements que nous avions proposés à ces deux projets de loi, C-18 et C-19. L'industrie du camionnage était extrêmement

[*Texte*]

You have the same situation in this legislation; whatever a foreign country will not allow us to do in their waters, they should not be allowed to do in our waters. This is surely nothing more than maintaining a level playing field. It is all very well to have the level playing field, but when the other guy has the ball on your 10-yard line, you are a loser.

You can talk all you like about deregulation. You have stacked the deck against our own Canadian companies, whether it is a tour boat operator or our railroads or our truckers. They do not have the same rights in the other country as the other country has in ours.

I think, Mr. Clark, what you really want—and correct me if I am wrong—is amendments to this legislation that provide for reciprocal action by Canada, whether it is the Jones Act in the U.S. or any other country; that is all you are really asking.

Mr. James Clark: Something that is equal and reciprocal, sure. Essentially that is exactly what we—

Mr. Robichaud: You also mentioned the safety factors.

Mr. James Clark: Equal; that is, what you require of us, you then require of them. It is simple. That is reciprocal as I see it.

Mr. Benjamin: Whether it is safety or picking up passengers, discharging passengers, number of ports of call, whatever it is, what you are not allowed to do in Canada they cannot be allowed to do here.

Mr. James Clark: This is essentially the way I see it.

Mr. Benjamin: Thank you, Mr. Chairman. That says it in a nutshell. This is the third time we have been on this.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, I wanted to say to Mr. Clark that I think parts of what he is asking for in his brief do not relate to this statute at all. It relates, perhaps, to the Canada Shipping Act or it relates to the Customs Act. We do not have the power as a committee to be changing those statutes. We are restricted to the statute that is before us.

When you use the word "passenger", I think you might have been referring to "overnight passengers", were you?

Mr. James Clark: Oh, yes.

Mr. Thacker: As you appreciate, there is an absolute prohibition against a foreign ship coming in, picking up and discharging in Canada day-to-day passengers.

Mr. James Clark: Is there a prohibition against that?

Mr. Thacker: Sure, that is coasting, which is the Canada Jones Act. However, in terms of overnight

[*Traduction*]

mécontente du C-19 et les sociétés de chemin de fer du C-18.

Vous avez exactement la même chose maintenant. Ce qu'un pays étranger nous interdit de faire dans ses eaux, nous sommes prêts à l'autoriser à le faire dans les nôtres. C'est bien gentil de parler toujours d'un terrain de jeu égal, mais si vous autorisez l'adversaire à commencer la partie sur votre ligne des dix verges, vous avez perdu d'avance.

Vous pourrez parler tant que vous voulez de dérèglementation, ce projet de loi signifie simplement que les entreprises canadiennes seront largement désavantagées, tout comme le sont maintenant nos sociétés de chemin de fer et nos sociétés de camionnage. Nous n'avons pas les mêmes droits dans l'autre pays que les exploitants de l'autre pays ont chez nous.

Corrigez-moi si je me trompe, monsieur Clark, mais ce que vous réclamez, c'est simplement la réciprocité. Autrement dit, vous voulez simplement que le système du Jones Act s'applique au Canada si on vous l'applique aux États-Unis.

M. James Clark: Exactement, nous voulons simplement l'égalité et la réciprocité.

M. Robichaud: Vous avez aussi parlé de facteurs réels de sécurité.

M. James Clark: Au sujet desquels nous demandons l'égalité. C'est tout. C'est très simple.

M. Benjamin: Qu'il s'agisse de normes de sécurité ou de possibilités d'embarquer ou de débarquer des passagers, tout ce que vous voulez c'est que les étrangers ne soient pas autorisés à faire au Canada ce que les Canadiens ne sont pas autorisés à faire chez eux.

M. James Clark: C'est exactement cela.

M. Benjamin: Merci, monsieur le président. Cela résume très bien la situation. C'est la troisième fois que nous revenons sur la même chose.

M. Thacker: À mon avis, monsieur le président, certaines des revendications de M. Clark n'ont rien à voir avec ce projet de loi. Peut-être devrait-on en parler dans le contexte de la Loi sur la marine marchande du Canada ou de la Loi sur les douanes, mais notre comité n'a aucun pouvoir à ce sujet. Nous pouvons uniquement discuter du projet de loi qui nous a été soumis.

Lorsque vous parlez de «passager», vous parlez bien de «passager passant au moins une nuit», n'est-ce pas?

M. James Clark: Oui.

M. Thacker: Comme vous le savez, il est absolument interdit à un navire étranger de venir au Canada et d'y embarquer et d'y débarquer des passagers dans la même journée.

M. James Clark: Est-ce interdit?

M. Thacker: Bien sûr, c'est la définition du cabotage, c'est le Jones Act du Canada. Par contre, s'il s'agit de

[*Text*]

accommodation, the statute says that if there over 100, then the statute does not apply and they can come in and ply their trade.

Mr. James Clark: Right.

Mr. Thacker: That was designed to handle other situations. I wanted to ask you: If the committee were inclined to increase that number, this would surely enhance your position because there would be a prohibition, would it not?

Mr. James Clark: Oh, yes.

Mr. Thacker: What number would you think appropriate?

Mr. James Clark: Three hundred.

Mr. Thacker: Can I convince you to settle for 250?

Mr. James Clark: Would you go for 325?

Mr. Thacker: When you say 300, is it because you are actually thinking of developing a ship that would have 300?

• 1630

Mr. James Clark: We are thinking of developing a ship that would accommodate a greater number of passengers.

Mr. Benjamin: Do not make him tip off his competition.

Mr. James Clark: If it were successful, perhaps we would build another ship for a greater number of passengers.

Mr. Thacker: Yes, but that is in the future for sure, is it not?

Mr. James Clark: Absolutely. I have not given any serious thought to a specific number, but when you start talking about 250 or 300 passengers, it ceases to be a serious problem for us as far as direct competition is concerned.

The principle involved here is that you are requiring certain standards of Canadian ships and Canadian shipping industry businesses. If you change it to 300, you are saying that as you increase your passenger number, those restrictions no longer apply. It causes a real dilemma for me in terms of the principle involved here.

Mr. Thacker: Are you aware of waivers granted on your size of cruise ship?

Mr. James Clark: No, I am not aware of any. On Canadian cruise ships?

Mr. Thacker: No, on foreign cruise ships. Canadian ships are free to compete with you. I am asking with regard to any foreign ships permitted to come in to compete directly with you in terms of your size of operation.

Mr. James Clark: There is a much larger cruise vessel that operates along the St. Lawrence River, the name of

[*Translation*]

passer la nuit, la loi dit qu'il peut y avoir exemption s'il y a plus de 100 passagers.

M. James Clark: C'est cela.

M. Thacker: La loi a donc été conçue pour faire face à un autre problème. Si le comité était prêt à relever ce chiffre, vous seriez manifestement dans une meilleure situation, n'est-ce pas?

M. James Clark: Oui.

M. Thacker: Quel chiffre vous conviendrait?

M. James Clark: Trois cents.

M. Thacker: Puis-je vous convaincre d'accepter 250?

M. James Clark: Êtes-vous prêt à accepter 325?

M. Thacker: Si vous dites 300, est-ce parce que vous envisager de faire construire un navire ayant une capacité de 300 personnes?

M. James Clark: Nous songeons à en faire construire un pouvant en transporter encore plus.

M. Benjamin: Ne l'obligez pas à révéler ses projets à ses concurrents.

M. James Clark: Si nous réussissions, nous en construirions peut-être encore un autre pour un plus grand nombre de passagers.

M. Thacker: Certes, mais c'est pour l'avenir, n'est-ce pas?

M. James Clark: Absolument. Je n'ai pas vraiment réfléchi au nombre limite de passagers qu'il faudrait accepter, mais je puis vous dire qu'à partir de 250 ou 300 passagers, nous n'avons plus vraiment de problèmes, puisqu'il n'y a plus de concurrence directe pour nous.

Le principe qui me paraît cependant essentiel est d'appliquer aux navires étrangers les mêmes normes que celles qui sont appliquées aux navires canadiens. Or, si vous relevez la limite à 300 passagers, cela signifie que les restrictions ne s'appliqueront plus aux navires qui transportent le plus de personnes. Cela me paraît tout à fait contraire au principe fondamental de la sécurité.

M. Thacker: Avez-vous connaissance de dispenses accordées pour des navires de croisière ayant la même taille que le vôtre?

M. James Clark: Non. Pour les navires de croisière canadiens?

M. Thacker: Non, pour des navires de croisière étrangers. En ce qui concerne les navires canadiens, ils sont tout à fait libres de vous faire concurrence. Je voulais parler de navires étrangers de même taille que le vôtre qui seraient autorisés à venir vous faire concurrence ici.

M. James Clark: Il y a sur le Saint-Laurent un navire de croisière beaucoup plus grand que le nôtre, dont le

[*Texte*]

which escapes me at the moment, which was given a waiver. I believe it was given provisional authority to operate out of Montreal and to cruise in the Maritimes. Certainly it siphons off potential cruise passengers from that part of the St. Lawrence River, but I would not suggest there is a direct competition.

Mr. Thacker: The last point was more of a comment, Mr. Chairman. Personally, I fundamentally disagree with you that we should somehow prevent an American tour boat operator from loading up a ship of Americans and landing at Montreal, Halifax or Vancouver. I think it is none of our business. If they want to lug themselves around on inferior ships, let them go ahead.

Mr. James Clark: Then would you fundamentally agree it is appropriate that I not be allowed to do the same thing in the United States?

Mr. Thacker: I just have a feeling you are wrong on that point. I think if I get on your boat and you want to drop us at Boston, Miami or Seattle so we can do some tours and buy some things, we can do so, with great respect.

Mr. James Clark: You may be right. As I understand it—

Mr. Thacker: Are you absolutely certain I cannot do that? I agree I cannot go into the U.S. and pick up and discharge passengers for hire. But as a Canadian crew boat operator, we have the absolute right under American law to go into Boston, subject only to immigration problems and those types of things. There is no prohibition in terms of the Jones Act. It is the same here. The Jones Act is coasting, picking up from one point and dropping off at another in the U.S. With great respect, I think you are wrong on that.

Mr. James Clark: You could be right in that regard.

The Chairman: Thank you, Mr. Clark. We are grateful for your presentation here today and for your answering our questions.

Mr. James Clark: Thank you very much for the opportunity.

Mr. Benjamin: Before you go, Mr. Clark, I think you said the Jones Act prohibited you from calling on two consecutive American ports.

Mr. James Clark: That is correct.

Mr. Benjamin: In terms of my colleague's remark about going to Boston and Seattle and around to the Canal, if you did not stop anywhere else, would you be in violation of the Jones Act or not? There are two consecutive American ports, you are cruising along the coast and you do not stop anywhere else. Do you know or—

[*Traduction*]

nom m'échappe actuellement, qui a obtenu une dispense. Je crois qu'il a reçu l'autorisation provisoire de faire des croisières dans les Maritimes à partir de Montréal. Il est évident que ce navire nous prend des passagers potentiels, mais je ne puis dire qu'il nous fasse directement concurrence.

M. Thacker: Je terminerai en faisant une remarque, monsieur le président. Personnellement, je suis fondamentalement en désaccord avec vous lorsque vous dites que nous devrions interdire à un organisateur américain de voyages d'embarquer des passagers américains et de les débarquer à Montréal, à Halifax ou Vancouver. À mon avis, cela nous importe peu. Si les Américains veulent voyager sur des navires de qualité inférieure, qu'ils le fassent.

M. James Clark: Estimez-vous également qu'il est tout à fait normal que l'on m'interdise de faire la même chose aux États-Unis?

M. Thacker: J'ai l'impression que vous vous trompez à ce sujet. À mon avis, si nous voulons embarquer sur votre navire et le quitter à Boston, à Miami ou à Seattle, nous pouvons le faire.

M. James Clark: Vous avez peut-être raison mais, à ma connaissance. . .

M. Thacker: Êtes-vous absolument certain que cela vous est interdit? Je reconnais que vous ne pouvez pas aller aux États-Unis pour y embarquer et y débarquer des passagers, mais je suis convaincu que nous avons absolument le droit, d'après la législation américaine, d'embarquer au Canada et d'aller débarquer à Boston, sous réserve des autres règlements applicables, notamment en matière d'immigration. Il n'y aucune interdiction à ce sujet au titre du Jones Act. Le Jones Act réglemente le cabotage, c'est-à-dire l'embarquement et le débarquement de passagers aux États-Unis, et c'est pourquoi je dis que vous vous trompez.

M. James Clark: Vous avez peut-être raison.

Le président: Merci, monsieur Clark. Nous vous sommes renconnaissants d'être venu témoigner aujourd'hui et d'avoir répondu à nos questions.

M. James Clark: Merci beaucoup, monsieur le président.

M. Benjamin: Avant que vous ne partiez, monsieur Clark, vous avez dit que le Jones Act vous interdit de voyager entre deux ports consécutifs aux États-Unis.

M. James Clark: C'est exact.

M. Benjamin: Reprenant l'hypothèse de mon collègue, si vous alliez à Boston et à Seattle pour revenir ensuite dans le Canal, sans vous arrêter ailleurs, auriez-vous commis une infraction au titre du Jones Act? Il y a deux ports américains où vous arrêtez successivement, le long de la côte, sans arrêter ailleurs. Savez-vous. . .

[*Text*]

• 1635

Mr. James Clark: I hear it is only for trading and picking up, so it is possible. As I knew, understood and interpreted the Jones Act, I was not able to touch two consecutive U.S. ports. It is possible I am wrong in that regard.

Mr. Benjamin: We will check on it.

Mr. Robichaud: Could we receive information on that very matter, whether cruise operator can go and organize a cruise, touch consecutive ports in the United States, and come back to Canada? This was the problem expressed by the witness; he could not do it, but the Americans could come here and do it. I would very much appreciate receiving the right information on that.

The Chairman: You have raised a very important point, Mr. Robichaud, and we will get the information for you.

Mr. Johnson: I would like to say that last year there were probably seven vessels granted exemptions to operate in Canada on the east coast, Mr. Clark. You are definitely right on that. There was approval given to the British, French, Danish and a Greek vessel to operate for two-and-a-half-month periods and up to six-month periods.

The Chairman: Mr. Campbell, welcome. If you have a brief you want to read, please do so at this time.

Mr. Ian Campbell (Executive Director, Canadian Tour Boat Association): Thank you, Mr. Chairman. I would rather not read it verbatim since you have a time constraint. Instead I will hit on the rationale and where it all comes from.

I will give you a bit of background on the association. It is composed of nearly 60 companies now, with membership from coast to coast, Halifax to Vancouver. It is composed mostly of day-trip excursion boats, but we do have two members that do overnight excursions, one of which is Mr. Clark's company, and the possibility very soon of a third overnight excursion boat operator in our association.

Much of what I have in the brief addresses the issues, which is really feedback from the membership, and a variety of perspectives on the issue. It is not a big issue for people operating inland, for instance, and not as much an issue as it is for those operating along the border line. But it very much relates to U.S. competition. While the thrust of the bill is to deal with foreign vessels in the real world our people operate in, it very much means American vessels.

Our membership operates boats that range from about 20 passengers up to 1,500. There is quite a variety of sizes and shapes. In our best estimate, the industry as such

[*Translation*]

M. James Clark: Si je comprends bien, c'est seulement pour embarquer ou débarquer; c'est donc possible. J'ai toujours pensé que la Jones Act interdisait des arrêts successifs dans deux ports américains. Je me suis peut-être trompé.

M. Benjamin: Nous vérifierons.

M. Robichaud: Pourrions-nous obtenir de l'information pour savoir si les organisateurs de croisières peuvent prévoir des arrêts consécutifs dans des ports américains et puis revenir au Canada? C'est à ce problème que le témoin faisait allusion, car il lui était interdit de le faire tandis que les Américains peuvent faire l'inverse chez nous. J'aimerais beaucoup qu'on me donne un avis autorisé là-dessus.

Le président: Vous avez soulevé un point très important, monsieur Robichaud. Nous vous fournirons l'information.

M. Johnson: J'aimerais dire que, l'année dernière, il y avait probablement sept navires qui bénéficiaient d'une exemption pour des activités commerciales sur la côte est du Canada, monsieur Clark. Vous avez certainement raison à cet égard. On a autorisé des Britanniques, des Français, des Danois et un navire grec à naviguer pour des périodes de deux mois et demi à six mois.

Le président: Monsieur Campbell, je vous souhaite la bienvenue. Si vous avez un mémoire à nous lire, allez-y.

M. Ian Campbell (directeur général, Canadian Tour Boat Association): Merci, monsieur le président. Je préfère ne pas lire mon mémoire intégralement, étant donné que votre temps est limité. Je vais vous expliquer notre raisonnement et vous situer la question.

Je commence par vous donner une idée de notre association, qui regroupe actuellement près de 60 entreprises implantées d'un océan à l'autre, d'Halifax à Vancouver. Nous exploitons essentiellement des bateaux faisant des excursions d'une journée, mais deux de nos membres, dont l'un est l'entreprise de M. Clark, font des excursions de deux jours et une troisième entreprise viendra bientôt s'ajouter à ces deux-là.

Une grande partie de notre mémoire consiste en une rétroaction de nos membres sur différents points, mais nous y donnons aussi différents points de vue sur la question qui nous occupe. Ce n'est pas un problème majeur pour les gens qui exploitent une entreprise dans les eaux intérieures, par exemple, et la difficulté n'est certainement pas du même ordre que pour ceux dont l'entreprise fonctionne le long de la frontière. Nous consacrons une grande partie du mémoire à la concurrence américaine. En effet, même si le projet de loi a pour objet les vaisseaux battant pavillon étranger, en réalité, il s'agit pour nous de navires et de bateaux américains.

Nos membres ont des bateaux et des navires, d'une capacité variant entre 20 et 1,500 passagers. La gamme des tonnages et des styles est impressionnante. D'après nos

[*Texte*]

probably carries between 10 and 12 million people annually. While the vessels are small in relation to the overall shipping industry, we do represent a lot of passenger-miles in Canada.

In dealing with this problem, I think it is necessary to separate the domestic shallow-draft excursion boats from the deep-draft international vessels; otherwise it gets very confusing, as was currently evident.

Most of the foreign vessels coming in are probably to SOLAS standards anyway. That may not be true throughout the international maritime industry, but I would suggest that a lot of the boats coming into Vancouver and Halifax are probably meeting the same standards as a theoretical Canadian vessel in the same trade, although we do not have many vessels in that trade.

The problem Mr. Clark gets into is competing with American shallow-draft overnight excursion boats. It would appear the U.S. views the standards for those vessels somewhat differently from our Coast Guard. We are poretty well forced to conform with SOLAS standards, even on the small passenger-boat trade. The U.S. sees it differently. They measure the boats differently and the regulations are somewhat less.

• 1640

I am suggesting that it is important to separate those two industries and not try to solve the problems of one on behalf of the other. I do this in the first section of my brief. Then I go on to develop a model tour boat. This came out of a brief we did for the Minister of Transport a year or so ago, in which we tried to deal with what a typical boat was. It turned out to be somewhat over 100 gross tonnes and more than 66 feet and was powered with a pair of engines that exceeded 350 horsepower. That would be the average boat. Some are quite a bit larger, and some are quite a bit smaller, but that was the model we arrived at.

I try to analyse in my brief what it takes to run that boat in the Canadian context and the kind of training that is required. Funding is no longer available to meet these standards, and the whole industry is in a bit of a quandry as to how you train these people without any more funding for the programs. When you compare that to the same vessel operating in the United States, they can do it somewhat cheaper, because they do not have to meet the same standards we do. That is the point of the second paragraph: standards for the domestic U.S. trade are

[*Traduction*]

meilleures estimations, nous transportons en tout de 10 à 12 millions de passagers par année. Nos bateaux et nos navires sont petits, si nous les comparons aux navires de commerce, mais le nombre de passagers-milles que nous transportons au Canada est vraiment impressionnant.

Si nous voulons régler le problème, je pense qu'il nous faudra distinguer les bateaux d'excursion au Canada, à faible tirant d'eau, des navires à grand tirant d'eau utilisés pour les excursions ou les croisières internationales. Autrement, la confusion risque d'être totale, comme on a pu le constater.

De toute manière, la plupart des bâtiments étrangers venant mouiller chez nous satisfont probablement aux normes de la SOLAS. Ce que je viens de dire n'est peut-être pas toujours vrai pour toute l'industrie du transport maritime international, mais je dirais qu'un grand nombre de navires venant mouiller à Halifax et à Vancouver satisfont probablement aux mêmes normes que le navire canadien idéal ayant les mêmes activités, même si nous n'avons pas beaucoup de navires qui le font.

Le problème de M. Clark, c'est de concurrencer les bateaux américains à faible tirant d'eau utilisés pour des excursions d'une journée. Il semblerait que le gouvernement américain ait pour ces bateaux des normes différentes de celles de notre Garde côtière. Nous sommes dans l'ensemble tenus de respecter les normes de la SOLAS même pour les petits bateaux transportant des passagers. Aux États-Unis, on voit la chose différemment. Les américains jaugent les bâtiments d'une façon différente et leur règlementation est un peu moins stricte que la nôtre.

Ce que j'essaie de dire, c'est qu'il faut distinquer ces deux types d'activité en évitant d'essayer de résoudre les problèmes de l'une pour le plus grand bien de l'autre. C'est là-dessus que porte la première partie de mon mémoire. Ensuite, je fais le portrait d'un bateau d'excursion modèle, et je me suis inspiré pour cela d'un mémoire que nous avions présenté au ministre des Transports il y a environ un an. Nous avions alors essayé de brosser le portrait du bateau typique, un bâtiment dépassant légèrement 100 tonneaux de jauge brute, ayant plus de 66 pieds de longueur et mû par deux moteurs d'une puissance excédant 350 chevaux. C'est le bateau moyen. Certains sont beaucoup plus gros et certains beaucoup plus petits, mais c'est notre modèle.

Dans mon mémoire, j'essaie d'analyser ce qu'il faut pour exploiter un bateau comme celui-là dans le contexte canadien, avec le genre de formation nécessaire. Nous ne pouvons plus obtenir de subventions pour satisfaire aux normes, et toute notre industrie ne sait pas très bien quoi faire pour former le personnel nécessaire sans pouvoir obtenir de subventions. Aux États-Unis, on peut exploiter le même bateau à un coût inférieur, parce qu'on n'a pas besoin de se conformer aux mêmes normes que nous. C'est le point que je veux faire valoir dans mon deuxième

[*Text*]

somewhat different from the standards in the Canadian domestic trade, and that is where the problem lies.

On top of that, we have to recognize that when you are dealing in the tour bus business, a typical American or Canadian tour broker will have an itinerary that may involve 14 cities in 12 days for $800, which includes somewhere in the itinerary a boat ride. They are forced by their competitive situation to choose the least expensive boat ride they can. Even though the borderline areas are most critical of this issue, Ottawa boat tour operators could suffer as well, because New York and Philadelphia tour brokers may choose to do their boat trip in Lake George rather than Ottawa, because of the cost difference.

The American industry were very concerned about the free trade agreement for some other reasons. They were concerned about the grain handling trade and various other issues. They were very concerned that had the free trade agreement gone through as intended, all of these decadent Canadian gambling boats could come down to Florida in the winter months and demolish their domestic trade, sub-standard as we are in their eyes. It is a two-way street. They do not have the perception that we do. We know our standards are higher; they think their standards are higher than ours, but we know that is not quite true. We do not have too many decadent Canadian gambling boats running around to come down and upset their trade. Nevertheless, it is an issue on their side.

They have this loophole from the Passenger Vessel Act of 1886 that may allow trips to nowhere if they go beyond the international jurisdiction—12 miles or 3 miles, depending on whether you are talking federal or state jurisdiction. When a Canadian boat tries to trade in the United States, they throw other red tape at them. Even though they may have a loophole that may allow it, they may require a standby U.S. crew to get on that Canadian vessel. They charge pretty high customs clearance charges. They certainly ask Canadian vessels to meet U.S. Coast Guard standards. But there is no contest in that department. I do not say the U.S. standards are not adequate; I am just saying that ours are higher. That is an issue we have been trying to deal with for many years with the Coast Guard: what is good enough, what is safe, and how much training is adequate.

[*Translation*]

paragraphe, à savoir que les normes applicables aux activités maritimes intérieures aux États-Unis ne sont pas les mêmes que nos normes correspondantes; c'est là le noeud du problème.

De plus, il nous faut reconnaître que, dans le cas de l'industrie des voyages organisés en autocar, les courtiers en voyage canadiens ou américains ont le plus souvent des circuits qui peuvent couvrir 14 villes en 12 jours pour 800$; dans ce circuit, il y a très souvent une excursion en bateau. Pour être compétitifs, les courtiers choisissent le moins cher possible. Dans ce contexte, et même les régions frontalières sont celles qui risquent le plus de souffrir des retombées du projet de loi, les organisateurs d'excursion en bateau d'Ottawa ne seront pas épargnés, parce que les courtiers en voyages de New York et de Philadelphie peuvent fort bien décider d'opter pour une excursion en bateau à Lake George plutôt qu'à Ottawa, simplement pour économiser.

Nos homologues américains ont réagi avec beaucoup d'inquiétude à la conclusion de l'accord de libre-échange pour d'autres raisons. Ils s'inquiétaient en effet du commerce de la manutention des grains et de diverses autres questions. Ils craignaient par exemple que, si l'accord de libre-échange avait été adopté comme les parties le voulaient, une flotte entière de bateaux-casinos canadiens décadents seraient allés passer l'hiver en Floride, où ils auraient démoli le marché intérieur américain, étant donné que, selon eux, nous n'arrivons pas à satisfaire à leurs normes. Le contraire est aussi vrai. Ils n'ont pas les mêmes perceptions que nous. Nous savons que nos normes sont plus élevées que les leurs. Ils pensent que leurs normes sont plus élevées que les nôtres, mais nous savons que ce n'est pas tout à fait vrai. Nous n'avons pas beaucoup de bateaux-casinos canadiens décadents tout prêts à aller démolir leur marché. Pourtant, chez eux, on prend cela très au sérieux.

Les Américains ont une échappatoire dans le Passenger Vessel Act de 1886, qui leur permet d'appareiller pour nulle part à condition de dépasser la limite des eaux internationales, c'est-à-dire la limite de 12 milles ou de 3 milles, selon qu'on parle des eaux fédérales ou des eaux des différents secteurs. Quand un bâtiment canadien essaie d'avoir des activités commerciales aux États-Unis, les Américains le surcharge de paperasse. Même s'ils ont une échappatoire qui peut leur permettre de s'en dispenser, ils peuvent exiger que les propriétaires du vaisseau canadien embauche un équipage américain de surnuméraires. Ils nous frappent de droits de douane élevés et ils exigent que nos bâtiments satisfassent aux normes de la Garde cotière américaine, c'est certain. Mais cela n'est pas très difficile. Je ne veux pas dire que les normes américaines sont insuffisantes; tout ce que je dis, c'est que les nôtres sont plus élevées. C'est d'ailleurs une question que nous avons essayé d'élucider pendant des années avec les représentants de la Garde côtière, en nous efforçant de savoir ce qui est suffisant, ce qui est sûr et ce qu'il faut avoir comme formation.

[*Texte*]

We try to deal with specific concerns, but not nearly as eloquently as Mr. Clark. Some of what is in this brief is in relation to his situation, in our section called *Specific Concerns*. Much of what is in there is in reference to his particular problem. We do understand that a competing U.S. boat does pick up in Montreal, but they happen to be Americans who are sold their tickets in the United States. At least, whether they are Americans or not, the tickets are sold in the United States, and they are bussed to Montreal to get on board that American vessel. It would look like the bill, as written, may affect that situation, but I am not really knowledgeable enough on it to comment. The fact that they are being picked up in Montreal may affect those American operators who do that right now.

• 1645

In the early stages of this, we have been in correspondence with our membership over almost the last year now on this bill and the implications. We dealt with it at our annual meeting in November. We have had letters and correspondence from various parts of the country and the situations are quite diverse.

We have the Maid of the Mist Steamboat operators, which are in fact Canadian boats operating in the United States. We have a Canadian operator out in Alberta who operates in Waterton Lake, who in fact bought out the competition, so he owns an American boat and he is concerned about the implications of this bill on him. We have competition along the St. Lawrence River and that portion of it bordering on New York State and Ontario, as well as the issues Mr. Clark has identified.

We did have some suggestions from one or two of our members who suggested this 100-berth passenger be raised. I do not really know where the 100 came from, but I would like to suggest that it is somewhat lower than what the foreign-going, deep-water draft vessels carry. It might be interesting to get a survey of those boats and what they do carry to see what level you could raise it to without affecting that trade adversely. The number 250 was mentioned to me, but I had no reason to say that is a valid figure.

I would also like to mention that, at this point in time, there is a surplus B.C. Ferry boat sitting in Vancouver, which some other folks in the eastern part of the country are seriously looking at as a possible contender for an all-Canadian overnight-excursion boat in the St. Lawrence River. But what comes out of this bill will very much affect their decision as to whether they would be interested in converting that boat for overnight passengers. That boat would probably come in somewhere around the 200- to 250-passenger range if it were

[*Traduction*]

Nous essayons de nous attaquer à des problèmes précis, mais nous sommes loin d'avoir l'éloquence de M. Clark. Une partie de ce dont nous parlons dans notre mémoire se rapproche de sa situation. C'est dans notre rubrique intitulée *Specific Concerns*. Une grande partie de ce que nous y exposons porte sur son problème. Nous savons qu'un bâtiment américain embarque bel et bien des passagers à Montréal, mais il se fait que ces passagers sont des Américains qui ont acheté leur billet aux États-Unis. Quoi qu'il en soit, que les passagers soient des Américains ou pas, le fait est que les billets sont vendus aux États-Unis et que les passagers sont transportés à Montréal par autocar pour monter à bord du navire américain. Il semblerait que, dans sa forme actuelle, le projet de loi pourrait modifier cet état de choses, mais je ne la connais pas vraiment assez bien pour pouvoir affirmer quoi que ce soit. Le fait que les passagers soient embarqués à Montréal pourrait avoir une incidence sur les voyagistes américains intéressés.

Au départ, nous avons correspondu avec nos membres pendant presque toute l'année dernière au sujet du projet de loi et de ses implications. Nous en avons d'ailleurs parlé à notre assemblée annuelle en novembre. Nous avons reçu des lettres de divers endroits du pays; les situations sont très variées.

Il y a par exemple la compagnie Maid of the Mist Steamboat; il s'agit de bâtiments canadiens exploités aux États-Unis. En Alberta, une entreprise canadienne organise des excursions sur le lac Waterton. Elle a racheté l'entreprise concurrente américaine, de sorte qu'elle est désormais propriétaire d'un bateau américain et elle s'inquiète des conséquences du projet de loi. Il y a de la concurrence le long du Saint-Laurent, dans la région de la frontière entre l'État de New York et l'Ontario, et il y a aussi les questions que M. Clark a soulevées.

Un ou deux de nos membres nous ont bel et bien proposé de soulever cette question d'un navire à 100 couchettes. Je ne sais pas vraiment d'où ce chiffre a été tiré, mais je dois vous dire que c'est une capacité inférieure à celle des navires au long cours à grand tirant d'eau. Il pourrait être révélateur de faire un relevé de ces navires et de leur capacité effective, pour voir jusqu'à quel niveau on pourrait augmenter cette capacité théorique sans nuire aux exploitants. On m'a parlé de 250 couchettes, mais rien ne me permet de dire que le chiffre est valide.

Je voudrais aussi dire qu'il y a actuellement un traversier inutilisé de la B.C. Ferry à Vancouver; des gens de l'est du pays envisagent sérieusement la possibilité d'en faire un bâtiment, utilisé pour une entreprise canadienne à 100 p. 100, d'excursions de deux jours sur le Saint-Laurent. Il est certain que les retombées du projet de loi influeront nettement sur leur décision de convertir ou de ne pas convertir le bâtiment pour pouvoir offrir des couchettes aux passagers. Après conversion, ils se retrouveraient probablement avec un bâtiment d'une

[*Text*]

completed and converted as an overnight-excursion boat. It is around 250 feet in length and it is home trade three as opposed to foreign going.

We mentioned the waiver procedure. There had been some concern expressed by our membership about short notice sometimes in the waiver. When the waivers are granted, they get a letter in the mail that says there is an application from a foreign-flag vessel to do a certain trade. Do you have a boat that is suitable and available?

I think the point I should make on that, and I do have Mr. Clark's suggestion—it really came from him—to change it from "suitable and available" to "suitable or available". Let us take Mr. Clark's situation where he might have a suitable boat, but because it is fully booked on his own trade, it is not available to go to do some other trade being applied for. What is not asked in the waiver is, would it affect him adversely? In other words, could he lose his trade by virtue of another boat operating at a lesser standard and cheaper economies? Could it in fact hurt his business? Changing the words to "suitable or available" might give him some protection that way. But I do not want to get into a debate on phonetics over the words "and" or "or".

Mr. Benjamin: The lawyers love that.

Mr. Campbell: Let somebody else do that. I am saying that the way it is read may not cover the issue. There may be a better way of dealing with those waivers and I have had some complaints from our members saying they are sometimes not specific enough as to what is intended. We had evidence of that happening, I think, last year.

I do try to deal with this subclause 3.(2) a little bit and I am sure you can tear me apart on it, but I am trying to deal with what is an international voyage. The term may not be defined quite clearly enough in the bill. Does the term "voyage" relate to the boat or the people on the boat, and if so, can it be more clearly defined so that it cannot leave itself open to abuses where the intent of the legislation is not really served?

• 1650

As difficult as it may be, you cannot look at any one of these issues alone. We are now dealing with tax reform, which may put a head-tax on all our ticket sales. It will not apply to American vessels coming in, or foreign vessels, for that matter.

We are dealing with quite a difference in the cost of building in Canada and meeting the Canadian standards. The cost of operation is quite different here. At the same time, we have legitimate ferry operations that operate

[*Translation*]

capacité de 200 à 250 passagers. Le traversier fait dans les 250 pieds de longueur; c'est un caboteur de classe 3 plutôt qu'un navire au long cours.

Nous avons parlé de la procédure de renonciation. Nos membres nous ont fait savoir qu'ils n'étaient pas toujours contents du préavis parfois très court pour la renonciation. Quand on émet les demandes de renonciation, on leur envoie un lettre disant qu'une demande d'autorisation a été présentée à l'égard d'un bâtiment battant pavillon étranger, pour une activité donnée. On leur demande s'ils ont un bâtiment adopté et disponible.

A ce sujet, je devrais dire—et j'ai la suggestion de M. Clark, c'est vraiment de lui qu'elle émane—de substituer «adopté ou disponible» à «adopté et disponible». Prenons le cas de M. Clark: il a peut-être un bâtiment adopté, mais, comme il s'en sert à temps plein pour ses propres activités, son bateau n'est pas disponible pour l'activité faisant l'objet de la demande. Ce qu'on ne lui demande pas dans la demande de renonciation, c'est si la renonciation lui nuirait. En d'autres termes, subirait-il un préjudice parce qu'un autre bâtiment répondant à des normes moins élevées que le sien pourrait être exploité à moindre coût que lui? Ses affaires en souffriraient-elles? Il serait peut-être possible de lui accorder une certaine protection grâce à cette modification du libellé, mais je ne veux pas me lancer dans un débat sémantique là-dessus.

M. Benjamin: Les avocats adorent cela.

M. Campbell: Grand bien leur fasse. Je dis que la formulation actuelle n'est peut-être pas adéquate. Il peut y avoir une meilleure façon de procéder pour les renonciations; nos membres se sont plaints, en disant que les demandes de renonciation ne sont parfois pas assez précises pour qu'ils sachent à quoi on veut en venir. Nous en avons eu des exemples, l'an dernier, je crois.

J'essaie aussi de m'attaquer au paragraphe 3.(2), jusqu'à un certain point, et je suis sûr que vous pourrez me démolir sur ce point-là, mais j'essaie de définir ce qu'est le transport international. L'expression n'est peut-être pas assez clairement définie dans le projet de loi. La notion s'applique-t-elle aux bâtiments ou aux passagers? Dans ces conditions, serait-il possible de la définir plus clairement, pour éviter des cas où l'intention du législateur ne serait pas vraiment respectée?

Pour aussi difficile que cela soit, il est impossible de s'attaquer isolément à l'une ou l'autre de ces questions. Nous sommes actuellement aux prises avec la réforme fiscale, qui pourrait imposer une capitation sur tous nos billets. Cette taxe ne s'appliquera pas aux bâtiments américains venant chez nous, ni d'ailleurs aux bâtiments d'autres pays.

Le coût de construction d'un bâtiment au Canada répondant aux normes canadiennes est bien différent de celui qu'on paie aux États-Unis. Les frais d'exploitation sont aussi très différents chez nous. Pourtant, nous avons

[*Texte*]

from Canada into the United States, and conversely, from the United States into Canada. Your bill has to be written to allow that to proceed unencumbered.

In shaking all this down, to try to get some meaning out of it, and all these variations and the fact the free trade agreement is not a dead issue yet, and there may be other clauses coming into it on the tourism annex, which may again supercede this, to create the fair ball and the level playing field and all these proverbials, is it not fair simply to ask that foreign vessels trading in Canadian waters, which would mean picking up cargo or passengers, meet the same standards as Canadian boats, not just inspected by reciprocal agreement? I ask this because we are in fact asked to meet the U.S. standards when we go in there.

Granted the standards may not be the same, but from feedback I am getting from our members who have operated in the States, in the Detroit area and other parts of the country, that is in fact being done now. Rightly or wrongly, I guess I am suggesting that somehow to create fair ball this should happen. Whether or not it could be inserted as an extra clause in this bill, I am not about to judge, but perhaps it could. I throw myself at the mercy of the committee.

Mr. Benjamin: I have heard this before, and I think he has some excellent points. I hope the government will agree to some amendments that will take into account your concerns, which I think are legitimate.

I support you in your desire, as have other witnesses who have appeared before the committee, for equity of treatment and reciprocal treatment. I do not know about the United States or any other country, but I do not see how any government can do otherwise. I will leave it at that, and hope we get some amendments that do this.

Mr. Campbell: Amendments to this particular piece? I do not know where it can be done in this piece of legislation.

Mr. Benjamin: It depends on the government. They can do anything they want with a piece of legislation.

Mr. Johnson: The only point I have to make, Mr. Chairman, was I thought that the voyage was deemed to be considered the ship and the carriage of passengers or goods. I thought that was defined in subclause (3).1:

> Subject to subsections (2) and (5), no foreign ship or non-duty paid ships shall, except under and in accordance with a licence, engage in the coasting trade. . .

[*Traduction*]

des traversiers battant pavillon canadien et faisant des circuits Canada/États-Unis et inversement, dans le cas des navires américains. Le projet de loi ne doit pas rendre ces activités impossibles.

Quand nous analysons tout cela, pour essayer d'y comprendre quelque chose, compte tenu de toutes ces différences, et aussi du fait que l'accord de libre-échange n'est pas fini et qu'il pourra s'y ajouter d'autres dispositions dans le contexte du tourisme, qui pourront faire lettre morte de tout ceci, n'est-il pas juste, si nous voulons être vraiment équitable et donner la même chance à tout le monde, de demander que les navires battant pavillon étranger naviguant dans les eaux canadiennes pour y embarquer des marchandises ou des passagers soient tenus de satisfaire aux mêmes normes que les bâtiments canadiens, plutôt que d'être simplement soumis à des inspections en exécution d'accords de réciprocité? Si je le demande, c'est qu'on nous demande bel et bien de nous conformer aux normes américaines dans nos activités aux États-Unis.

Les normes ne sont pas les mêmes, je veux bien, mais, d'après la rétroaction de nos membres qui ont eu des activités aux États-Unis, dans la région de Détroit et dans d'autres régions d'outre-49e, c'est bel et bien ce qui se passe. J'ai l'impression qu'il faudrait imposer la même chose aux Américains, à tort ou à raison, pour que la situation soit équitable. Ce n'est pas à moi de dire s'il faudrait ajouter une clause à cet effet au projet de loi ou pas; peut-être serait-ce la solution. Je m'en remets au Comité.

M. Benjamin: J'ai déjà entendu ce raisonnement, et je pense qu'il a d'excellents arguments. J'espère que le gouvernement acceptera d'apporter au projet de loi certains amendements, de façon à calmer vos inquiétudes, bien légitimes à mon avis.

Je suis d'accord avec vous et avec d'autres témoins quand vous dites vouloir obtenir un traitement équitable, une réciprocité. Je ne sais pas comment réagissent les États-Unis ou d'autres pays, mais je ne vois pas comment un gouvernement pourrait faire autrement. Je m'arrêterai là en disant que j'espère qu'il y aura des amendements en ce sens.

M. Campbell: Des amendements à ce projet de loi-ci? Je ne vois pas où nous pourrions le faire dans ce projet de loi.

M. Benjamin: Tout dépend du gouvernement. Il peut faire ce qu'il veut avec un projet de loi.

M. Johnson: Le seul argument que je veux faire valoir, monsieur le président, c'est que je pensais que la notion de transport s'appliquait à la fois aux bâtiments et à l'acte de transporter des passagers ou des marchandises. Je pensais que la définition était contenue dans le paragraphe (3).1:

> Sauf en conformité avec une licence, un navire étranger ou non dédouané ne peut, sous réserve des paragraphes (2) à (5), se livrer au cabotage au Canada. . .

[*Text*]

I thought the ship this was talking about was on the point of origin from, say, one country to another country, where there was no. . .

Mr. Campbell: I do not have a copy of the bill with me here, but I am not certain it is clear it in fact means the ship. The intent may be there, but could be misconstrued as to mean the passengers in the case where a vessel is going along the coastline, picking up and dropping off.

I have only sent about 200 of them out to other people, and I do not have one myself. What section is that, sir?

Mr. Johnson: It is "Regulation of Foreign Ships and Non-duty Paid Ships". It is on page 3.

Mr. Campbell: I think I was looking for something in the definitions that I did not see. It defines a number of things, but I was not able to pick up where it actually defined "voyage". I know what is intended, but would it be interpreted that way? Is the wording adequate?

• 1655

Mr. Johnson: I would be satisfied with it myself. As a former shipowner I know what the definition of a "voyage" is, but I can understand your concern.

With regard to the manning, if the vessel called for a certified mate, and that mate had a masters certificate, can you get away with that? Would that carry you okay on your ships, or do you have to have two certified masters and then a certified mate?

Mr. Campbell: No, let me clarify that. That whole manning situation is under review and come September there are some changes expected. That particular model of vessel would be a minor-waters category vessel. You can put an inland master on there or a foreign-going master and a foreign-going mate. There is no mate category in the minor-waters classification of vessels, so you require in fact two masters. You get situations where people have all kinds of sea experience with either a third mate's ticket or a first mate's ticket on the Great Lakes, but who could not be a master on one of these small tour boats because he was not a master but a mate. He would then have to write an endorsement to be the master. It is semantics but that is the way it is.

In this model boat we constructed, we are looking at either a home-trade three or a minor-waters class one or two. The majority of them are minor-waters one and two. Because there are no mate categories yet, it requires two 12-month sea-time masters, master minor waters, which is

[*Translation*]

Je pensais que le navire en question avait son point d'origine dans un pays et qu'il se rendait dans un autre pays, où il n'y avait pas. . .

M. Campbell: Je n'ai pas l'exemplaire du projet de loi sous la main, mais je ne suis pas sûr qu'il soit clair que cela s'applique effectivement au navire. C'est peut-être l'intention du législateur, mais cette intention pourrait être mal interprétée; on pourrait penser qu'il s'agit des passagers dans le cas d'un navire voguant le long de la côte et embarquant et débarquant des passagers dans différents ports.

J'ai envoyé à peu près 200 exemplaires du projet de loi à différentes personnes, et je n'en ai même pas un sous la main. De quel article s'agit-il, monsieur?

M. Johnson: De la «Réglementation de l'utilisation des navires étrangers et des navires non dédouanés», à la page 3.

M. Campbell: Je pense que j'essayais de trouver quelque chose dans les définitions et que je ne l'ai pas trouvé. Il y a beaucoup de définitions, mais je n'ai pas réussi à en trouver une pour le «transport». Je sais de quoi il s'agit, mais interprétera-t-on le paragraphe? La formulation est-elle bonne?

M. Johnson: Elle me convient. En tant qu'ancien propriétaire de navire, je sais ce qu'est la notion «transport», mais je peux comprendre votre préoccupation.

Au sujet des équipages, si le navire est censé avoir à son bord un second breveté et que celui-ci est détenteur d'un brevet de capitaine, cela vous conviendrait-il? Vous contenteriez-vous d'un officier comme celui-là sur vos navires ou vous faut-il deux capitaines brevetés et un second breveté?

M. Campbell: Non, et je m'explique. Toute la question des équipages est à l'étude et, d'ici septembre, il devrait y avoir certains changements. Le navire en question serait d'une classe naviguant en eaux secondaires. Il peut être commandé dans les eaux intérieures ou par un capitaine au long cours assisté d'un second au long cours. Il n'y a pas de catégorie d'officiers en second dans le cas des navires naviguant dans les eaux secondaires, donc l'équipage doit par conséquent comporter deux capitaines. Dans certaines situations, des gens qui ont une longue expérience en haute mer et qui ont par surcroît un brevet de troisième lieutenant ou même de premier lieutenant dans les Grands lacs ne pourraient pas commander un de ces petits bateaux d'excursion, simplement parce qu'ils ne sont pas capitaines, mais bien officiers. Il leur faudrait donc rédiger une demande pour être commandants. C'est une question de définition, mais c'est aussi la réalité.

Dans le cas du bateau type que nous avons imaginé, nous pensions à un caboteur de classe trois ou à un bâtiment des eaux secondaires de classe un et deux. Puisqu'il n'y a pas encore de grade d'officiers pour ces navires, ils doivent avoir à bord deux capitaines ayant

[*Texte*]

in effect an unlimited tonnage licence in any of the minor waters of Canada. In September we have a limited master ticket coming up. It is not defined too clearly yet, but there will be a limited mate and a limited master. It is a quantum step forward for the industry to get that in place so we can deal with it a little better. The boat will require a third-class engineer because it will exceed 500 kilowatts—and that is 48 plus the qualifying time. That means going through a diesel simulator course, and it means that the individual is now qualified to run a very big engine. Having been through both those categories myself, I know what is involved in it. It would mean the engineer on a boat in the Ottawa River would have to go to Newfoundland to do the diesel simulator course, because it exceeds 500 kilowatts.

We are trying to negotiate something in the way of an engineer's licence for these boats that would be satisfactory for the confined waters they operate in, knowing that they are back to port every two or three hours. I just met with the Coast Guard this week and discussed it some more. I made a proposal two weeks ago. So far we have not come to any realistic situation on that yet, but it is something we have been striving for for quite a while. So we do not deal with the legislation as it is right now. That is what it takes to run that boat in Canada.

Mr. Johnson: This was more or less for you to give a cost comparison between the United States and Canada.

Mr. Campbell: That is the reason I presented that. A comparable boat in the States is somewhat less. I am not saying their standards are not good enough. As to your comment that maybe Canadian standards are a little too high, I do not want to say anything on that issue. I have said all I should say on that issue. It is an issue that is very hard to argue about: safety.

• 1700

Mr. Johnson: I know it is.

Mr. Campbell: Somewhere we have to decide what is good enough. I realize where the Coast Guard's mandate comes from to increase these standards. It is being driven by events that have occurred in other industries in the maritime world. Nevertheless it spins off to our industry and we are affected by it.

The Chairman: Do you have many wooden vessels in your association?

Mr. Campbell: There are a few.

[*Traduction*]

douze mois de mer, et des capitaines brevetés pour commander en eaux secondaires, c'est-à-dire des détenteurs de brevet habilités à commander, sans limite de tonnage, dans n'importe laquelle des eaux secondaires du Canada. En septembre, nous aurons un brevet limité de capitaines. Le concept n'est pas encore très clairement défini, mais il y aura un brevet limité de seconds et un brevet limité de capitaines. Pour l'industrie, ce sera un grand pas en avant, qui nous permettra de répondre plus facilement aux exigences. Notre bateau type devra embarquer un mécanicien de troisième classe, parce que sa puissance dépassera 500 kilowatts. Cet officier devra avoir 48 mois d'expérience, plus le temps nécessaire pour se qualifier. Il lui faudra avoir réussi un cours de simulation sur diesel, de façon à être qualifié pour travailler sur un très gros moteur. J'ai moi-même passé par ces deux classes, et je sais par conséquent de quoi il s'agit. Le mécanicien d'un bateau naviguant sur la rivière des Outaouais devra aller subir son cours de simulation sur diesel à Terre-Neuve, parce que la puissance de son bateau dépassera 500 kilowatts.

Nous essayons de négocier des dispositions spéciales pour l'obtention d'une licence de mécanicien dans le cas de ces bateaux, étant donné que les eaux sont confinées et que les bateaux rentrent au port à toutes les deux ou trois heures. Cette semaine encore, j'en ai parlé avec des représentants de la Garde côtière. J'ai fait une proposition là-dessus il y a deux semaines. Jusqu'à présent, nous n'avons pas abouti à quoi que ce soit de vraiment réaliste, mais nous nous efforçons de le faire depuis un bon bout de temps. Autrement dit, nous ne parlons plus de la loi actuelle, car c'est ce qu'il nous faut pour exploiter ce bateau au Canada.

M. Johnson: C'était plus ou moins pour vous permettre d'établir une comparaison des coûts entre les États-Unis et le Canada.

M. Campbell: C'est la raison pour laquelle j'ai présenté ce bateau type. Le coût d'un bateau comparable au États-Unis est moins élevé. Je ne veux pas dire que les normes américaines ne sont pas suffisantes. D'un autre côté, quant à ce que vous disiez au sujet des normes canadiennes, qu'elles sont un peu trop élevées, je n'ai pas l'intention de faire le moindre commentaire. J'ai dit tout ce que je devrais dire là-dessus. La sécurité, c'est une question sur laquelle il est très difficile de discuter.

M. Johnson: Je le sais bien.

M. Campbell: Il nous faut juger de ce qui est suffisant. Je sais bien pourquoi la Garde côtière doit imposer des normes de plus en plus strictes. Si elle le fait, c'est en raison de ce qui s'est passé dans d'autres industries maritimes. Néanmoins, notre industrie en subit les retombées.

Le président: Vos membres ont-ils beaucoup de bâtiments de bois?

M. Campbell: Quelques-uns.

[*Text*]

Mr. Johnson: How are you going to be affected now by the new regulations that say you are not allowed to sail at a greater distance than seven miles from port of origin?

Mr. Campbell: From shore or from port of origin?

Mr. Johnson: From port of origin, not from shore. If you left point A and you were only sailing half a mile offshore, you cannot go beyond seven miles distance from the port.

Mr. Campbell: Does that apply in minor waters? It may apply in home trade.

Mr. Johnson: It all depends, I suppose, on how you define minor waters. You could be in a fjord in Newfoundland or a bay, whatever we want to call it. It certainly would come under the small passenger boat category. You are not out on the ocean. You are still not allowed to... If you are right up 50 miles from the inland, you are not allowed to go more than seven miles from your point of origin to distance, even if you are only 100 feet offshore.

Mr. Campbell: If that is what it means, it will affect some operators; it will virtually wipe them out.

Mr. Johnson: It is going to put most of the operators in Newfoundland out of business.

Mr. Campbell: Yes. We do not have any members in Newfoundland. I would dearly like to have some. I know that they are just starting to get into that now. They have been chartering and they are being forced to get their vessels certified, which is another issue we will not deal with today. But because of that problem and because of the fact the boats are very much wooden boats... that are being put under the certification program. P.E.I. has the same problem. When the fish are not running, the fishermen will go out and take out fewer than 12 passengers 30 miles offshore for fishing excursions. They are now being forced to meet standards they feel they cannot meet.

I have had a lot of correspondence and phone calls to P.E.I. I find that the people in that situation tend not to want to get too high profile, not to join the association and not to get informed on what the issues are for their own reasons. I wish it was different.

Mr. Johnson: I suspect that this regulation must have come in to force only this year or it might have been in the regulations and not in force. I have had some correspondence recently complaining about the new regulations. Maybe it was in force before, or in the regulations before and not in force, but it appears it is going to be in force this year. I do not really know if it applies anywhere else other than on the Atlantic seaboard.

Mr. Campbell: I would be interested to know whether the waters concerned are defined as home trade three.

[*Translation*]

M. Johnson: Le nouveau règlement vous interdit de parcourir plus de sept milles à partir de votre port d'attache. Quelles en seront les conséquences pour vous?

M. Campbell: A partir du rivage ou du port d'attache?

M. Johnson: A partir du port d'attache, pas du rivage. Si vous partez du point A et que vous alliez à un demi-mille au large, il vous est interdit d'aller plus loin qu'à sept milles du port.

M. Campbell: Cela s'applique-t-il aux eaux secondaires? Il est possible que cela vaille pour le cabotage.

M. Johnson: Tout dépend de votre définition des eaux secondaires, j'imagine. Vous pourriez être dans une fjord à Terre-Neuve ou dans une baie, si vous voulez. Vous seriez certainement classé parmi les petits bâtiments transportant des passagers. Vous n'êtes pas en pleine mer. Et l'on ne vous autorise pas... si vous êtes à 50 milles des eaux intérieures, il vous est interdit de vous rendre à un point situé à plus de sept milles de votre point d'origine, même si vous ne naviguez qu'à cent pieds du rivage.

M. Campbell: Si c'est ce que cela signifie, certains voyagistes en subiront manifestement le contrecoup, un contrecoup à toutes fins utiles mortel.

M. Johnson: La plupart des organisateurs de voyages en bateau de Terre-Neuve devront se retirer des affaires.

M. Campbell: Oui. Nous n'avons pas de membres à Terre-Neuve. J'aimerais beaucoup en avoir. Je sais que les marins de la province commencent tout juste à se lancer dans notre industrie. Ils ont accepté des affrètements et on les a forcés à obtenir des certificats pour leurs bâtiments. C'est là une autre question dont nous ne parlerons pas aujourd'hui. Il reste que, à cause de ce problème, et aussi du fait que les bâtiments en question sont très souvent en bois... on les oblige à respecter les conditions du programme des certificats. Les gens de l'Île-du-Prince-Édouard ont le même problème. Quand le poisson se fait rare, les pêcheurs embarquent des passagers—toujours moins de 12—et les amènent pêcher à une trentaine de milles au large. Maintenant, on les force à répondre à des normes qu'ils jugent impossibles.

J'ai eu de nombreux échanges de correspondance et d'appels téléphoniques avec des gens de l'île. J'ai constaté que, dans leur situation, les gens tendent, pour différentes raisons, à ne pas se mettre en évidence, à ne pas se joindre à l'association et à ne pas se renseigner sur les problèmes. J'aimerais bien que la réalité soit toute autre.

M. Johnson: J'ai l'impression que le règlement n'a été mis en vigueur que cette année, ou que, s'il existait déjà, il n'était pas appliqué. J'ai reçu dernièrement des lettres de plainte au sujet du nouveau règlement. Peut-être était-il en vigueur auparavant ou peut-être était-il en vigueur sans être appliqué, mais il semble bien qu'on l'appliquera cette année. Je ne sais pas vraiment si ce règlement s'applique ailleurs que sur la côte de l'Atlantique.

M. Campbell: J'aimerais savoir si les eaux en question sont définies comme des eaux pour les caboteurs de classe

[*Texte*]

More likely it is home trade three rather than minor waters. Minor waters one extends up to within five miles between shorelines or up to two and one-half miles from shore. Home trade three may be up to seven miles from shore. It depends upon who is interpreting it, too. The west coast is somewhat different from the east coast.

I think what waters they are in is very critical to the issue.

Mr. Johnson: It might be worth your while to see if it is going to apply to—

Mr. Campbell: If you would care to send me the correspondence on it, I would be happy to look at it. We need members in your province in the worst way.

Mr. Robichaud: On page 4 you say that the Americans are somehow harassing the boats that do enter American waters by requiring U.S. Coast Guard inspection and certification of the vessels and in some cases U.S. standby crews and other measures. Have they been using these measures lately?

Mr. Campbell: Yes. I do not use the term "harassing"; this is your term, not mine. I am saying they are concerned about protecting their industry and even more so now since the free trade agreement has burst upon the scene. They see it as a potential invasion of Canadian boats into their trading category. They are concerned about their coast-wise legislation and some weaknesses in it. They are not agreed in their own minds on whether it should be tightened up or loosened up.

There are two different factions in the United States. One is lobbying for loosening it to allow the Vancouver cruise boats to leave from Seattle and to go to Alaska. There is one group lobbying for a weakening of the Jones Act, and another group lobbying for strengthening the Jones Act. I cannot debate that issue at all, except I know they are concerned about it.

• 1705

We look at it in the domestic trade. The boats that operate in the Windsor-Sarnia area from Canada are requested very freqently to go over to the United States side to pick up a charter. They have found what is happening is that under their immigration policy, they are in fact requiring U.S. crews, because the Jones Act does specify U.S. crews, U.S. owned, and all that.

They are forced to hire a U.S. crew to sit on the boat and do nothing really. They are a standby crew. In that sense it is punitive, in that by one means or another they are requiring more red tape and regulations than the

[*Traduction*]

3. Il me semble plus vraisemblable qu'il s'agisse d'eaux de cabotage de classe 3 que d'eaux secondaires. Les eaux secondaires de classe 1 s'étendent jusqu'à une limite de cinq milles entre les rivages ou de deux milles et demi à partir du rivage. Pour le cabotage de classe 3, les eaux peuvent s'étendre jusqu'à sept milles du rivage. En outre, tout dépend de qui interprète quoi. La côte ouest diffère largement de la côte est.

Je pense que les eaux dont il est question sont un facteur très critique, dans ce cas-ci.

M. Johnson: Peut-être vaudrait-il la peine pour vous de vérifier si le règlement s'appliquera. . .

M. Campbell: Si vous pouviez m'envoyer les lettres que vous avez reçues, je me ferai un plaisir d'étudier la question. Nous avons grand besoin de membres dans votre province.

M. Robichaud: A la page 4, vous dites que les Américains harcèlent les bâtiments qui pénètrent dans leurs eaux en les forçant à se soumettre à une inspection afin d'obtenir un certificat de la Garde côtière américaine et aussi, dans certains cas, à embaucher les équipages américains surnuméraires et à se conformer à d'autres exigences. Ont-ils eu recours à ces mesures dernièrement?

M. Campbell: Oui. Je n'ai pas dit qu'ils faisaient du harcèlement. C'est vous qui le dites. Je dis qu'ils cherchent à protéger leur industrie aujourd'hui plus que jamais, depuis que l'accord de libre-échange a fait irruption dans l'actualité. A leurs yeux, l'accord rend possible une invasion des bâtiments canadiens dans leur marché. Ils craignent que leur législation sur le littoral comporte des faiblesses, et elle en comporte. Ils ne sont pas tout à fait d'accord à savoir s'il faudrait la resserrer ou la relaxer.

Il y a deux factions aux États-Unis. L'une des deux fait du lobbying pour obtenir une relaxation de la législation, afin que les navires de croisière dont le port d'attache est à Vancouver puissent partir de Seattle pour se rendre en Alaska. Bref, un groupe fait du lobbying pour affaiblir la *Jones Act* tandis qu'un autre en fait pour le renforcer. Je ne peux vraiment pas vous en dire davantage sur cette question, sauf que je sais qu'elle inquiète les Américains.

Nous voyons ce qui se passe pour les activités maritimes intérieures. Les bâtiments naviguant dans la région de Windsor-Sarnia qui appartiennent à un port canadien doivent fréquemment, en vertu d'un contrat d'affrètement, aller embarquer des passagers dans un port américain. Le gouvernement des États-Unis a adopté une politique d'immigration qui impose à ces entreprises canadiennes l'obligation d'avoir des équipages américains, parce que la *Jones Act* impose des équipages américains, de propriété américaine, et ainsi de suite.

Les entreprises canadiennes sont forcées d'embaucher un équipage américain qui reste assis sur le pont à ne rien faire. Ce sont des surnuméraires. En ce sens-là, c'est une mesure punitive, étant donné que, d'une façon ou d'une

[*Text*]

economics will allow, so the individual operator is discouraged from going over to the U.S. side.

Now what he does is put a surcharge on it. If an American group want to get on his boat, he says to them they had better bus over to Canada and get on over here, or it is going to cost $700 or $800 more for him to go into the States, because there is a fee for the customs of $395, I believe it is, just to come down and check the boat in, and all that.

They are using other legislation to protect their interests, and I do not suggest it is harassing. I am saying they are concerned about their interest, as we should be. If they are prepared to open up their borders to Canadian boats, and if the free trade agreement does that, then this legislation may be all for nothing.

How do you put something in there that will try to cover that eventuality? I am suggesting simply ask any foreign boat trading in Canada to meet our standards, as they ask us to meet theirs. Maybe that is a too simplistic view of the whole issue, but it makes sense to me.

Mr. Benjamin: If our legislation required American boats to comply in Canada, whether crews, customs, or whatever, to the same extent as is required of Canadian boats into American ports—you mentioned Sarnia-Windsor—would there be any American operator coming up here? I mean, if we hit them for the $395 it costs us, and we made them have a second standby crew and everything else, do you suppose any of them would be operating?

Mr. Campbell: Well, let me just clarify that. I am no expert on the Jones Act, but because they have this problem with their coast-wide legislation, which allows gambling boats to operate from Miami and various other places and go out beyond the 12-mile limit and back, you have a conflict of rules if you try to apply that to the Great Lakes-St. Lawrence River area, where you cannot get more than 12 miles off American soil without being in Canadian soil.

How they appear to be covering themselves to discourage the practice, even though the Jones Act has this gaping hole in it, or the Passenger Vessel Act of 1886 has a hole in it, is to throw in other things that in effect create a problem. To answer your question, I do not think it is being applied the same across the country. They may be doing it that way in the Windsor-Detroit area, but they might not do it somewhere from Nova Scotia to Maine, or from Seattle to Victoria.

[*Translation*]

autre, les Américains nous imposent une paperasserie et une réglementation si lourdes que l'exploitation n'est plus rentable, de sorte que nos gens d'affaires sont dissuadés d'aller mouiller du côté américain.

Désormais, ce qu'ils font, c'est imposer une surcharge. Si un groupe américain veut s'embarquer sur le bâtiment, nos voyagistes leur disent qu'ils doivent se rendre au Canada par autocar pour embarquer, afin d'économiser les 700$ ou 800$ qui leur en coûterait pour aller mouiller aux États-Unis, parce qu'il y a des frais de douane de 395$, je crois, juste pour monter à bord, inspecter le bâtiment, etc.

Les Américains invoquent aussi d'autres lois pour protéger leurs intérêts, et je ne veux pas dire que c'est là du harcèlement. Je dis qu'ils cherchent à protéger leurs intérêts, comme nous devrions le faire. S'ils sont disposés à ouvrir leurs frontières aux bâtiments canadiens, et si l'accord du libre-échange le permet, le projet de loi dont nous parlons n'aurait servi à rien.

Comment peut-on prévoir une disposition pour parer à cette éventualité? Je propose que l'on demande simplement à tout bâtiment étranger embarquant ou débarquant au Canada de satisfaire à nos normes comme les Américains nous demandent de satisfaire aux leurs. C'est peut-être une vue trop simpliste de la question, mais elle me semble sensée.

M. Benjamin: Si notre législation exigeait des Américains qu'ils satisfassent au Canada aux mêmes conditions que celles auxquelles le gouvernement des États-Unis nous oblige à satisfaire dans des ports américains—vous avez parlé de Sarnia-Windsor—en matière d'équipages, de douane, etc, pensez-vous que des voyagistes américains viendraient au Canada? Si nous leur réclamons les 395$ que la douane américaine nous coûte et si nous les obligeons à avoir eux aussi un équipage surnuméraire et à se conformer à toutes les autres conditions, pensez-vous qu'il y en aurait même un d'intéressé à venir ici?

M. Campbell: Permettez-moi d'expliquer. Je ne suis pas un expert de la *Jones Act*, mais je dois dire que, étant donné que les Américains ont une difficulté en raison de l'application panlittorale de leurs lois, qui permet à des bâteaux-casinos de partir de Miami et de divers autres ports, de se rendre au-delà de la limite de 12 milles puis de rentrer au port, les règles causent toutes sortes de conflits dès qu'ils tentent de les appliquer dans la région des Grands lacs et du Saint-Laurent, où il est impossible d'aller à plus de 12 milles de la terre américaine sans se retrouver en terre canadienne.

La façon dont les Américains essaient de se couvrir pour dissuader les gens de s'adonner à cette pratique, même si la *Jones Act* comporte une énorme échappatoire ou même si la *Passenger Vessel Act* de 1886 en comporte une, elle aussi, c'est d'ajouter d'autres règles qui sont une source de problèmes. Pour répondre à votre question, je ne pense pas que l'application de la loi soit la même partout aux États-Unis. Les Américains peuvent bien l'appliquer de cette façon dans la région de Windsor et de

[*Texte*]

Mr. Benjamin: Or Miami out to sea. . .

Mr. Campbell: Well, if you are beyond the 12-mile limit, that seems to be fairly clear. But, my understanding—

Mr. Benjamin: What if a Canadian boat went into Miami, loaded up people, went 12 miles out, and had a gambling den or anything else?

Mr. Campbell: That is legitimate, I believe, at this point, and their concern under the free trade agreement was that if Canada had free access to the States, they would not have to go beyond that 12-mile limit. They could come in and run gambling trips or sightseeing trips or whatever, staying within the 12-mile limit from Miami—from St. Louis, Missouri for that matter—because it would be giving us free access. The sub-standard Canadian boats with offshore crews and all these things to them are a serious threat to their industry.

We are in fairly close communications with NAPVO, which is our counterpart in the States. We are on their mailing list; they are on our mailing list. They phone me, and I phone them. We laugh at each other's little problems. I wish the standards were equivalent on both sides of the border. It would solve all of these problems. But we are a long way from that happening, and until it does, the whole free trade concept has a lot of spectres on both sides of the border and protectionist walls are going up in both areas. I have mine, now give me yours, or you cannot have mine without giving yours. It is that kind of a situation on both sides of the border. It is humorous in a sense, but it is serious in dollars and cents.

• 1710

Mr. Benjamin: In the final analysis, then, you would like to see amendments to the bill that were sort of permissive in that the government of Canada, under this legislation, could take reciprocal action that would be equal to any actions taken by the United States. They would not have to do it, it would be there to be done. If some action were taken against Canadian operators by the Americans, there would be something in our law that would allow us to do exactly the same thing to them.

Mr. Campbell: Except that my point is it is not being interpreted universally the same in the United States because of other pressures. Seattle sees the Jones Act quite differently than Detroit does.

[*Traduction*]

Detroit, mais ils ne l'appliquent peut-être pas de la même manière ailleurs, entre la Nouvelle-Écosse et le Maine ou entre Seattle et Victoria, par exemple.

M. Benjamin: Ou de Miami et du large. . .

M. Campbell: Eh bien, au-delà de la limite de 12 milles tout semble assez clair. Toutefois, si je comprends bien. . .

M. Benjamin: Que se passerait-il si un bâtiment canadien arrivait à Miami, embarquait du monde, se rendait au-delà de la limite de 12 milles et y exploitait un casino ou quelque chose d'autre?

M. Campbell: À l'heure actuelle, je pense que c'est légal et que les Américains s'inquiètaient, dans le contexte de l'accord du libre-échange, pensant que, si le Canada avait un accès illimité aux États-Unis, nos navires n'auraient pas besoin d'aller au-delà de la limite de 12 milles. Ils pourraient tout simplement arriver dans un port américain et faire des excursions de jeu, de tourisme ou de n'importe quel genre tout en restant à l'intérieur de la limite de 12 milles à partir de Miami—voir de Saint-Louis, au Missouri—parce que le libre-échange nous aurait donné un accès illimité. Les bâtiments canadiens qui ne répondent pas à leurs normes, dont l'équipage n'est pas américain et dont toutes sortes de choses encore, tout cela met vraiment leur industrie en péril.

Nous avons des contacts assez suivis avec NAPVO, notre contrepartie américaine. Nous sommes abonnés à leurs publications et eux aux nôtres. Ils me téléphonent et je leur téléphone. Ils rient de mes petits problèmes comme je ris des leurs. J'aimerais bien que les normes soient équivalentes des deux côtés de la frontière. Il n'y aurait plus de problèmes de ce genre. Nous en sommes bien loin et, en attendant, je dois dire que tout le concept du libre-échange a réveillé bien des craintes des deux côtés de la frontière, et que les barrières protectionnistes s'élèvent de part et d'autre. Ce qui est à moi est à moi et maintenant, je veux ce que tu as, ou encore, tu n'auras pas ce qui est à moi sans me donner ce qui est à toi. C'est ce qui se passe au Canada comme aux États-Unis. Dans un sens, c'est drôle, mais en dollars et en cents, c'est du sérieux.

M. Benjamin: En dernière analyse, vous voudriez que le projet de loi soit amendé de façon que le gouvernement du Canada puisse prendre des mesures de réciprocité équivalentes aux mesures prises par le gouvernement américain. Notre gouvernement ne serait pas tenu de prendre ces mesures, mais il aurait la possibilité de les prendre. Si les Américains prenaient des mesures à l'encontre de nos voyagistes, notre loi nous permettra de leur rendre la monnaie de leur pièce.

M. Campbell: Oui, sauf que je précise que la législation américaine n'est pas interprétée uniformément partout aux États-Unis, étant donné qu'il y a d'autres pressions. Seattle ne voit pas du tout la *Jones Act* de la même façon que Détroit.

[*Text*]

Mr. Benjamin: Or the east coast ports.

Mr. Campbell: Right. I do not know how you can build that in; because somebody gets hammered from Windsor trying to operate into Detroit, I do not know how to put in a piece of legislation to be universally applied in Canada in response to that. I do not think it is quite that simple because it may be a non-issue someplace else.

Mr. Benjamin: Do you see that our law could be flexible enough that what was done in the Windsor-Detroit area need not necessarily apply out of Vancouver or Seattle or east coast ports, that in each area you would take reciprocal action equivalent to what is occuring in the same area?

Mr. Campbell: It may not be a competitive issue in all areas of the country. I will give you an example: Waterton Lake, Alberta. There is a little community on the Canadian side called Waterton. On the American side there is a path that leads for 30 miles through the mountains to some sort of a camp. There has been an American boat on the lake since 1914—

Mr. Benjamin: And they call that their port.

Mr. Campbell: —apparently in competition with the Canadian guy, who two years ago bought out the American boat and immediately decided to put his Canadian crew on the American boat. Well, you can imagine how far that went. Okay, he is employing American crews, no problem, and the boat is probably inspected by the Canadian Coast Guard nominally and is certainly inspected by the U.S. Coast Guard to their standards. But his concern in quite different because he has no competition on the other side. He simply bought out the boat because the two of them could not exist together. There was not enough for both of them on the lake and he bought out the competition.

Now he is a proud owner of an American boat, and he is very concerned about this because he can see that if it slams the door on his operation, he can end up with an American boat that is useless to anybody. In deference to his problem, I am again looking at all this saying, if that boat was made to meet Canadian standards, as an American ferry boat coming into Canada that was trading in Canada would meet American-Canadian standards, as a cruise vessel in the shallow-draft trade market would meet Canadian standards, that might be sufficient as a compromise position for everybody without affecting the deep-draft cruise boat industry, which comes into Vancouver and Halifax and are probably up to SOLAS standards anyway.

[*Translation*]

M. Benjamin: Ou que les ports de la côte Est.

M. Campbell: Exactement. Je ne sais pas comment vous pourrez refléter cette réalité dans le projet de loi, parce que, si quelqu'un de Windsor se fait taper dessus quand il essaie de faire des affaires à Détroit, je ne sais pas comment on pourrait adopter au Canada une loi qui puisse être appliquée uniformément dans tout le pays pour contrer ce problème. Je ne pense pas que la chose soit aussi simple, parce que le problème de Windsor et de Détroit peut tout simplement n'en être pas un ailleurs.

M. Benjamin: Pensez-vous que notre loi devrait être assez souple pour que nous puissions faire quelque chose dans la région de Windsor et de Détroit sans nécessairement être obligés de le faire aussi dans la région de Vancouver et de Seattle ou dans des ports de la côte Est; autrement dit, pensez-vous qu'il faudrait prendre dans chaque région des mesures équivalentes à celles des Américains?

M. Campbell: Il est possible que ce ne soit pas une question de concurrence dans toutes les régions du pays. Je vais vous donner un exemple: le lac Waterton, en Alberta. Du côté canadien, il y a une petite localité appelée Waterton. Du côté américain du lac, une piste de 30 milles en pleine montagne aboutit à une sorte de campement. Il y a eu un bateau américain sur le lac depuis 1914. . .

M. Benjamin: Et le campement, c'est ce qu'ils appellent leur port.

M. Campbell: . . . qui semblait être en concurrence avec notre entrepreneur canadien. Il y a deux ans, celui-ci a acheté le bateau américain et il a immédiatement décidé d'y mettre son équipage canadien. Vous pouvez vous imaginer sans mal ce qui est arrivé. Pas de problème: notre homme emploie des équipages américains et son bateau est probablement inspecté par la Garde côtière canadienne à titre nominal et certainement par la Garde côtière américaine, en fonction de ses normes. La situation est bien différente dans ce cas-là, parce que notre homme d'affaires canadien n'a pas de concurrence de l'autre côté du lac. Il a simplement acheté le bateau parce qu'il n'y avait pas assez de place sur le lac pour deux entreprises. Il a donc acheté l'entreprise de son concurrent.

Maintenant, il est le fier propriétaire d'un bateau américain et le projet de loi l'inquiète beaucoup, parce qu'il se rend bien compte que, si l'on ferme la porte, il risque de se retrouver avec un bateau américain qui ne servira à rien à personne. Bref, je suis conscient de son problème et je m'efforce d'envisager toute la situation globalement en disant que, si le bâtiment en question avait été construit de façon à satisfaire aux normes canadiennes, tout comme un traversier américain venant débarquer et embarquer des passagers au Canada, qui doit répondre aux normes américaines et canadiennes ou comme un navire de croisière oeuvrant sur le marché des navires à faible tirant d'eau répondra aux normes canadiennes, cela pourrait satisfaire tout le monde, car ce compromis ne nuirait pas du tout à l'industrie des navires

[*Texte*]

Somewhere throughout all of this we have to establish how many passengers are on a berth-passenger boat in the shallow-draft trade, and maybe talking about the number of passengers is not the way it should be examined. If the boat is licensed for international voyages as a foreign-going vessel, maybe that is enough. But if it is not, in the case of the boats from Rhode Island and the trade in the St. Lawrence, which are not international vessels, although they may be licensed to go offshore a certain distance. . . I am not sure about how the regulation works, but that is the concept I am exploring. Either you set a higher limit on the number of passengers. . . Mr. Clark suggested taking it right out. I included it here because that was his suggestion and I represent his interests too in the association. It may not be realistic; maybe there is another approach to it, of a higher level, if the boat is categorized in a higher classification, as a foreign-going boat will be.

Mr. Benjamin: Thank you.

The Chairman: Thank you, Mr. Campbell.

I call Mr. Thomson of the Ivy Lea Thousand Island Boat Tours.

Mr. Thomson, would you like to make a statement?

Mr. Ron Thomson (General Manager, Ivy Lea Thousand Island Boat Tours): Yes, sir. I would also like to mention that I am also the general manager of Uncle Sam Boat Tours in Alexandria Bay, New York, on the U.S. side, and for that reason I am very aware of some of the problems you are talking about. I might be able to answer some questions as far as they concern U.S. Immigration, Customs, Coast Guard, and some of the things that Mr. Campbell discussed. As I will get to here, we deal with all three entities on a day-to-day basis, on the St. Lawrence River.

• 1715

At the present time we have one Canadian flag vessel and we use three U.S. flag vessels in our operation. From listening to the discussion so far, it seems that two issues are being discussed quite a bit. One is the discrepancy in safety in firefighting on U.S. flag vessels, which I believe is the issue that has to do with some reciprocal treaties in effect between the U.S. and Canada. From listening to the different things that have been stated by both Mr. Clark and Mr. Campbell, I was under the impression that Bill C-52 strictly related to the coasting trade.

I am also a member of the Canadian Tour Boat Association, as well as a member of the National

[*Traduction*]

de croisière à grand tirant d'eau du genre de ceux qui viennent mouiller à Vancouver et Halifax et qui, de toute façon, satisfont probablement aux normes de la SOLAS.

Dans ce contexte, il nous faut aussi nous rappeler de fixer le nombre de passagers sur un navire à faible tirant d'eau équipé de couchettes en nous demandant peut-être si le nombre de passagers est bien le critère idéal en ce sens. Si le bateau répond aux conditions d'obtention d'un permis de transport international en tant que navire au long cours, c'est peut-être suffisant, sinon, comme c'est le cas pour les bateaux du Rhode Island et pour ceux du Saint-Laurent, qui ne sont pas des navires de classe internationale, même si leurs propriétaires peuvent avoir obtenu une licence pour aller jusqu'à une certaine distance au large. . . Je ne suis pas sûr de l'application du règlement, mais c'est le concept que j'étudie actuellement. Ou bien nous augmentons la limite du nombre de passagers. . . M. Clark a proposé qu'on l'élimine carrément. Je l'ai reprise ici, parce que c'est lui qui l'avait proposée et que je représente ses intérêts aussi dans l'Association. La limite n'est peut-être pas réaliste; peut-être y aurait-il une autre approche préférable à un niveau plus élevé, si le bâtiment est une classe supérieure, comme ce serait le cas pour un navire au long cours.

M. Benjamin: Merci.

Le président: Merci, monsieur Campbell.

Je donne la parole à M. Thomson, d'Ivy Lea Thousand Island Boat Tours.

Monsieur Thomson, avez-vous quelque chose à dire?

M. Ron Thomson (directeur général, Ivy Lea Thousand Island Boat Tours): Oui, monsieur. Je voudrais préciser que je suis aussi le directeur général de Uncle Sam Boat Tours, d'Alexandria Bay, dans l'État de New York, du côté américain et que, pour cette raison, je suis très conscient de certains des problèmes dont vous parlez. Je pourrais peut-être répondre à certaines questions sur l'immigration, les douanes et la Garde côtière américaine, et sur certains des points dont M. Campbell a parlé. Pour le moment, je vous dirai que nous traitons avec ces trois services tous les jours, sur le fleuve Saint-Laurent.

Nous avons un bâtiment battant pavillon canadien et trois autres battant pavillon américain. Après avoir écouté ce qui s'est dit jusqu'à présent, j'ai l'impression que vous parlez beaucoup de deux questions, la première étant la différence quant aux normes de sécurité pour la lutte contre les incendies sur les bâtiments battant pavillon américain; je crois que cette question n'est pas étrangère à certains accords de réciprocité entre les États-Unis et le Canada. J'ai écouté ce que MM. Clark et Campbell ont dit et j'ai eu l'impression que le projet de loi C-52 porte strictement sur le cabotage.

Je suis aussi membre de la Canadian Tour Boat Association et de la National Association of Passenger

[*Text*]

Association of Passenger Vessel Owners, which Mr. Campbell mentioned. NAPVO is based in Washington, D.C.

What I would like to address is international voyage. There seems to be a grey area that was covered a little bit at the November meeting of the Canadian Tour Boat Association, here in Ottawa.

Presently the three U.S. flag vessels, which are of concern as far as Bill C-52 goes, board passengers in the U.S., clear Canadian Customs and Immigration in Canada, and then come to our dock in Ivy Lea, where Canadian passengers are boarded. At that point in time they leave to go back to the U.S., clear U.S. Customs and Immigration, get off the boat to Boldt Castle, which is one of the big tourist attractions on our side, then also get off on Alexandria Bay, New York, where Uncle Sam Boat Tours is located, and shop or whatever. The locals in Ivy Lea are using it for day trips, that sort of thing.

My question concerns the term "international voyage", and it is something I have not been able to get a clear answer on. On a given trip, we will have anywhere from 10% to 100% of the people who board in Ivy Lea, Ontario, get of the boat in the U.S., and catch a different boat back to Canada.

As Ian Campbell mentioned, there is the question of whether it is the boat in international voyage or the passengers. It seems clear to me that if, say, 100 people get on in Ivy Lea, do the route I have described—go to Boldt Castle in New York State, Alexandria Bay—and all stay on board, go directly back into Ivy Lea, as far as Canadian law goes that is coasting because they do not get off and they are considered 100% round-trippers. My question is: what happens when you have 50% who do get off, 75%, maybe 100%?

The problem I also run into is that 100 people may get on in Ivy Lea, all of whom have every intention of getting off in Alexandria Bay, New York; a storm comes up when they are half-way across the river, half an hour into the trip, and it looks terrible outside. It is not as though they have reservations to be somewhere. They all decide to stay on board, through their own intentions. I certainly do not want to be in violation of any laws, but this is a hypothetical sort of thing that could happen. In other words, if they are allowed to get off, are encouraged to get off at Boldt Castle and Alexandria Bay, New York, where is the dividing line?

I have employees on Ivy Lea who have been told by different Canadian Tour Boat Association members that

[*Translation*]

Vessel Owners, dont M. Campbell a parlé. NAPVO a son siège social à Washington, D.C.

Je voudrais parler du transport international. Il me semble qu'il y a là une zone grise dont il a été question, dans une certaine mesure, à l'assemblée de novembre de la Canadian Tour Boat Association, ici même, à Ottawa.

A l'heure actuelle, nos trois bâtiments battant pavillon américain, qui nous intéressent dans le contexte du projet de loi C-52, embarquent des passagers aux États-Unis et leur font passer les douanes et l'immigration canadiennes au Canada, puis viennent s'amarrer à notre quai à Ivy Lea, où ils embarquent des passagers canadiens. Ensuite, les bâtiments repartent pour les États-Unis où les passagers canadiens passent par les douanes et l'immigration américaine; les passagers débarquent à Boldt Castle, l'une des grandes attractions touristiques de notre côté, puis à Alexandria Bay, dans l'État de New York, où Uncle Sam Boat Tours a ses bureaux, par exemple pour faire des achats. Les habitants d'Ivy Lea prennent le bateau pour des excursions d'une journée, et ainsi de suite.

Ma question porte sur la notion de «transport international»; j'ai été incapable d'obtenir une réponse claire à ce sujet. Sur un trajet typique, de 10 à 100 p. 100 des passagers embarqués à Ivy Lea, en Ontario, débarquent aux États-Unis et reviennent au Canada à bord d'un autre bâtiment.

Comme Ian Campbell le disait, il faut se demander si le transport international s'entend du navire ou des passagers. Il me semble clair que si, mettons, 100 personnes s'embarquent à Ivy Lea et font le trajet que j'ai décrit, d'abord jusqu'à Boldt Castle, dans l'État de New York, et puis à Alexandria Bay et qu'ils reviennent directement à Ivy Lea sans avoir mis pied à terre en sol américain, nous faisons du cabotage d'après la loi canadienne, parce que les passagers n'ont pas débarqué et ils sont considérés à 100 p. 100 comme des personnes ayant fait un aller-retour. Ma question est la suivante: que se passe-t-il quand 50 p. 100, 75 p. 100 et 100 p. 100 des passagers débarquent aux États-Unis?

J'ai une autre difficulté: si 100 personnes montent à bord à Ivy Lea et que toutes ont l'intention bien arrêtée de débarquer à Alexandria Bay mais qu'un orage violent commence quand le bâtiment est à mi-chemin, une demi-heure après avoir appareillé, et que le temps est vraiment mauvais, eh bien, ce n'est pas comme si les passagers avaient fait des réservations pour aller ailleurs. Ils décident tous de rester à bord, en dépit de leur première intention. Je n'ai certainement pas l'intention d'enfreindre quelque loi que ce soit, mais il s'agit là d'une situation hypothétique, de quelque chose qui pourrait arriver. En d'autres termes, si l'on permet aux passagers de débarquer et si on les encourage à aller se promener à Boldt Castle et Alexandria Bay, d'arrêter à New York, où est la limite?

J'ai à Ivy Lea des employés auxquels différents membres de la Canadian Tour Boat Association ont dit

[*Texte*]

we are going to be shut down as soon as this bill goes through. They are concerned about their jobs.

• 1720

We have advertising that has already been placed. We are trying to make plans as the 1988 season is upon us. I guess the question is what is truly an international voyage. The U.S. vessels go in, they complete eight inwards and outward customs. . . the forms there. It was mentioned at the Tour Boat Association meeting that if they complete their inwards and outwards, they have an international voyage. We do that on a daily basis. I need some direction as to how our operation fits into this bill.

My feeling is it is an international voyage. The firefighting and lifesaving equipment that was addressed earlier is a very valid question. I do not feel that Bill C-52 addresses it. Is there is another way to address it? In January I was at the Washington, D.C. meeting for NAPVO and I asked the question of the person from the U.S. Coast Guard. He said that when the new regulations come out, which they are saying will be in about a year or a year and a half, we are going to have to have 100% inflatable life rafts on our vessels. It is going to have a cut-off of a certain latitude, which I believe is somewhere around North Carolina. I could be at the 100% with the U.S. boats, which will be higher than what the current inflatable requirement is on Canadian flag vessels in the same area.

I do not want to get off of my main thrust which is the international voyage aspect, but I think they are very valid questions with respect to firefighting and safety equipment. How safe is safe enough? Everyone takes a risk just crossing the street on a daily basis, but I think the firefighting and safety equipment question should be addressed other than through Bill C-52. My question is whether I am violating if I am coasting.

A Canadian boat cannot come in, pick up and discharge passengers at one U.S. point, go directly to another U.S. point and pick up and discharge passengers. It was brought up that I cannot do it in Canada either; that is coasting. I would need a coasting licence. The U.S. flag vessels we have do not have coasting licences. We do not go Canada to Canada. Every single trip we make leaves from Canada, goes through the U.S. Immigration and Customs—everyone is checked for citizenship, passports, the whole nine yards—and then it stops at a U.S. port and then back over to Canada. If 1% of the people get off, is that an international voyage? Do 99% or 100% have to get off for it to be an international voyage? That is one of our very big concerns.

[*Traduction*]

que nous serions forcés de fermer nos portes dès que le projet de loi serait adopté. Mes employés ont peur de perdre leur emploi.

Nous avons déjà placé des annonces et nous nous efforçons de nous préparer pour la saison 1988, qui va bientôt commencer. Je pense qu'il s'agit essentiellement de définir la notion de transport international. Les bâtiments américains entrent au Canada et l'équipage remplit huit formules d'entrée et de sortie pour les douanes. . . ces formules-ci. À l'assemblée de la Tour Boat Association, on a dit que le fait de remplir ces formules signifie qu'il s'agit bel et bien d'un transport international. Nous remplissons ces formules tous les jours. J'ai besoin de savoir où notre exploitation se situe dans le contexte du projet de loi.

À mon sens, nous faisons du transport international. La question de l'équipement de lutte contre les incendies et du matériel de sauvetage, dont on a parlé plus tôt, est très valide, mais je ne pense pas que le projet de loi C-52 porte là-dessus. Existe-t-il un autre moyen de s'attaquer au problème? En janvier, j'étais à l'assemblée de la NAPVO, à Washington. J'ai posé la question au représentant de la Garde côtière américaine qui m'a répondu que, quand le nouveau règlement sortirait, dans un an, un an et demi, nous serions obligés d'avoir des radeaux de sauvetage pour 100 p. 100 de notre capacité sur chaque bâtiment. Il y aura une limite à une certaine latitude, aux alentours de la Caroline du Nord, je pense. Je pourrais être à 100 p. 100 pour mes bâtiments battant pavillon américain, et c'est plus que ce qu'on exige actuellement pour les radeaux pneumatiques dans le cas des bâtiments battant pavillon canadien dans le même secteur.

Cela dit, je ne veux pas m'écarter de ma première idée, la notion du transport international, mais je pense qu'on a posé des questions très valables sur l'équipement de lutte contre les incendies et sur le matériel de sécurité. Qu'est-ce qu'on jugera suffisant à cet égard? Tout le monde court un risque chaque jour en traversant la rue, mais je pense que la lutte contre les incendies et l'équipement de sécurité devraient être débattus dans un autre contexte que dans celui du projet de loi C-52. Ce que je veux savoir, c'est si j'enfreins la loi si je fais du cabotage.

Il est interdit à un bâtiment canadien de pénétrer aux États-Unis, d'embarquer et de décharger des passagers dans un port donné et puis d'aller directement embarquer et décharger des passagers dans un autre port américain. On a dit que je ne peux pas le faire au Canada non plus, car c'est du cabotage. Il me faudrait un permis de cabotage. Les bâtiments battant pavillon américain que nous avons n'ont pas de permis de cabotage, et nous n'allons pas d'un point à un autre au Canada. À chaque voyage, nous partons du Canada, puis nos passagers passent par l'immigration et par les douanes américaines, pour une vérification de citoyenneté, un examen des passeports, etc., et puis nous nous amarrons dans un port américain avant de revenir au Canada. Si 1 p. 100 des

[*Text*]

What I also have that I can distribute. . . I just got the last letter today. I am also becoming involved in an operation in Brockville, Ontario. We are having a Canadian tour boat built, up to all the standards we have talked about today. For that reason, I asked U.S. Immigration, U.S. Customs and the United States Coast Guard in a written letter outlining a trip from Brockville coming into Alexandria Bay, which would be just exactly the reverse of the situation we are talking about with U.S. flag vessels. . . This would be a Canadian flag vessel coming in, stopping at Heart Island, clearing U.S. Customs and Immigration, going into Alexandria Bay, picking up U.S. passengers and then proceeding directly back to Brockville—not letting anyone off, so they would be 100% round-trippers—then going back, clearing U.S. Customs and Immigration again, after they have of course cleared Canadian Customs and Immigration in Brockville, right back into the United States. I have letters from Immigration and Customs, copies of which I can leave with you, where it states that this is permitted.

This may be a very small aspect, in that in one instance the U.S. regulations are less restrictive than the Canadian regulations. In other words, they do allow a Canadian vessel to come into the United States, pick up passengers, go to a Canadian port and come back with all 100%. No one has to get off, it is allowed. I have the documentation to go along with that. On the Canadian side, if a U.S. boat were to come in, pick up 100 people, go to a U.S. port and go right back with those same 100 people, that is considered coasting. I am not doing that. I want you to see that the U.S. regulations allow it; the Canadian regulations do not.

• 1725

About Canadian regulations, I am concerned with international voyages because I believe we are making an international voyage every trip. I guess it is where the problem comes in. Am I making an international voyage or not? I have been told that one of the criterion for an international voyage is the people getting off. I am not worried about the 100% because 99% of the time, some of those people get off. I am worried because due to bad weather, there might be a time when everybody stays on.

[*Translation*]

passagers débarquent aux États-Unis, faisons-nous du transport international? Faut-il que 99 p. 100 ou 100 p. 100 des passagers débarquent pour que nous fassions du transport international? C'est là l'une de nos très grosses préoccupations.

J'ai aussi quelque chose d'autre à vous remettre. . . J'ai juste reçu la dernière lettre aujourd'hui. Je suis en train de lancer une autre entreprise à Brockville, en Ontario. Nous y faisons construire un bateau d'excursion canadien satisfaisant à toutes les normes dont il a été question aujourd'hui. J'ai donc écrit aux services américains de l'immigration, des douanes et de la garde côtière pour leur décrire un circuit de Brockville à Alexandria Bay, c'est-à-dire exactement l'inverse de celui que font nos bâtiments battant pavillon américain. . . Je parle d'un bâtiment battant pavillon canadien pénétrant aux États-Unis et s'arrêtant à Heart Island pour que ses passagers passent par les douanes et l'immigration américaines avant de se rendre à Alexandria Bay, où il embarquerait des passagers américains pour ensuite revenir directement à Brockville—sans qu'aucun passager canadien ne débarque, tous faisant un aller-retour—où les Américains passeraient par les douanes et l'immigration canadiennes; les Canadiens débarqueraient à Brockville, d'autres Canadiens embarqueraient et le bateau repartirait pour que ces nouveaux passagers passent par les douanes et l'immigration américaines avant de retourner à Alexandria Bay. J'ai ici des lettres des services américains des douanes et de l'immigration et je peux vous en laisser des copies. Mes correspondants me disent que j'ai le droit de procéder de cette façon.

C'est peut-être une question bien limitée, mais il reste que, dans ce cas-là, la réglementation américaine est moins restrictive que la réglementation canadienne. En d'autres termes, les Américains permettent à un navire canadien d'entrer aux États-Unis, d'y embarquer des passagers, d'aller dans un port canadien et de revenir aux États-Unis avec tous les passagers embarqués en sol américain. Aucun passager n'a besoin de débarquer. L'aller-retour pur et simple est permis. J'ai des documents pour étayer ce que je dis. Par contre, d'après la réglementation canadienne, le bâtiment américain entrant au Canada et embarquant 100 Canadiens pour ensuite aller aux États-Unis et revenir au Canada avec ces mêmes 100 passagers ferait du cabotage. Je ne le fais pas. Je veux simplement que vous compreniez que la réglementation américaine autorise cette façon de faire tandis que la réglementation canadienne ne l'autorise pas.

Dans le contexte de la réglementation canadienne, la notion de transport international me préoccupe, parce que je suis convaincu que nous faisons un voyage international à chaque circuit. J'ai l'impression que le problème se situe là. Est-ce que je fais du transport international? On m'a dit que l'un des critères du transport international, c'est que les gens débarquent. Je ne m'inquiète pas du pourcentage de 100 p. 100 parce que, dans 99 p. 100 des cas, certains des passagers

[*Texte*]

The intent of those people when they boarded was to get off, visit the U.S. and go back on another vessel.

This will be our fifth year of operation. We did not just begin in Ivy Lea; we have been there for five years and had the one Canadian vessel. We are building another Canadian vassel in a separate company in which I am involved in Brockville.

I need the definition of "international voyage" from this committee. Bill C-52 does not address any kind of percentage. When Karen Hecks and two gentlemen were at the Canadian Tour Boat Association meeting, one of the examples given was of a boat leaving from Montreal, going to Boston, and everyone staying on board and going back to Montreal. They said it was coasting. The question also arose that if a boat left Montreal, went to Boston and half the people got off or got on another boat and came back the next day, was it coasting?

To the best of my knowledge, no answers were given. Everyone seems to admit it is a grey area. I would hate someone to tell me that because of a grey area I am violating a law. I do not want to do that. February is a perfect time of the year for me to find out because the whole river is frozen now. If anyone would like to ask me questions about that, I can also give you my insight from working with Customs, Immigration and Coast Guard on a daily basis.

Mr. Robichaud: Mr. Thomson, you say you are going to set up shop in Brockville and have a boat built. Will it be built in Canada or in the United States?

Mr. Thomson: It is being built in Canada.

Mr. Robichaud: It is going to meet all the requirements and you are going to use that boat to pick up passengers in the United States.

Mr. Thomson: That is correct.

Mr. Robichaud: You have an exemption from—

Mr. Thomson: There is no exemption; it is allowed. The United States Customs is charged with enforcing the Jones Act. I believe the Canadian Coast Guard is going to be in charge of enforcing Bill C-52, which in effect would be the Canadian equivalent of the Jones Act.

Here is a letter from the port director in Alexandria Bay in New York. It is addressed to me and I will leave five copies here. He says:

[*Traduction*]

débarquent. Ce qui m'inquiète, c'est qu'il pourrait arriver, en raison du mauvais temps, que tout le monde reste à bord, même si les passagers étaient partis avec l'intention de débarquer aux États-Unis pour revenir au Canada à bord d'un autre bâtiment.

En 1988, nous entrons dans notre cinquième année d'activités. Nous ne venons pas tout juste de débuter à Ivy Lea; nous y sommes depuis cinq ans avec un bâtiment canadien. Nous sommes en train de faire construire un autre bâtiment canadien par l'intermédiaire d'une compagnie distincte dans laquelle j'ai une participation, à Brockville.

J'ai besoin que le Comité me définisse la notion de «transport international». Le projet de loi C-52 ne fait aucun état de pourcentages quelconques. Quand Karen Heck est venue avec deux messieurs à l'assemblée de la Canadian Tour Boat Association, l'un des exemples qu'on nous a donné était celui d'un bâtiment partant de Montréal, allant à Boston et revenant à Montréal sans qu'aucune des personnes à bord ne mette le pied à terre à Boston. On nous a dit que c'était du cabotage. On a posé la question suivante: si le bâtiment part de Montréal et qu'à Boston, la moitié des personnes à bord débarquent ou embarquent sur un autre bâtiment pour revenir le lendemain, s'agit-il encore de cabotage?

À ma connaissance, cette question est restée sans réponse. Tout le monde semble admettre qu'il y a là une zone grise. Je serais bien malheureux d'apprendre que j'ai enfreint une loi parce qu'il y a une zone grise. Je n'ai pas du tout l'intention de le faire. Pour moi, février est le moment rêvé de tirer les choses au clair, parce que le fleuve est gelé. Si quelqu'un veut me poser des questions là-dessus, je peux aussi vous dire ce que j'ai appris à force de travailler tous les jours avec des représentants des services des douanes, de l'immigration et de la garde côtière américaines.

M. Robichaud: Monsieur Thomson, vous dites que vous allez monter une affaire à Brockville et que vous allez faire construire un bâtiment. Ce bâtiment sera-t-il au Canada ou aux États-Unis?

M. Thomson: Au Canada.

M. Robichaud: Il satisfera à toutes les exigences et vous l'utiliserez pour embarquer des passagers aux États-Unis.

M. Thomson: C'est exact.

M. Robichaud: Vous avez une exemption de. . .

M. Thomson: Je n'ai pas d'exemption. La pratique est autorisée. Les douanes américaines sont chargées de l'application de la Jones Act. Je pense que la Garde côtière canadienne sera chargée de l'application du projet de loi C-52, qui sera en quelque sorte l'équivalent canadien de la Jones Act.

Voici une lettre du directeur du port d'Alexandria Bay, dans l'État de New York. Cette lettre m'est adressée et je vais vous en laisser cinq copies. Je cite:

[*Text*]

As I explained to your representative when he dropped the letter off, one of my primary concerns is that there is no point-to-point carriage of passengers who embark at Heart Island—this is where Boldt Castle is located—and then disembark at Alexandria Bay.

He is concerned about picking up passengers at one U.S. point, Boldt Castle, taking them to Alexandria Bay and allowing them to disembark there. That is U.S. to U.S. and it is not allowed. We are not doing that with our Canadian-built boat. We will clear Customs and Immigration at Heart Island and no one is allowed on or off the boat. Inspectors come on board, go to Alexandria Bay and, at that point, anyone who wishes to get on or off the boat may do so. We are going to be boarding U.S. passengers at that point and going directly to Brockville, coming back and doing the whole thing over again.

The Canadian vessel cannot pick up and discharge people at Boldt Castle and do it in Alexandria Bay, but we can go to Alexandria Bay, pick up and discharge and go directly to Brockville.

• 1730

What we are trying to do right now is to build in a layover. In other words, U.S. passengers coming from Alexandria Bay will have an hour and a half layover in Brockville to shop, have their lunch, whatever, and then get back on the same boat. So they would be 100% round-trippers. The boat would wait there for them. So what we are looking at is the reverse of what is happening with our U.S. flag vessels in Ivy Lea.

Mr. Robichaud: Did you say you cannot do the reverse?

Mr. Thomson: No, I believe the way the Canadian coasting regulations are right now, they do not care if the boat goes to a U.S. port as long as everybody stays on board and nobody gets off. That is where they draw the distinction.

The U.S. side draws the distinction that as long as there is a formal entry into a Canadian port, they do not care whether everybody gets on or off. They consider an international voyage to be the actual entrance and exit from a foreign port; whereas I believe on the Canadian side, the determination of an international voyage is the actual disembarkation and embarkation of passengers at a foreign point. I am trying to straighten out the Canadian side as far as Bill C-52 is concerned. I know on the U.S. side all they care about is that the vessel enters and exits from a foreign port, and that it is an international voyage.

[*Translation*]

Comme je l'ai expliqué à votre représentant quand il m'a remis la lettre, l'un de mes principaux soucis est de m'assurer qu'il n'y a pas de transport d'un point à un autre de passagers embarqués à Heart Island, où Boldt Castle est situé, pour débarquer à Alexandria Bay.

Mon correspondant ne veut pas que des passagers embarquent à un port américain, celui où se trouve Boldt Castle, et que je les transporte à Alexandria Bay, en leur permettant de débarquer là. Ce serait du transport d'un port américain à un autre, et c'est interdit. Nous ne le ferons pas avec notre bâtiment construit au Canada. Nos passagers passeront par les douanes et l'immigration américaines à Heart Island, où personne ne sera autorisé à embarquer ou à débarquer. Les inspecteurs monteront à bord et viendront avec nous jusqu'à Alexandria Bay. A ce moment-là, tous ceux qui voudront embarquer ou débarquer pourront le faire. Nous allons embarquer des passagers américains à Alexandria Bay et nous reviendrons directement à Brockville, puis nous ferons et referons le même circuit.

Notre bâtiment canadien ne peut pas embarquer et débarquer des passagers à Boldt Castle et faire la même chose à Alexandria Bay, mais nous pouvons aller à Alexandria Bay, embarquer et débarquer des passagers là, puis revenir directement à Brockville.

Maintenant, ce que nous essayons de faire, c'est de prévoir un arrêt. Les passagers américains embarqués à Alexandria Bay auraient un arrêt d'une heure et demie à Brockville, où ils pourraient débarquer pour faire des achats, déjeuner, et ainsi de suite, et puis remonter à bord pour rentrer à Alexandria Bay. Ils feraient donc tous l'aller-retour. Le bâtiment les attendrait à Brockville. Ce que nous essayons de faire, c'est exactement l'inverse de ce que nous faisons avec nos bâtiments battant pavillon américain à Ivy Lea.

M. Robichaud: Avez-vous dit que vous ne pouvez pas faire l'inverse?

M. Thomson: Non, je pense qu'on applique actuellement la réglementation canadienne en ne tenant pas compte du fait que le bâtiment se rende dans un port américain, tant que tout le monde reste à bord et que personne ne débarque. C'est là que l'on fait la distinction.

Aux États-Unis, on fait la distinction suivante: pourvu que le bâtiment entre officiellement dans un port canadien, peu importe que tout le monde reste à bord ou débarque. Pour les Américains, il y a transport international si un navire entre dans un port étranger et s'il en sort. Du côté canadien, j'ai bien l'impression qu'on considère qu'il y a transport international si des passagers embarquent et débarquent à l'étranger. J'essaie de clarifier le côté canadien de l'équation dans le contexte du projet de loi C-52. Je sais que pour les Américains, dès que le navire entre dans un port étranger et qu'il en sort, c'est du transport international.

[*Texte*]

Mr. Johnson: I think I understand what you are saying. The Canadian ship you are having built can go into an American port, pick up passengers, go to a Canadian port, clear customs, continue the voyage to another American port, embark more passengers there and then go to a Canadian port and have a stopover. But at your first entry into a Canadian port, you did not have any passengers getting off the ship at all.

Mr. Thomson: That is what I am saying. This is the difference between the Canadian and the U.S. law—my interpretation, anyway—and what we are hoping to be able to do is let the U.S. passengers get off, because the people in Brockville are very interested in having those people shop, have lunch, whatever, on a daily basis.

I used the more restrictive application of this when I asked Immigration and Customs. As far as what I have been told, everyone staying on board is very clearly a violation—it is coasting in the eyes of Canadian law.

Mr. Johnson: Maybe I misunderstood you. I have to ask you this again because it is kind of complicated. When you leave the first American port, do you proceed to another American port?

Mr. Thomson: We are talking about two. . . one is with the U.S. flag and one with the Canadian flag.

Mr. Johnson: If the Canadian flagship leaves an American port, point A, sails to another American port, point B, none of the passengers disembarks, but it clears Customs and can pick up more passengers there. . .

Mr. Thomson: As long as nobody either gets on or off the boat at point A.

Mr. Johnson: But the first two ports you call at are American ports.

Mr. Thomson: That is right. The first one would be only for a Customs and Immigration check. That is the only reason you would be stopping there. If you comply with that and do not allow anyone on or off, and go to point B—in other words a Canadian vessel going from point A to point B, both in the U.S.—the vessel would actually be tying up at two separate points in the United States. One would be for a Immigration and Customs check, and the other would be to disembark Canadian passengers and also to pick up U.S. passengers. That is allowed. It is not an exemption. You do not have to apply for it. It is automatic.

Mr. Johnson: Yes, I would have thought that was an international voyage.

Mr. Thomson: Yes, they are saying it is.

Mr. Johnson: That is what I would have thought from my bit of experience over the years.

[*Traduction*]

M. Johnson: Je pense que je comprends ce que vous dites. Le bâtiment canadien que vous faites construire peut entrer dans un port américain, y embarquer des passagers, aller dans un port canadien, leur faire passer les douanes, poursuivre son circuit jusqu'à un autre port américain, y embarquer d'autres passagers et puis revenir faire un arrêt dans un port canadien. La première fois que vous entreriez dans un port canadien, aucun passager ne débarquerait.

M. Thomson: C'est exact. C'est toute la différence entre la loi canadienne et la loi américaine, à mon sens, et nous espérons pouvoir laisser nos passagers américains débarquer à Brockville, parce que la population locale aimerait bien que ces gens-là viennent tous les jours faire des achats, déjeuner, etc.

J'ai pris l'application la plus restrictive de la réglementation dans mon scénario quand j'ai posé la question à l'immigration et aux douanes. On m'a répondu qu'il y a clairement infraction dans le cas de tous ceux qui restent à bord, car c'est du cabotage, d'après la loi canadienne.

M. Johnson: Je vous ai peut-être mal compris. Je dois vous poser de nouveau la question, parce que c'est compliqué. Quand vous partez du premier port américain, vous rendez-vous directement à un autre port américain?

M. Thomson: Nous parlons de deux bâtiments, l'un battant pavillon américain et l'autre pavillon canadien.

M. Johnson: Si le bâtiment canadien quitte un port américain, le point A à destination d'un autre port américain, le point B, aucun des passagers ne débarque, mais les passagers passent par la douane et le bateau peut embarquer d'autres passagers. . .

M. Thomson: Pourvu que personne n'embarque ou ne débarque au point A.

M. Johnson: Mais les deux premiers ports où vous arrêtez sont des ports américains.

M. Thomson: C'est exact. Le premier arrêt serait simplement pour un contrôle des Douanes et de l'Immigration. Si les conditions sont respectées et que personne n'est autorisé à embarquer ou à débarquer, puis que le bâtiment se rend au point B—en d'autres termes, un bâtiment canadien allant d'un point A à un point B, les deux points étant aux États-Unis—le bâtiment s'amarrerait bel et bien à deux endroits différents aux États-Unis. L'un pourrait être pour le contrôle des Douanes et de l'Immigration et l'autre pour le débarquement de passagers canadiens et l'embarquement de passagers américains. C'est légal. Ce n'est pas une exemption. Il n'est pas nécessaire de demander une autorisation, c'est automatique.

M. Johnson: Oui, j'aurais pensé qu'il s'agissait là de transport international.

M. Thomson: Oui, c'est ce qu'ils disent.

M. Johnson: C'est ce que j'aurais pensé, en fonction de l'expérience que j'ai acquise au fil des années.

[*Text*]

Mr. Thomson: So I guess my main point here in Bill C-52—because I have my clearances for our boat coming from Brockville to the U.S.—is they have told me what to expect in written form as far as my Brockville operation is concerned.

My concern here is the Ivy Lea, Ontario operation where we use U.S. flag vessels. As I say, we stop, we make an international voyage every single trip, and I cannot state that enough.

• 1735

One of the examples brought out at the Canadian Tour Boat Association meeting last November was an operation involving a foreign flag vessel from Kingston, Ontario—I am not sure if it was U.S. or not; the Coast Guard gentleman knows—that was picking up 100 passengers, going through U.S. waters and—in the expression he used—waving at Customs and Immigration and going back into Kingston. This gentleman was trying to say that it was an international voyage just because he looped into U.S. waters. They closed him right down. I agree with that. It is not an international voyage, just because you are going into foreign waters.

Mr. Johnson: He was merely sailing into American waters and not calling into a port there. As for your other point regarding passengers taken on board in a Canadian port and, because of a storm, you have to land them again at a Canadian port, I would not want to think we would be denying a safe haven because of storms.

Mr. Thomson: That has almost happened a couple of times. I wondered if I was going to have the vessel seized or what.

Mr. Johnson: I think most countries provide a safe haven because of storm or any other difficulties, including machinery or what have you. You would be given a safe haven. These are extraordinary circumstances. You are not doing it every day and it is not intentional.

Mr. Thomson: No. I guess my whole thrust is that the intent of our tours is to offer—and we do—a stopover in the United States every single trip, whether it is legal or not. Mr. Campbell mentioned, on the Detroit river, about having to be held to U.S. inspection standards and also to having a U.S. crew put on board to basically just sit there and twiddle their thumbs, so to speak. That is because they came in and they were coasting, point A to point A in the U.S. This is why that happened.

If it is truly an international voyage, which includes all of the trips I am talking about—I am saying they are international, and that is what I am making the interpretation on—this would not happen.

[*Translation*]

M. Thomson: Je pense donc que ce qui m'amène ici, essentiellement, dans le contexte du projet de loi C-52—parce que j'ai obtenu le feu vert pour le bâtiment qui partirait de Brockville à destination des États-Unis—c'est ce qu'on m'a dit à quoi m'attendre par écrit pour mon entreprise de Brockville.

Je m'inquiète pour mon entreprise d'Ivy Lea, en Ontario, où j'exploite des bâtiments battant pavillon américain. Comme je le disais, nous mouillons aux États-Unis et nous faisons du transport international à chaque circuit, je ne saurais trop le répéter.

Lors de la réunion de la Canadian Tour Boat Association en novembre, on a parlé d'un service à Kingston exploitant un bâtiment battant pavillon étranger, je ne sais pas si c'était américain ou non, le représentant de la Garde côtière pourra vous le dire—ce bateau faisait embarquer 100 passagers, passait dans les eaux américaines devant le bureau de la douane et de l'immigration et retournait ensuite à Kingston. Quelqu'un a prétendu que c'était un voyage international simplement à cause de ce passage dans les eaux américaines. Il a été vite détrompé, et avec raison. Ce n'est pas un voyage international simplement parce qu'on navigue dans des eaux étrangères.

M. Johnson: Il naviguait simplement dans les eaux américaines sans faire escale aux États-Unis. Pour ce qui est de l'autre exemple au sujet de passagers qui embarquent dans un port canadien et qui, à cause d'une tempête, sont obligés de débarquer dans un port canadien, je ne voudrais pas qu'on refuse de leur donner asile dans des circonstances pareilles.

M. Thomson: Cela a failli se produire plusieurs fois. Je me demandais si on allait saisir mon bateau ou non.

M. Johnson: Je pense que la plupart des pays donnent asile en cas de tempête ou d'autres difficultés, qu'il s'agisse de panne de machines ou autre chose. On vous accorde refuge dans des circonstances exceptionnelles. Ce n'est pas quelque chose qui se passe tous les jours et ce n'est pas fait exprès.

M. Thomson: Non. Mais justement cette excursion que nous offrons prévoit une escale aux États-Unis lors de chaque voyage, que ce soit légal ou non. Au sujet de la rivière Détroit, M. Campbell a mentionné la nécessité de se conformer aux normes d'inspection établies par les autorités américaines et aussi l'obligation d'avoir un équipage américain simplement pour rester amarré sans rien faire. C'est parce qu'il s'agissait de cabotage avec escales dans différents ports américains. C'est pour cela qu'il y a eu ces contraintes.

Si c'était vraiment un voyage international, comme ceux dont je parle ici, ces exigences ne s'appliqueraient pas.

[*Texte*]

Right now, if Hal McCarney and the Ganonoque Boat Line wants to run a charter out of the United States, which he has done before, he comes over and the Coast Guard does what they call a verification inspection. Because of a treaty—I am not sure how long ago—which has a reciprocal agreement, we accept the U.S. standards and the U.S. accept the Canadian standards. The U.S. Coast Guard representative goes on board, gets the list of the safety equipment and everything else that is required and goes on down through the list to make sure that the Canadian vessel is in compliance with its own certificate. He does not go on to enforce U.S. standards, because he cannot, as far as an international voyage goes.

If you talk about coasting, you get into a different aspect. Immigration wants a U.S. crew on there, because they feel that crew is displacing U.S. people who could have had the job or whatever. That is a coasting issue. I am trying to say that we are not coasting. I need some direction to find out whom I can talk to, not necessarily today—it would be nice today—but at some point in time, so I can tell my people whether they have a job, whether we have to shut down and so we can proceed from here.

Mr. Johnson: Mr. Campbell asked for clarification of the definition of an international voyage, and this is what you are seeking too. Is it the ship sailing from A to B or is it the passengers on board the ship?

Mr. Thomson: Right. As far as the U.S. side goes, it is the ship going into the foreign port and coming back. I am not saying it should be the same thing as far as Canadian law goes. I am just stating that is the way it is. I need to know, if I have 1% get off, if it is called coasting, or whether I have to have 51%, 52%, 53%. No one seems to have. . . it does not address this in Bill C-52. There is no hard-and-fast rule you can use to prevent yourself from being in violation. This is what I am interested in doing.

Mr. Johnson: So you have no argument against having the American Coast Guard come on board to check to see if your Canadian registered ship has all of the equipment on board that it was supposed to have when it was issued the licence by the Canadian Coast Guard. You have no objections to that.

Mr. Thomson: No, because it is a verification inspection. I asked the Coast Guard. In 99% of the instances, the Canadian regulations are far in excess of those in the U.S.

• 1740

I asked what if it happens that one thing that was allowed on the Canadian vessel did not meet U.S. standards. He told me that because these treaties are involved that have reciprocity in accepting each other's regulations, there would be nothing he could do about it. He just has to make sure on a verification inspection that everything that is called for on a Canadian certificate is on board that Canadian vessel.

[*Traduction*]

Maintenant, si Hal McCarney et la Gananoque Boat Line veulent faire affréter un bateau à partir des États-Unis, ce qui a déjà été fait, la Garde côtière vient effectuer ce qu'elle appelle une inspection de vérification. A cause des dispositions de réciprocité dans le traité, nous acceptons les normes américaines et vice versa. Le représentant de la Garde côtière américaine monte à bord, passe en revue le matériel de sauvetage et tous les autres éléments réglementaires pour s'assurer que le bateau canadien soit conforme aux exigences canadiennes. Il ne cherche pas à faire appliquer les normes américaines parce qu'il n'en a pas le droit dans le cas des voyages internationaux.

Le cabotage est autre chose. L'Immigration insiste sur un équipage américain pour éviter l'évincement des matelots américains. Mais cela ne concerne que le cabotage, pas nous. Il me faudra des directives, je dois savoir à qui je peux parler, pas forcément aujourd'hui mais à un certain moment, pour pouvoir dire à mes gens s'ils ont un emploi, si nous devrons fermer boutique ou si nous avons un avenir.

M. Johnson: M. Campbell a demandé que la définition de ce qu'on entend par voyage international soit éclaircie, c'est ce que vous demandez également. S'agit-il d'un navire qui navigue de A à B ou les passagers à bord constituent-ils le critère?

M. Thomson: Oui. Aux États-Unis il s'agit d'un navire qui entre dans un port étranger et qui revient. Je ne dis pas que la loi canadienne devrait être la même. Je dois savoir quel sera le régime. Je dois savoir si c'est 1 p. 100 des passagers qui débarquent, ou 51 p. 100, 52 p. 100 ou 53 p. 100 pour que cela soit considéré comme du cabotage. On n'en parle pas dans le projet de loi C-52. Il n'y a pas de distinction claire et nette pour éviter des infractions, comme je cherche à le faire.

M. Jonhson: Donc vous ne voyez pas d'inconvénient à ce que la Garde côtière américaine monte à bord pour vérifier que votre navire inscrit au Canada soit équipé de tout le matériel nécessaire au moment où il a reçu un permis de la Garde côtière canadienne. Vous n'y êtes pas opposé.

M. Thomson: Non, parce que c'est une inspection de contrôle. Je me suis renseigné auprès de la Garde côtière. Dans 99 p. 100 des cas, les règlements canadiens sont beaucoup plus stricts que les règlements américains.

J'ai demandé ce qui se passerait si un élément du bateau canadien n'était pas conforme aux normes américaines. Il m'a expliqué que le traité prévoit la réciprocité pour ce qui est des règlements de chaque pays, donc la Garde côtière n'y pourrait rien. Elle doit simplement s'assurer lors de l'inspection que tout ce qui est exigé pour le certificat canadien se trouve effectivement sur le bateau canadien.

[*Text*]

He does not insist that the boat has to be up to U.S. inspection standards, but he can if he wants to. If he were coasting, that is a whole different story. I am not here talking about coasting because I do not want to get into it. I am here about international voyages.

The Chairman: Mr. Thomson, we have department officials here. You may choose to meet with them at the end of our hearings today. The Parliamentary Secretary to the Minister, Mr. Blaine Thacker, is here. He may be limited in his time, but the officials would be glad to meet with you. If they are not able to give you satisfactory answers, they will certainly make it a point to get them for you and respond. I wonder if at this point the Parliamentary Secretary has a comment to make or a question to ask.

Mr. Thacker: I cannot give any definitive comment at this point, but we are certainly prepared to look at it. I think there is nothing at all to prevent our witness from writing a letter to Revenue Canada and seeking their blessing on his proposal. I do not think they are able to give a tax ruling—which is a process we have in the country—because it is not a tax question. But I think they would give some indication of the way they would treat it; and unless there were a complaint or something, they would probably respect their commitment.

We are not able, as a committee, to give legal opinions. You may well need to engage yourself a solicitor to look at the statutes and give you a recommendation; or you might be able to do it just by writing to the Minister of National Revenue, seeking a declaration as to how they would intend to treat you under this situation. I think that is the best thing. But we will go through the evidence you have given; and if we can see any defects in this bill that might impinge upon you, we will certainly give every consideration to the factual situation you have raised.

Mr. Thomson: I think the first thing they are going to do is see whether I am doing international voyages or not. Where are they going to go to get answers on that?

Mr. Thacker: To be honest with you, I do not know. I am sure they will canvass everybody they see within the government and perhaps even the industry.

Mr. Thomson: So you do not go to such and such a bureau to find out whether it is an international voyage or not. Is it open-ended?

Mr. Thacker: It is very, very complex. There is just no doubt about it. I thought the western grain industry was complex.

Mr. Thomson: Are there any questions I can answer as far as some of the other things that were raised with regard to the U.S.?

The Chairman: I think that is probably everything, Mr. Thomson. Thank you for appearing here today. You have been helpful with the information you have shared with us. If you would like to meet with the officials, please do that and they will help you in any way they can.

[*Translation*]

Il n'insiste pas que le bateau soit conforme aux critères américains, mais il peut le faire s'il le veut. Dans le cas du cabotage, c'est une autre paire de manches. Je ne vais pas aborder le cabotage ici, je parle uniquement des voyages internationaux.

Le président: Monsieur Thomson, nous avons des fonctionnaires présents aujourd'hui. Vous pourrez leur parler après la réunion. Le secrétaire parlementaire du ministre, M. Blaine Thacker, est présent aussi. Il a peut-être d'autres obligations mais les fonctionnaires se feront un plaisir de vous parler. S'ils ne peuvent pas donner une réponse satisfaisante à vos questions, ils pourraient certainement vous les communiquer plus tard. Le secrétaire parlementaire aurait peut-être une observation à faire ou une question à poser.

M. Thacker: Je n'ai rien de précis à dire pour le moment, mais nous sommes certainement disposés à examiner la situation. Il n'y a rien qui empêche le témoin d'écrire à Revenu Canada pour demander son approbation. Il n'est pas question de statuer sur le traitement fiscal, parce que ce n'est pas une question de fiscalité. Mais je pense que le ministère donnerait une idée de la façon dont le cas serait traité; et à moins qu'il y ait une plainte ou autre chose, il respecterait sans doute son engagement.

Le Comité n'est pas habilité à donner des opinions juridiques. Vous devrez peut-être consulter un avocat à ce sujet ou il suffirait peut-être d'écrire au ministre du Revenu national pour demander des précisions sur le traitement prévu pour ce genre de situations. Je pense que ce serait la meilleure façon de procéder. Mais nous allons examiner votre témoignage et si nous découvrons que le projet de loi comporte des défauts qui risquent de vous porter préjudice, nous allons certainement en tenir compte.

M. Thomson: Je crois qu'il s'agit d'abord de savoir si les excursions que j'offre sont des voyages internationaux ou non. À qui vont-ils demander la réponse?

M. Thacker: À vrai dire, je ne sais pas. Ils vont sans doute consulter les différents services de la Fonction publique et peut-être même l'industrie.

M. Thomson: Donc on ne peut pas demander à tel ou à tel bureau si c'est un voyage international ou non. Personne ne peut trancher?

M. Thacker: C'est très très complexe. Cela ne fait pas de doute. Moi qui pensais que le commerce des céréales de l'Ouest était complexe.

M. Thomson: Y a-t-il d'autres questions auxquelles je peux répondre concernant la situation aux États-Unis?

Le président: Je pense que c'est probablement tout, monsieur Thomson. Nous vous remercions d'être venu. Vos renseignements nous ont été très utiles. Si vous voulez parler aux fonctionnaires, n'hésitez pas, ils feront tout leur possible pour vous aider.

[*Texte*]

Mr. Thomson: Thank you for your time.

The Chairman: The meeting is adjourned.

[*Traduction*]

M. Thomson: Je vous remercie de m'avoir donné votre temps.

Le président: La séance est levée.

Canada Post Postage paid
Postes Canada Port payé
Book rate
Tarif des livres
K1A 0S9
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Rideau St. Lawrence Cruise Ships:

James Clark, Vice-President/General Manager.

From the Canadian Tour Boat Association:

Ian Campbell, Executive Director.

From the Ivy Lea Thousand Islands Boat Tours:

Ron Thomson, General Manager.

TÉMOINS

De Rideau St. Lawrence Cruise Ships:

James Clark, vice-président et directeur général.

De l'Association canadienne des bateaux de croisière:

Ian Campbell, directeur exécutif.

De Ivy Lea Thousand Islands Boat Tours:

Ron Thomson, directeur général.

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 6

Thursday, February 25, 1988

Chairman: Marcel R. Tremblay

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 6

Le jeudi 25 février 1988

Président: Marcel R. Tremblay

Minutes of Proceedings and Evidence of the Legislative Committee on

BILL C-52

An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature

Procès-verbaux et témoignages du Comité législatif sur le

PROJET DE LOI C-52

Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale

RESPECTING:

Order of Reference

CONCERNANT:

Ordre de renvoi

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Second Session of the Thirty-third Parliament, 1986-87-88

Deuxième session de la trente-troisième législature, 1986-1987-1988

LEGISLATIVE COMMITTEE ON BILL C-52

Chairman: Marcel R. Tremblay

Members

Les Benjamin
Patrick Crofton
Michael Forrestall
Girve Fretz
Morrissey Johnson
Fernand Robichaud
Blaine A. Thacker—(7)

(Quorum 4)

Richard Chevrier
Clerk of the Committee

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE PROJET DE LOI C-52

Président: Marcel R. Tremblay

Membres

Les Benjamin
Patrick Crofton
Michael Forrestall
Girve Fretz
Morrissey Johnson
Fernand Robichaud
Blaine A. Thacker—(7)

(Quorum 4)

Le greffier du Comité
Richard Chevrier

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from the Canadian Government Publishing Center, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, FEBRUARY 25, 1988
(9)

[*Text*]

The Legislative Committee on Bill C-52, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature, met at 12:07 o'clock p.m. this day, in room 269 West Block, the Chairman, Marcel R. Tremblay, presiding.

Members of the Committee present: Patrick Crofton, Morrissey Johnson and Blaine A. Thacker.

Other Member present: Brian Tobin.

Witnesses: *From the Canadian Manufacturers Association*: Graeme L.M. White, Manager of Distribution and Transportation for Lake Ontario Cement Limited and Chairman of the Marine Committee of the National Transportation Committee of the Canadian Manufacturers Association; Donald S. Wiersma, Transportation Manager; R.R. Baird, Manager, Bulk Handling, Noranda Sales Corporation Ltd.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference, dated Wednesday, September 16, 1987, concerning Bill C-52, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other activities of a commercial nature (*see Minutes of Proceedings and Evidence, Wednesday, October 14, 1987, Issue No. 1*).

The Committee resumed consideration of Clause 2.

Graeme L.M. White made a statement and with Donald S. Wiersma and R.R. Baird, answered questions.

At 12:30 o'clock p.m., Blaine A. Thacker took the Chair.

At 12:48 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Richard Chevrier
Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 25 FÉVRIER 1988
(9)

[*Traduction*]

Le Comité législatif sur le projet de loi C-52, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale, se réunit aujourd'hui à 12 h 07, dans la pièce 269 de l'Édifice de l'ouest, sous la présidence de Marcel-R. Tremblay, (*président*).

Membres du Comité présents: Patrick Crofton, Morrissey Johnson et Blaine A. Thacker.

Autre député présent: Brian Tobin.

Témoins: *De l'Association canadienne des manufacturiers*: Graeme L.M. White, directeur de la distribution et du transport de la *Lake Ontario Cement Limited*, et président du Comité maritime du Comité national des transports de l'Association canadienne des manufacturiers; Donald S. Wiersma, directeur du Transport; R.R. Baird, directeur, Marchandises en vrac, *Noranda Sales Corporation Ltd.*

Le Comité examine de nouveau son ordre de renvoi du mercredi 16 septembre 1987 relatif au projet de loi C-52, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale (*voir Procès-verbaux et témoignages du mercredi 14 octobre 1987, fascicule nº 1*).

Le Comité examine de nouveau l'article 2.

Graeme L.M. White fait une déclaration, puis lui-même, Donald S. Wiersma et R.R. Baird répondent aux questions.

À 12 h 30, Blaine A. Thacker préside la réunion.

À 12 h 48, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité
Richard Chevrier

EVIDENCE

[*Recorded by Electronic Apparatus*]

[*Texte*]

Thursday, February 25, 1988

• 1208

The Chairman: Order, please. Mr. Thacker, I understand you have a point of order to put before we start this session.

Mr. Thacker: On a point of order Mr. Chairman, I would like to express to our witnesses from the CMA our sincere regrets at being delayed as a result of another standing committee that was acting on another bill, Bill C-105, the Railway Safety Act. We had CP Rail and CNR in this morning, and with the three parties questioning it simply went beyond the normal time. We apologize unconditionally to you for that.

The Chairman: Thank you, Mr. Thacker, for your comments.

We shall resume consideration of Bill C-52, an act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature. We shall resume consideration of clause 2.

On clause 2—*Definitions*

The Chairman: I wish a warm welcome to the Canadian Manufacturers' Association, and I will leave the witnesses to introduce themselves.

Mr. Graeme L. White (Manager of Distribution and Transportation, Lake Ontario Cement Limited, and Chairman of the Marine Committee of the National Transportation Committee, Canadian Manufacturers' Association): Thank you, Mr. Chairman. With me are Mr. Don Wiersma, transportation manager for the CMA, and Mr. Ron Bard, from Noranda Sales Corporation Ltd.

By way of introduction, the Canadian Manufacturers' Association welcomes the opportunity to state its views on Bill C-52. The association, comprised of some 3,200 members across Canada, has a vital interest in marine transportation. Our members serve international and domestic markets and rely on competitive and efficient transportation for all modes.

Bill C-52 negatively impacts some of our members directly. From general principles, we would speak out against any non-competitive measure in the transportation industry. Bill C-52, in our view, is also a piece of legislation that demands attention and correction from general principles of competitiveness. The issues as we see them are as follows.

TÉMOIGNAGES

[*Enregistrement électronique*]

[*Traduction*]

Le jeudi 25 février 1988

Le président: S'il vous plaît, la séance est ouverte. Monsieur Thacker, je crois savoir que vous aimeriez invoquer le Règlement avant que nous ne commencions.

M. Thacker: Oui, monsieur le président, j'invoque le Règlement pour nous excuser sincèrement auprès de nos témoins de l'Association canadienne des manufacturiers de les avoir fait attendre. Nous assistions à la séance d'un autre comité permanent chargé d'étudier un autre projet de loi, le C-105, la Loi sur la sécurité ferroviaire. Nous entendions les témoignages de CP Rail et du CN ce matin, et étant donné toutes les questions posées par les trois partis, nous avons tout simplement dépassé l'heure prévue. Encore une fois, nous nous en excusons sincèrement.

Le président: Merci, monsieur Thacker.

Nous allons reprendre l'étude du projet de loi C-52, une loi portant sur l'usage de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes et commerciales. Nous revenons à l'article 2.

Article 2—*Définitions*

Le président: J'aimerais maintenant souhaiter la bienvenue à l'Association canadienne des manufacturiers, et demanderai à ses membres de bien vouloir se présenter.

M. Graeme L. White (chef, distribution et transport, Lake Ontario Cement Limited, et président du sous-comité maritime du Comité national des transports au sein de l'Association canadienne des manufacturiers): Merci, monsieur le président. Je suis aujourd'hui accompagné par M. Don Wiersma, chef du transport à l'Association canadienne des manufacturiers, et par M. Ron Bard, de la Noranda Sales Corporation Limited.

En guise d'introduction, l'Association canadienne des manufacturiers aimerait d'abord remercier le Comité de lui avoir permis de s'exprimer au sujet du projet de loi C-52. L'Association, qui compte 3,200 membres répartis partout au Canada, s'intéresse très vivement au transport maritime. Nos membres déservent les marchés internationaux et nationaux et ont donc besoin de moyens de transport efficaces et compétitifs.

Le projet de loi C-52 a certes une répercussion négative très directe sur les activités de nos membres. D'abord, précisons que par principe nous sommes contre toute mesure qui nuirait à la concurrence dans l'industrie des transports. Or au nom du principe de la compétitivité, nous estimons que le projet de loi C-52 a besoin d'un examen attentif et même de mesures correctives. Les questions qui nous préoccupent sont les suivantes.

[*Texte*]

• 1210

Canada's coasting laws have a long history, and it is not our intent to review these at this time, except to say that several royal commissions and inquiries have recommended that coastal trade should not be restricted to vessels built and registered in Canada, although there have been some recurring pressures and developments supporting cabotage in some form.

Our main reference document is the National Transportation Act, 1987, which clearly states that competition and market forces are to be the prime agents in providing viable and effective transportation services.

The concepts of *Freedom to Move*, in our view, are lacking in Bill C-52, in setting the requirements for issuance of a licence for a foreign vessel, commonly referred to as the waiver system. Under the proposed legislation, clauses 4 and 5, the Canadian manufacturer who has satisfied the commission that a Canadian vessel is not available for the movement of his cargo and wishes to engage a non-Canadian vessel via the waiver system must still pay the duty penalty.

The CMA believes that such a requirement is a very strong non-competitive measure and works to the detriment of the Canadian manufacturer. It is a revenue-driven measure rather than supporting sound transportation policy. It is akin to assessing duty on the importation of a manufactured product not made in Canada.

The negative impact on the Canadian manufacturer results from the fact that the duty penalty ends up being part of the final transportation costs and thus making the shipper less competitive against foreign sourcing of product.

The CMA has noted that in the Commons debates on Bill C-52 reference was made by the opposition to the American Jones Act. We support the government in not making Bill C-52 more protectionist and thus not paralleling the Jones Act. More recently, the Jones Act has been discussed and debated in the context of the free trade treaty. We regret that a transportation annex was not agreed to, mainly due to the Canada-United States differences over the inclusion of the Jones Act. Perhaps the American manufacturer will at some future time press for a more open coasting trade when loss of market competitiveness is realized due to protectionist measures in marine transport. The CMA strongly opposes any move toward a Canadian Jones Act.

[*Traduction*]

Les lois canadiennes relatives au cabotage remontent à il y a longtemps, et nous n'avons pas l'intention d'en faire l'examen aujourd'hui, sauf pour dire que bon nombre de commissions royales d'enquête et d'autres enquêtes ont recommandé que le cabotage ne soit pas limité à des navires construits au Canada et battant pavillon canadien, même si de constantes pressions se sont exercées dans ce sens.

Nous nous reportons ici principalement à la Loi nationale sur les transports de 1987, où il est clairement établi que la concurrence et le libre jeu des forces du marché doivent être à la source de services de transport rentables et efficaces.

Les idées figurant dans le document *Aller sans entraves* ne sont pas reflétées dans le projet de loi C-52, tout au moins pas dans les dispositions relatives à l'attribution de licences aux navires étrangers, et en vertu de ce qu'on appelle le système des exemptions. En effet, en vertu des articles 4 et 5 du projet de loi, le fabricant canadien qui a réussi à établir auprès de la commission qu'aucun navire canadien n'est disponible pour transporter ses marchandises et qui désire utiliser un navire étranger, grâce au système des exemptions, doit tout de même payer des droits.

L'Association canadienne des manufacturiers estime qu'une telle exigence est un démenti à la concurrence et nuit aux fabricants canadiens. Elle cherche davantage à produire des revenus qu'à favoriser une bonne politique de transport. Cela correspond à l'imposition d'un droit pour l'importation d'un bien manufacturé étranger.

Si une telle mesure peut avoir des répercussions négatives pour le manufacturier canadien, c'est que le droit perçu s'ajoute au coût total du transport, ce qui diminue la compétitivité de l'expéditeur face aux biens importés.

L'Association canadienne des manufacturiers a observé que lors des délibérations tenues à la Chambre des communes au sujet du projet de loi C-52, l'Opposition a mentionné une loi américaine appelée *Jones Act*. Or quant à nous, nous nous rangeons à l'avis du gouvernement qui ne veut pas rendre le projet de loi C-52 plus protectionniste, c'est-à-dire plus semblable à la loi Jones. Plus récemment, la loi Jones a fait l'objet d'une discussion par rapport aux enjeux du libre-échange. À cet égard, nous regrettons que l'annexe sur les transports n'ait pas fait l'objet d'une entente entre les deux partenaires, et cela tient surtout aux divergences de ces deux derniers au sujet de la loi Jones. Peut-être qu'à la longue, un fabricant américain demandera que le cabotage soit plus ouvert lorsqu'il remarquera qu'il a perdu de sa compétitivité sur le marché en raison des mesures protectionnistes prises dans le domaine du transport maritime. L'Association canadienne des manufacturiers s'oppose donc fermement à ce qu'on adopte des dispositions semblables à celles de la loi Jones.

[*Text*]

In conclusion, an effective and low-cost transportation system is key to the competitiveness of Canadian manufacturers. Bill C-52 requires amendments if Canada's transportation policy is to reflect and support this objective. The CMA therefore requests the committee to recommend to the House that Bill C-52 be amended so that no duty be payable on a non-Canadian ship in the coasting trade when there is no suitable Canadian ship available to provide the service. That is the end of our formal brief, Mr. Chairman. We will be pleased to answer any questions.

The Chairman: Thank you, Mr. White. Mr. Tobin.

Mr. Tobin: I thank our witnesses for their presentation. I add my words to those of the Parliamentary Secretary, as I did privately on the way in, to apologize for keeping the witnesses waiting this morning. Unfortunately, we were trying to run two shows at once today and with all of the same players involved.

Let me just begin by reading a sentence or two from a letter written February 18, 1988 by the Dominion Marine Association, which was an adjunct to their testimony before this committee when they appeared a week or two ago: "We are not against competition, provided we are all playing by the same rules". That is referring to the U.S. Jones Act.

I do not think anybody wants a Jones Act, at least nobody I have heard yet, in this country; but we have to be aware, in the context of free trade and the implications of free trade, that the Jones Act does exist on that side. Meanwhile, on this side there will be a removal of duty on ships imported from the U.S. as a result of free trade. Under Canada's foreign investment policy as contained in free trade, there is going to be wide-open opportunity for American shippers, who are protected on that side of the border, to come and play on this side of the border.

So the Dominion Marine Association, who made it clear that they were not looking for a Jones Act at all, nevertheless equally made clear... I could give you the representations of other groups who were saying let us have in effect a Jones Act type of act in this country. I cite them as being a group that certainly works closely with you, that is fairly reasonable, who are not asking for over-protection—at least I did not hear it in their brief—but who nevertheless acknowledge that in the free trade environment we are going to be in, with the reality of the Jones Act, we do not want to copy it, but we leave ourselves open to some pretty unfair competition if we do not maintain some measures in this bill. In fact, they asked us to bring in some measures to restrict ownership of Canadian companies—which is currently not the case—in this bill.

[*Translation*]

En conclusion, un système de transport efficace et économique constitue la pierre d'angle de la compétitivité des fabricants canadiens. Il est urgent que le projet de loi C-52 reçoive des amendements si l'on veut que la politique canadienne en matière de transport soit en fonction de cet engagement et de cet objectif. L'Association canadienne des manufacturiers demande donc au Comité de recommander l'amendement du projet de lo C-52 de telle sorte qu'aucun droit ne soit perçu dans les cas où l'expéditeur utilise un navire étranger pour le cabotage s'il n'y a aucun navire canadien disponible pour offrir le service en question. Voilà qui met fin à mon bref exposé, monsieur le président. Nous répondrons avec plaisir à toutes les questions qu'on voudra bien nous poser.

Le président: Merci, monsieur White. M. Tobin.

M. Tobin: Je remercie nos témoins de leur exposé. Aussi, à l'instar du secrétaire parlementaire, j'aimerais moi aussi m'excuser de les avoir fait attendre ce matin. Malheureusement, les mêmes membres essayaient d'assister à deux réunions à la fois.

Avant de passer aux questions, j'aimerais vous lire un passage d'une lettre envoyée par l'Association Dominion Marine le 18 février 1988, et qui figurait en annexe au témoignage du même groupe devant notre Comité il y a une semaine ou deux: «Nous ne nous opposons pas à la concurrence, pourvu que tout le monde obéisse aux mêmes règlements». Cela fait allusion à la loi Jones.

Je crois que personne ne désire l'adoption d'une loi semblable à la loi Jones, tout au moins personne à qui j'en ai parlé jusqu'à maintenant au pays; cela dit, compte tenu des conditions et des enjeux du libre-échange, nous ne devons pas oublier que de l'autre côté on a adopté une telle loi. Or en même temps, au Canada, on assistera à l'élimination des droits imposés aux navires importés des États-Unis en raison du libre-échange. En outre, en vertu de la nouvelle politique canadienne d'investissement étranger en vertu du libre-échange, les expéditeurs américains auront tout loisir de pénétrer sur notre marché tout en étant très protégé chez eux.

En conséquence l'Association Dominion Marine, tout en précisant clairement qu'elle ne demandait pas l'adoption d'une loi comparable à la loi Jones, a non moins clairement établi que... Je pourrais aussi vous citer les témoignages d'autres groupes, qui eux nous demandaient d'adopter une loi comparable à la loi Jones. Il s'agit d'un groupe qui travaille certainement étroitement avec le vôtre, qui est très raisonnable et ne demande pas une protection excessive, si j'en crois son mémoire, tout en reconnaissant qu'avec le libre-échange, dans lequel nous allons nous engager et aussi l'existence de la loi Jones, nous allons prêter le flanc à une concurrence assez injuste si nous ne conservons pas certaines mesures de ce projet de loi, sans aller aussi loin que la loi Jones. De fait, certains de ces témoins nous ont même demander de restreindre les exigences en matière

[*Texte*]

• 1215

How do you respond to an industry like that, which makes some valid points about its predicament, if some measure of protection is not provided in this bill; just as members of your association have in past years made, and still today make, representations on the position of your membership in our trading relationships?

Mr. G. White: I do not really see that there is very much risk of United States flagships trying to operate effectively or cost-competitively in Canada for quite some time. An interesting article was published in the international marine journal *Fairplay* on January 21 this year, where a Canadian consultant, Mr. John Aird, reviews the difference in costs between operating the same ship, a 30,000 tonne seaway-fitted ship, under the U.S. flag, the Canadian flag, and the Liberian flag. The annual costs under the U.S. flag would be in excess of $11 million, under the Canadian flag $5.5 million, and under the Iberian flag $3.5 million. If you look at the cost of American seaway ships just in terms of their labour costs, they are I believe some 48% higher than the Canadian equivalent.

Mr. Tobin: The concern that is being expressed is we know the Jones Act, especially on the Great Lakes, works against the Americans, because they are so expensive to operate because of the Jones Act, because they have to build a cocoon around themselves. But the concern is that the Americans will have the protection of their own Jones Act within their coasting trade, in absolute terms, and on the other hand, because of the duty removal envisaged under free trade, we can see American-built ships coming in here duty-free, in terms of its effect on our ship-building industry.

Secondly, because of the investment provisions of the free trade agreement we can see Americans, who are protected on their side of the border, simply setting up shop in Canada and hanging out a shingle, bringing ships in that will displace Canadian investors, people who have established and invested in this country. We are being asked by the Dominion Marine Association to consider putting some investment restrictions in this bill.

Mr. G. White: I think from the CMA's point of view we would prefer to see market forces prevail.

Mr. Tobin: Everybody would. But there is a Jones Act. Is it reasonable for you to say, from where you sit, that

[*Traduction*]

de propriété de sociétés canadiennes; or tel n'est pas l'objet de notre projet de loi.

Que peut-on, à défaut, répondre à une industrie qui nous demande certaines mesures justifiées de protection? Est-ce que cela ne ressemble pas aux demandes formulées par certains membres de votre propre association ces dernières années, et même encore aujourd'hui, au sujet des relations commerciales?

M. G. White: Je ne crois pas vraiment que nous courions le risque de voir beaucoup de navires américains nous faire une concurrence très forte au Canada, enfin pas pour longtemps étant donné les coûts que cela représenterait. A ce sujet, un article intéressant a été publié le 21 janvier de cette année dans un journal maritime international intitulé *Fairplay*. Un consultant canadien, M. John Aird, établit une comparaison entre les coûts de fonctionnement d'un navire de 30,000 tonnes apte à la navigation fluviale, selon qu'il bat pavillon canadien, américain et libérien. Les coûts de fonctionnement d'un navitre battant pavillon américain excéderaient 11 millions de dollars par année tandis qu'avec un pavillon canadien, les coûts atteindraient 5,5 millions de dollars et 3,5 millions de dollars dans le cas d'un pavillon libérien. Si l'on examine les coûts de main d'oeuvre des navires américains naviguant sur le fleuve St-Laurent, ils sont de 48 p. 100 supérieurs à ceux de navires battant pavillon canadien.

M. Tobin: Si l'on s'inquiète, c'est parce que la loi Jones va contre les intérêts des Américains, particulièrement dans le cas des Grands lacs, car les coûts de fonctionnement de leurs navires sont tellement élevés du fait qu'ils se sont construits un cocon. Toutefois, on s'inquiète aussi des mesures de protection dont bénéficieront les Américains en vertu de la loi Jones pour ce qui a trait au cabotage américain, et aussi de la suppression des droits comme l'envisage le libre-échange. Cela voudrait dire que des navires américains pourraient venir ici sans payer de droits et cela pourrait avoir des répercussions sur notre industrie de la construction navale.

En second lieu, étant donné les dispositions relatives à l'investissement de l'entente sur le libre-échange, et étant donné que les Américains sont protégés chez eux, nous pouvons craindre qu'ils établissent des filiales au Canada et fassent venir leur navire, ce qui déplacerait alors les investisseurs canadiens, ceux qui ont participé au développement économique de notre pays. C'est pour cela que l'Association Dominion Marine nous demande d'assortir le projet de loi de dispositions restrictives en matière d'investissement.

M. G. White: L'Association canadienne des manufacturiers préfèrent que l'on s'en remette aux forces du marché.

M. Tobin: Mais tout le monde pense cela. Il n'empêche que la loi Jones existe. Compte tenu de cela, est-il

[*Text*]

you would prefer to see market forces prevail, when the reality of the Jones Act is there? It is like a huge elephant: you can close your eyes and it is not there, but when you open them and start to do business, it is there.

Mr. Donald S. Wiersma (Manager of Transportation, Canadian Manufacturers' Association): Mr. Tobin, I gather your question is a bit peripheral to the point of our brief.

Mr. Tobin: Yes. I am going to come back to the point of your brief in a second.

I am asking you how you feel about their recommendation that we put restrictions on foreign investment in the Canadian shipping industry in this bill. You did not address that, but they subsequently emphasized it in a letter after their appearance. You may or may not have been aware of it if you read the minutes of the meeting.

Mr. Wiersma: I would like to see the broader context of that request.

Mr. Tobin: That will also affect your ability to get, theoretically, the cheapest possible freight rate: whether or not there is more competition. Correct?

Mr. Wiersma: Yes.

Mr. Tobin: So you have no comment at this time?

Mr. Wiersma: No, I think not.

Mr. Tobin: Specifically on your recommendation, which is that no duty be payable on a non-Canadian ship in the coasting trade when no suitable Canadian ship is available to provide the service, the committee has noted in information that was provided to us that for the shipbuilding industry in Canada today there are in effect no subsidies, at least not federally granted, to the shipbuilding industry, compared with subsidies of anywhere from 5%, 10%, to 50% provided by other nations, particularly some Asian nations. So in reality we are not very competitive.

I suppose it raises the question that if you remove entirely the duties payable on waiver or on a licence arrangement for a non-Canadian ship are we again exposing the Canadian coasting trade to unfair competitive advantages?

• 1220

Mr. G. White: We do not believe so.

Mr. Tobin: Why?

Mr. G. White: Our membership is quite happy to use the Canadian flagship if a Canadian flagship is available.

[*Translation*]

raisonnable de vouloir s'en remettre aux forces du marché malgré l'existence de cette loi? C'est comme un énorme éléphant: on peut toujours fermer les yeux et nier sa présence mais lorsqu'on les ouvre et qu'on cherche à faire quelque chose, sa présence fait obstacle.

M. Donald S. Wiersma (gestionnaire des transports, Association canadienne des manufacturiers): Monsieur Tobin, votre question ne touche qu'indirectement les propos de notre mémoire.

M. Tobin: Oui. Je vais d'ailleurs revenir à votre mémoire dans un instant.

Je vous demande ce que vous pensez de la recommandation de la Dominion Marine, à savoir que nous ajoutions au projet de loi des dispositions restreignant les investissements étrangers de l'industrie de l'expédition maritime canadienne. Vous n'avez pas répondu à cela, et je précise que l'association en question a réitéré sa demande par écrit après l'avoir faite de vive voix devant le Comité. Vous n'êtes peut-être pas au courant de cela, mais cela figure au procès verbal du Comité.

M. Wiersma: J'aimerais remettre cette demande dans une perspective plus vaste.

M. Tobin: Cela affectera aussi, tout au moins en principe, votre possibilité d'obtenir les tarifs de marchandises les plus avantageux, qu'il y ait concurrence ou non. C'est bien cela?

M. Wiersma: Oui.

M. Tobin: Vous n'avez donc rien à dire là-dessus?

M. Wiersma: Non, je ne crois pas.

M. Tobin: Maintenant, au sujet de votre recommandation, à savoir qu'aucun droit ne soit imposé pour l'utilisation d'un navire étranger pour le cabotage lorsqu'aucun navire canadien n'est disponible, le Comité a pris note des renseignements que lui a fournis à cet égard l'industrie de la construction navale du Canada. Cette dernière nous a dit qu'à l'heure actuelle, le Canada ne lui accorde aucune subvention tout au moins pas le fédéral, tandis que certains autres pays, particulièrement des pays asiatiques, donnent eux une aide qui s'échelonne de 5 à 10 p. 100 à 50 p. 100. Nous ne sommes donc pas vraiment très concurrentiels.

Je pense que cela nous pousse à nous demander si l'on exposerait pas l'industrie canadienne du cabotage à une situation nettement désavantageuse, si l'on supprime entièrement les droits perçus dans les cas d'exemption ou lorsqu'on accorde une licence à un navire étranger.

M. G. White: Nous ne le pensons pas.

M. Tobin: Pourquoi?

M. G. White: Nos membres sont tout à fait disposés à utiliser les navires battant pavillon canadien s'ils sont disponibles.

[*Texte*]

Mr. Tobin: And you do overwhelmingly.

Mr. G. White: We do. The point is that if there is no suitable Canadian flagship available, we do not see why there should be a duty imposed.

Mr. Tobin: Because the duty, as you well recognize, becomes a form not of absolute protection, but a form of protection, preventing nations that have unfair competitive advantages in terms of labour costs from coming in and putting an end to a Canadian industry.

Mr. G. White: I do not believe there are any ships being built in Canada at the present time.

Mr. Tobin: It is true. But on those that are coming in, duty is being paid as they are being used here.

Mr. Wiersma: I think the fact of the matter is that what is practised now is working to the disadvantage of the shipper, because those costs get immediately transferred to the cost of moving his goods, and they are not doing the shipbuilding industry any good. It is totally revenue-driven and puts a measure of non-competitiveness into the Canadian manufacturing system—if one could even identify that it was helping the shipbuilding industry. We have a case in point here. Mr. Bard from Noranda faces a situation in which it is not helping the shipbuilding industry with anything; yet they have to face these higher costs, and we believe that this is just a non-productive measure for any industry.

Mr. Tobin: Well, I have to say to our witnesses that we have heard a great deal of testimony, as you will appreciate, expressing the opposite point of view. The job of the committee is to try to weigh and balance the various points of view. It is in your interest to get the cheapest competitive rate means of transportation; it does not matter what flag is flying, or where the ship comes from, providing that it is a safe and adequate and meets all the regulations. We understand that and appreciate that.

We have to weigh that against the desirability of having a Canadian coastal trade and Canadian employees and Canadian ships as much as possible plying Canadian waters. So I suppose what I am asking you, notwithstanding your own point of view—which is well-appreciated, which you promote, we understand that—are you submitting to us, in your view, that it is really not going to have any significant displacement away from Canadian-flagged vessels to foreign-flagged vessels if the duty is no longer applicable? Is that what you are telling us?

Mr. G. White: That is our contention.

Mr. Wiersma: That is our contention.

Mr. R.R. Bard (Noranda Sales Corporation Ltd.): I think I can elaborate on that.

[*Traduction*]

M. Tobin: Et vous le faites dans la grande majorité des cas.

M. G. White: Oui, mais s'il n'existe aucun navire battant pavillon canadien de disponible, nous ne voyons pas pourquoi nous devrions payer des droits.

M. Tobin: C'est parce que le droit en question, comme vous ne l'ignorez sans doute pas, constitue une forme de protection limitée, qui empêche certaines nations jouissant d'avantages injustes pour ce qui est de leur coût de main-d'oeuvre de venir ici et de détruire l'industrie canadienne.

M. G. White: Je ne crois pas que l'on construise beaucoup de navires au Canada en ce moment.

M. Tobin: C'est vrai. Cependant, dans la mesure où on se sert de navires étrangers on perçoit des droits.

M. Wiersma: Je pense que les arrangements actuels sont nuisibles à l'expéditeur étant donné que les coûts supplémentaires qu'ils représentent sont immédiatement répercutés sur le coût de transport des marchandises, ce qui ne donne rien de bon à l'industrie de la construction navale. Il s'agit tout simplement d'une mesure destinée à augmenter les revenus, et en outre, elle rend l'industrie canadienne de la fabrication moins concurrentielle, même si l'on réussissait à prouver qu'on aide ainsi l'industrie de la construction navale. Nous pouvons justement citer un exemple à l'appui. La Société Noranda de M. Bard est confrontée à une situation qui n'aide nullement l'industrie de la construction navale; elle doit cependant payer ces coûts majorés, ce qui nous paraît tout à fait contre-productif pour quelque industrie que ce soit.

M. Tobin: Eh bien, je dois vous dire que nous avons entendu un très grand nombre de témoins qui étaient d'un avis contraire. Le Comité devra trouver le point d'équilibre entre ces deux points de vue divergents. Il est dans votre intérêt d'obtenir des taux les plus avantageux possible pour le transport de vos marchandises, quel que soit le pavillon du navire ou son origine, pourvu que le transport s'effectue en toute sécurité, de façon satisfaisane et conformément aux règlements. Nous sommes bien conscients de cela.

Cela dit, nous devons aussi tenir compte du fait qu'il est souhaitable de maintenir une industrie canadienne de cabotage en eaux canadiennes, avec ses employés et ses navires canadiens. En conséquence, malgré le point de vue que vous avez exprimé, et que nous avons bien compris, j'aimerais savoir si d'après vous, la suppression du droit n'entrainerait pas un déplacement significatif du trafic canadien au profit des navires étrangers. Est-ce votre avis?

M. G. White: C'est notre avis.

M. Wiersma: C'est ce que nous pensons.

M. R.R. Bard (Société des ventes Noranda Limitée): Je crois pouvoir expliciter ceci.

[*Text*]

Mr. Tobin: Okay, let me flip it over now, because I am just a layman. I just happened to get elected to Parliament and they gave me a job to sit here. You fellows are the experts, obviously.

If I flip that over in my mind, if it is not going to make that much difference one way or the other whether the duties are payable or not in terms of how you source your freight, then I have to ask myself what is the great competitive advantage to you other than the duty cost itself of getting rid of the duty, in terms of being able to access other shippers. What you are arguing with me is that you basically are going to source proportionately your freight without a duty the way it is being sourced today and has been for many years—a massive proportion going to Canadian shipping and a minor, very minor proportion going to foreign-flagged vessels. That is not going to change, you say.

Mr. Bard: Let me elaborate on that a little bit. In our case, we have time-chartered a chemical carrier to move sulphuric acid between our producing plants in Valleyfield, Quebec and Belledune, New Brunswick. Most of the acid goes offshore.

Mr. Tobin: So it is a stop along the way for you. Sorry for interrupting.

Mr. Bard: Because of production problems, we occasionally have to import that ship to move acid, to keep either one of the plants running, between Canadian ports. Now in each case we have to apply for a waiver, and the application automatically says that there are no Canadian ships that could move that acid, period. So we automatically get a waiver but then we pay the duty. In our case, or in anyone's case for that matter, if there are no Canadian ships available, you should not have to stop production. But to move it, we have to import the ship, pay the duty, and then carry on its normal trade.

• 1225

Mr. Tobin: You are saying that in your particular case there is no Canadian ship available period, not just at a specific point in time.

Mr. Bard: That is right.

Mr. Tobin: Therefore, why should a duty apply? A very reasonable question.

Mr. Bard: That is right.

Mr. Wiersma: It is a penalty that has no benefit to the Canadian manufacturer or to the Canadian shipbuilding industry.

Mr. Tobin: Why would you make the distinction then in your recommendation to the committee between that kind of circumstance which you have outlined, where we are not in fact protecting anything because it does not

[*Translation*]

M. Tobin: Bien, allez-y car je ne suis qu'un profane à cet égard. Je ne suis qu'un député. Vous êtes manifestement les experts.

S'il est vrai que la suppression du droit n'entraînera pas grand-chose, alors je dois me demander quel avantage vous voyez à le supprimer, à part le fait que vous n'aurez plus à le payer; j'entends par là comment aurez-vous davantage accès à d'autres expéditeurs. Vous m'affirmez que vous allez obtenir vos marchandises sans payer les droits actuels, même si ces droits pendant des années ont servi à aider les expéditeurs canadiens et un nombre minime de navires battant pavillon étranger. Vous affirmez que cela ne changera rien.

M. Bard: Si vous permettez, j'aimerais m'expliquer. Nous avons affrété un navire-citerne pour qu'il transporte de l'acide sulfurique entre nos usines de Valleyfield, au Québec et celle de Belledune, au Nouveau-Brunswick. La plus grande quantité de cet acide est transportée par mer.

M. Tobin: Il s'agit donc d'une escale. Je m'excuse de vous interrompre.

M. Bard: En raison de nos problèmes de production, de temps à autre, nous devons utiliser un navire étranger pour transporter l'acide afin que l'une ou l'autre de nos usines continue de fonctionner. Or chaque fois que nous le faisons, nous devons obtenir une exemption et, en vertu de ce processus, l'exemption est automatiquement accordée dès lors qu'aucun navire canadien ne peut transporter l'acide, point final. Nous obtenons donc l'exemption pourvu que nous payions le droit. En l'occurrence, ou même dans n'importe quel autre cas semblable, s'il n'y a pas de navire canadien disponible, on ne devrait pas être obligé d'interrompre nos activités de production. Toutefois, pour le transport, nous devons importer le navire, payer les droits et le navire poursuit ensuite ses activités normales.

M. Tobin: Vous prétendez que dans ce cas-ci, il n'y a pas du tout de navires canadiens disponibles, et non pas qu'il n'y en avait pas à un moment précis.

M. Bard: C'est exact.

M. Tobin: Par conséquent, pourquoi faudrait-il imposer des droits? Cela me semble une question très raisonnable.

M. Bard: C'est exact.

M. Wiersma: Il s'agit d'une amende qui ne présente aucun avantage pour le constructeur canadien ou l'industrie de la construction navale canadienne.

M. Tobin: Pourquoi faire une distinction dans votre recommandation au Comité entre ce genre de situation que vous décrivez, dans laquelle nous ne protégeons absolument rien parce qu'il n'y a rien en place, et cette

[*Texte*]

exist, and the circumstance where there may be in a particular industry a particular commodity being moved in Canadian ships available from time to time, and which would like the right to be able to at least... which theoretically is what the waiver system does.

Mr. Bard: In actual practice, between Vancouver or any British Columbia port and an east coast Canadian port, there is no movement.

Mr. Tobin: That is intercoastal.

Mr. Bard: There are cases when movements take place and you apply for a waiver.

Mr. Tobin: Yes.

Mr. Wiersma: Our waiver system really, or our request really is what you are saying: why do you not differentiate? Because the waiver system says when there is no suitable vessel available, that is the kind of example that Noranda has placed here, and there are others in the Canadian industry. Therefore, that is exactly what we are saying.

Mr. Tobin: But we have to make the distinction, though, and perhaps just to be clear in my own mind between no duty payable when there is no suitable Canadian flag vessel. Not vessel per se, but... I guess what I am saying is I have some sympathy when you are talking to me about an industry where there simply is not within the Canadian shipping industry a specialized area, that type of vessel available, period. By available, I mean it does not exist versus not being available at a given point in time.

I am still interested in seeing some measures to ensure that where there is a Canadian ability to move products, that Canadian industry be given some chance to say they are ready, willing, and able to compete and they want to put an offer in, as opposed to you telling me there are some specialty-type products being moved and within the Canadian industry we do not have that type of vessel at all, period.

Mr. Bard: That is right.

Mr. Tobin: Then I absolutely agree with what you are saying. You understand the distinction I am making.

Mr. Bard: Yes, but under the present waiver system the Canadian owner is protected anyway.

Mr. Tobin: Yes.

Mr. Bard: It has to go past the Water Transport Committee before a waiver is granted, which in itself protects the Canadian operator.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, the witnesses have raised a very interesting point, one that we will want to look at more closely. I pass to my colleagues.

[*Traduction*]

situation particulière où il pourrait y avoir une industrie ou un bien en particulier transporté par des navires canadiens disponibles à certains moments, et qui voudraient avoir le droit, à tout le moins de... C'est ce que prévoit en théorie le régime de dispenses.

M. Bard: Ce qui se produit vraiment, c'est qu'entre le port de Vancouver ou n'importe quel port de la Colombie-Britannique et un port de la côte est canadienne, il n'y a aucun transport.

M. Tobin: D'une côte à l'autre.

M. Bard: Si, dans certains cas, il y a transport, et on présente une demande de dispense.

M. Tobin: Oui.

M. Wiersma: Nous avons de fait un régime de dispenses, où nous pouvons présenter une demande, si c'est bien ce que vous dites: pourquoi ne faites-vous pas la différence? Le régime de dispenses entre en jeu lorsqu'il n'y a pas de navires adéquats disponibles, c'est le genre d'exemple que donnent Noranda et d'autres dans l'industrie canadienne. C'est exactement ce que nous soutenons.

M. Tobin: Cependant, nous devons établir une distinction et je dis, afin que ce soit bien clair dans mon esprit, qu'il n'y a pas de droit à payer lorsqu'il n'y a pas de navires adéquats battant pavillon canadien. Lorsqu'il n'y a pas vraiment de navires, mais... Ce que je veux dire, en réalité, c'est que j'éprouve une certaine sympathie lorsque vous me parlez d'une industrie où il n'y a pas de secteur spécialisé dans la marine marchande canadienne, où il n'y a pas par exemple ce genre de navires disponible. Par disponible, je veux dire qu'il n'y en a absolument pas et non pas qu'il peut y en avoir à certains moments.

Je préconise que l'on prenne des mesures afin qu'il y ait des navires canadiens pour transporter des produits, que l'industrie canadienne puisse concurrencer les autres et présenter une offre, et non pas qu'elle ne dispose d'aucun navire pour transporter certains produits spécialisés.

M. Bard: C'est vrai.

M. Tobin: Je suis donc tout à fait d'accord avec vous. Vous comprenez cette distinction que je fais.

M. Bard: Oui, mais sous l'actuel régime de dispenses, le propriétaire canadien est protégé de toute façon.

M. Tobin: Oui.

M. Bard: Il faut que le cas soit présenté au Comité de transport par eau avant que la dispense soit accordée, ce qui protège le propriétaire canadien.

M. Tobin: Monsieur le président, le témoin soulève une question très intéressante, et nous voudrons peut-être l'étudier de plus près. Je cède la parole à mes collègues.

[*Text*]

Mr. Johnson: I wonder if the witnesses could tell us how frequently they do have occasion to use foreign ships because there are no Canadian vessels suitable or available.

Mr. G. White: It is not a frequent happening. Can you elaborate as to the number of times a year, Don?

Mr. Wiersma: The percentage is very low. I think it is something like a couple of percent of the total volume moved, but in a number of cases they are tanker-type vessels and the cost can be quite significant. The calculation is based on 120 times the duty times fair market value per month. You get instances sometimes where the ship is brought in at the end of the month, is in for a couple of days and is in for the first couple of days of the next month.

We have been told that some of these movements could add say $30,000 to the duty cost of the movement of the cargo. That is substantial to that specific movement.

Mr. Johnson: I was just looking through here to see... Your colleague from Noranda mentioned having to use a vessel for sulphuric acid, but I could not see anything in the...

Mr. Wiersma: It is not in this brief. I mean, that is—

Mr. Johnson: No, no. I was looking through the waivers that were issued last year to see if mention had been given to that, and I could not find it. Did you use foreign ships last year for sulphuric acid? Last year, did you have to use foreign vessels to move any goods?

• 1230

Mr. Bard: We use both Canadian and foreign.

Mr. Johnson: I mean, did you have to use foreign ships last year?

Mr. Bard: We have an acid tanker on permanent time-charter. Before we time-charted it there was no Canadian yard or operator interested in quoting, so we had to go outside.

Mr. Johnson: I was looking through this document for all the ships where approval was given for waivers that were applied for, and I could not see—

Mr. Bard: We have not used it this year. It was 1987.

Mr. Johnson: So when you do have to use a foreign ship, is the rate higher than the Canadian rate?

Mr. Bard: Absolutely. But let me qualify that. It is higher in our case because we already have one under long-term time-charter.

[*Translation*]

M. Johnson: Les témoins pourraient-ils nous dire s'ils doivent fréquemment utiliser des navires étrangers parce qu'il n'y a pas de navires canadiens appropriés ou disponibles.

M. G. White: Ce n'est pas très fréquent. Pouvez-vous nous dire combien de fois par année, Don?

M. Wiersma: Le pourcentage est très faible. Quelques points de pourcentage du volume total des marchandises transportées, mais dans un certain nombre de cas, il s'agit de navires-citernes et les coûts peuvent être très élevés. Le calcul se fait de cette façon: 120 fois les droits par la juste valeur marchande par mois. A certains moments, le navire arrive à la fin du mois, est là pendant quelques jours, et aussi pendant les premiers jours du mois suivant.

On nous a dit que certains de ces déplacements pouvaient ajouter 30,000$ aux droits versés pour le transport des marchandises. Ce sont des sommes importantes pour ce transport spécifique.

M. Johnson: Je consultais ces documents pour voir... Vos collègues de Noranda ont dit qu'ils avaient dû utiliser un navire pour le transport de l'acide sulfurique, mais je ne vois rien dans...

M. Wiersma: Ce n'est pas mentionné dans ce mémoire. Je veux dire par là que...

M. Johnson: Non, non. Je regardais simplement les dispenses accordées l'an passé pour voir si l'on mentionnait la chose, mais je ne l'ai pas trouvée. Avez-vous utilisé des navires étrangers l'an passé pour le transport d'acide sulfurique? Avez-vous utilisé des navires étrangers l'an passé pour transporter des marchandises?

M. Bard: Nous avons utilisé à la fois des navires canadiens et des navires étrangers.

M. Johnson: Avez-vous été obligé d'utiliser l'an passé des navires étrangers?

M. Bard: Nous avons un navire-citerne pour le transport de l'acide, affrété à terme mais de façon permanente. Auparavant, il n'y avait pas de chantier canadien ou d'exploitant qui voulait donner des prix, par conséquent il a fallu nous adresser à l'extérieur.

M. Johnson: J'ai examiné tout ce document pour voir tous les navires approuvés une fois qu'une demande de dispense a été présentée et je n'ai pas pu voir...

M. Bard: Nous n'en avons pas utilisé cette année. C'était pour 1987.

M. Johnson: Lorsque vous devez utiliser des navires étrangers, est-ce que le fret était plus élevé que le tarif canadien?

M. Bard: Certainement. À la vétité, il est plus élevé dans notre cas parce que nous avons déjà un navire sous contrat à long terme.

[*Texte*]

Mr. Johnson: A lot of people keep saying that the reason companies use foreign ships is they can get cheaper freight rates. I think it leaves an impression with shipowners that companies deliberately put off applying for a waiver until they need the ship to move the cargo the next day, that they are trying to beat the system. That is unfair to the Canadian owners. But if what I heard from the Canadian Salt Company, and now what you are saying, that usually you have to pay more for the foreign ship than you do for the domestic vessel, then that argument I have been listening to for years is not a valid argument: that they use foreign ships because it is cheaper.

Mr. Bard: I will qualify that. In our case, and I am sorry I will have to restrict it to our particular circumstances, we use foreign ships because there are no Canadian ships available.

Mr. Tobin: Not just at any given time, they just are not available in the industry.

Mr. Bard: They are just not available.

Mr. Johnson: I suppose the next question I would have to ask is whether there is sufficient work for another Canadian vessel other than the one you already use. Is it worth while for somebody else to get a ship of the type you use?

Mr. Bard: No Canadian operator has ever considered that there is enough need. That is part of our problem.

Mr. Johnson: My next question is for your colleague. You are with the cement company. Do you have to use foreign ships to haul cement?

Mr. G. White: No. In actual fact we are Canadian shipowners. The one ship we operate regularly on the Great Lakes is Canadian-built, Canadian-flagged, Canadian-crewed. We have had occasion to bring product in from offshore, but that has just been a straight international movement with trans-shipment to Montreal and then onto a Canadian ship. My company has had no problem with the waiver system, or any necessity to use it.

Mr. Johnson: So your function really is because you are a part of the association—

Mr. G. White: Part of the CMA.

Mr. Johnson: I see. We had a witness here one day. I am sure he had his figures confused. But he was saying that only 10% of the cargo moved coastwise was moved in Canadian bottoms. I think what you have said is—

Mr. G. White: I think it would be more like 99.9%.

[*Traduction*]

M. Johnson: Beaucoup de gens prétendent que la raison pour laquelle les compagnies utilisent des navires étrangers, c'est qu'elles peuvent obtenir des taux de fret moins élevés. Les propriétaires de navire ont l'impression que les compagnies retardent délibérément la demande de dispense jusqu'à ce qu'elles aient besoin d'un navire pour transporter des marchandises le lendemain, qu'elles essaient en quelque sorte de tirer parti du système. Ce n'est pas juste pour les propriétaires canadiens. Si ce que nous avons entendu de la Canadian Salt Company et ce que vous nous dites aujourd'hui est vrai, à savoir qu'habituellement il faut payer davantage pour un navire étranger que pour un navire canadien, cet arguement qu'on me ressert depuis des années n'est pas valable, savoir: que l'utilisation des navires étrangers est moins coûteuse.

M. Bard: Je m'explique. Dans notre cas, et je m'excuse de devoir me limiter à une situation particulière, nous utilisons des navires étrangers parce qu'il n'y a pas de navires canadiens disponibles.

M. Tobin: Ce n'est pas qu'il n'y en ait pas à un moment donné, il n'y en a tout simplement pas dans l'industrie.

M. Bard: Il n'y en a pas du tout.

M. Johnson: Ma question suivante serait donc: est-ce qu'il y a suffisamment de travail pour un autre navire canadien mis à part celui que vous utilisez déjà. Est-ce que ça vaut la peine pour quelqu'un d'obtenir le genre de navire que vous utilisez?

M. Bard: Aucun exploitant canadien n'a jamais vraiment crû que ce besoin existait. Cela fait partie du problème.

M. Johnson: Ma question suivante s'adresse à votre collègue. Vous travaillez pour une compagnie de ciment. Est-ce que vous devez utiliser des navires étrangers pour transporter du ciment?

M. G. White: Non. De fait, nous sommes propriétaires. Le navire que nous exploitons régulièrement sur les Grands lacs est de construction canadienne, il bat pavillon canadien et son équipage est canadien. Nous avons eu l'occasion de faire venir des produits de l'extérieur, mais il s'agissait d'un transport international pur et simple avec transbordement à Montréal et la suite du voyage se faisait sur navire canadien. Le régime de dispenses n'a pas causé de difficultés à ma compagnie, nous ne nous sommes pas vus non plus dans l'obligation de l'utiliser.

M. Johnson: Vous exercez donc cette fonction parce que vous faites partie de l'association. . .

M. G. White: Nous faisons partie de l'AMC.

M. Johnson: Je vois. Nous avons entendu un témoin un jour, je suis certain qu'il y avait confusion dans ses chiffres, car il nous disait que 10 p. 100 seulement des marchandises en cabotage étaient transportées par des navires canadiens. D'après ce que vous nous avez dit. . .

M. G. White: Ce serait plutôt 99.9 p. 100.

[*Text*]

Mr. Johnson: I knew it was an error at the time, but I wanted to get on the record what you are saying.

Mr. G. White: I do not think the Canadian Manufacturers' Association has any problem with the cabotage trade or Canadian-flagged or Canadian-built ships. From my own company's experience it is quite an efficient industry.

Mr. Johnson: So what you are saying, from what I can gather from your brief, is you would like to see the duty on foreign ships removed when there are no Canadian ships available.

• 1235

Mr. Wiersma: That is exactly it, because that serves no purpose other than to drive up costs for the exporter or the Canadian manufacturer.

Mr. Johnson: Did you ever give any thought to a lesser duty, so there would be only enough to pay the Water Transport Committee administrative costs to handle the waivers and so on? The way you were putting it, it was almost as if the duty from the foreign ships were generating revenue for the government.

Mr. Wiersma: Yes.

Mr. Johnson: But that is something that had never crossed my mind, to ask officials for the actual duty that is collected on foreign ships. I wonder if it is greater than the actual cost of administering the Water Transportation Committee.

Mr. Wiersma: I do not know what that cost would be. We are getting now into a kind of user-pay principle, and I think perhaps we do not want to get into that here. It is a principle we want to establish with the committee this morning; that is, we feel it is unfair, that it is not competitive, that it does not make business sense to have that kind of set-up when the government establishes that the capacity does not exist yet to levy this duty, which serves only to balance the budget, I suppose. It cannot be that much, but it certainly does not serve transportation or the shipbuilding industry. That is the bottom line of our brief.

Mr. Johnson: Does it act as a deterrent, though?

Mr. G. White: It could conceivably do so. A lot of products are priced very competitively, and if in a short time period you had to go offshore to get another ship and it added $60,000 to your costs, that $60,000 would presumably come straight off your bottom line if you did not have the luxury of passing it on to your customer.

Mr. Johnson: What I meant, I suppose, is this. If it is costing more to move goods on a foreign ship than on a Canadian ship, I know it has to be passed along to the customer. But what I am wondering is if there were no duty, would there be more applications for waivers to bring in foreign ships?

Mr. Bard: Yes, but the waiver system itself would control that.

[*Translation*]

M. Johnson: Je savais qu'il faisait erreur, mais je voulais que vous nous disiez publiquement ce qu'il en est.

M. G. White: Je ne pense pas que le cabotage des navires battant pavillon canadien ou construit au Canada pose des difficultés à l'Association des manufacturiers canadiens. D'après l'expérience de notre compagnie, il s'agit d'une industrie tout à fait efficace.

M. Johnson: D'après ce que vous nous dites, d'après votre mémoire aussi, vous aimeriez que les droits imposés aux navires étrangers soient dispensés lorsqu'il n'y a pas de navires canadiens disponibles.

M. Wiersma: C'est tout à fait cela, car ces droits ne servent qu'à augmenter les coûts de l'exportateur ou du fabricant canadien.

M. Johnson: Avez-vous jamais songé à un droit moins élevé, afin que le comité de Transport par eau dispose de suffisamment d'argent pour les coûts administratifs entraînés par les dispenses, par exemple? D'après ce que vous nous dites, c'est comme si le gouvernement obtenait des recettes des droits imposés aux navires étrangers.

M. Wiersma: Oui.

M. Johnson: Je n'ai jamais jamais songé à demander aux fonctionnaires quels droits réels ils percevaient sur les navires étrangers. Je me demande s'ils sont plus élevés que les coûts réels de l'administration du comité de Transport par eau.

M. Wiersma: Je ne connais pas les coûts. Nous en venons plus ou moins au principe selon lequel l'utilisateur paye, et je crois qu'il ne faudrait peut-être pas l'adopter ici. Nous voulons le souligner ici au Comité ce matin, nous estimons que ce principe est injuste, non concurrentiel, et il n'a pas de sens du point de vue des affaires puisque le gouvernement sait que nous n'avons pas encore la capacité de percevoir ces droits, qui ne servent qu'à équilibrer le budget. La somme n'est pas si importante, et on ne servira certainement pas de cette façon l'industrie du transport ou de la construction navale. Voilà vraiment le message de notre mémoire.

M. Johnson: Serait-ce un moyen de dissuasion?

M. G. White: Peut-être. Beaucoup de produits sont établis de façon très concurrentielle, et si sur une courte période il fallait s'adresser à l'extérieur pour obtenir un autre navire et ajouter 60,000$ aux coûts, ces 60,000$ seraient retirés des profits si l'on ne pouvait pas se payer le luxe de les répercuter sur les clients.

M. Johnson: Cela signifie, je suppose, que si cela coûte plus cher sur un navire étranger que sur un navire canadien, je sais que le coût doit être répercuté sur les clients. S'il n'y avait pas de droits imposés, je me demande s'il y aurait davantage de demandes de dispense pour faire venir un navire étranger?

M. Bard: Oui, mais le régime de dispense existe pour contrôler la situation.

[*Texte*]

Mr. G. White: We are not against the waiver system, only the duty attached to it. We think the waiver system works reasonably effectively.

Mr. Tobin: I want to go back to what Morrissey was touching on. It is my understanding from listening to other witnesses—particularly, we had a witness from Canada Cement, and I do not know if you have seen his presentation or not—that the duty on a foreign ship in a close competitive situation may sufficiently raise the cost of a foreign vessel—marginally, but nevertheless sufficiently—so that Canadian vessels that otherwise would not be competitive become competitive in terms of their pricing arrangement. Now, you are in the business. Would you agree with that, or is it so marginal as to be a non-factor?

Mr. G. White: I could possibly work out a scenario to make that true.

Mr. Tobin: Yes, but in general it is not the case.

Mr. G. White: I would not have thought so.

Mr. Tobin: So it is one one-twentieth of 25%?

Mr. Bard: That is right.

Mr. Tobin: Why are you fellows so upset about one one-twentieth of 25%? Now, in your case you have my sympathy, but generally as a rule—because I think if the equipment is not available in the country then we are just taxing you, period—it is just a revenue grab.

Mr. Bard: Yes, but that can apply to many producers. The same principle would apply.

Mr. Tobin: You know and I know that ultimately the real motivation for any government of any stripe—I am not being partisan here—is revenue. Michael Wilson wants it; he needs it. But without knowing what the numbers are, in the greater scheme of things, the duty level does not add up to a hell of a lot.

• 1240

Mr. G. White: In terms of total dollars, I think you are probably correct.

Mr. Tobin: So it is the principle then, from the manufacturers' point of view?

Mr. Wiersma: Yes, and to specific movements. I was just relating to Mr. Johnson that in the bulk liquid movements you may have to do this at the end of one month and right into the beginning of the next, so you are now levied with two months of costing. That could be in the order of $25,000 or $30,000. That is significant for one cargo. It may not be large in totality, so is hurtful.

Mr. G. White: Just going back to your question about cement, cement is a very low-value product, salt is another one. You could add—

[*Traduction*]

M. G. White: Nous ne sommes pas contre le régime de dispense, mais contre seulement les droits qui y sont liés. Nous estimons que le régime de dispense est raisonnablement efficace.

M. Tobin: Je veux revenir à la question soulevée par Morrissey. Après avoir entendu l'autre témoin—surtout celui de Ciment Canada, je ne sais pas si vous avez ou non vu son mémoire—je me demande si le droit imposé à un navire étranger dans une situation très concurrentielle augmente suffisamment les coûts de ce navire étranger—de façon marginale, mais néanmoins suffisante—pour que les navires canadiens qui autrement ne sont pas concurrentiels le deviennent à cause de leurs prix établis. Vous êtes dans ce domaine. Êtes-vous d'accord avec cela, ou s'agit-il d'une augmentation marginale d'un facteur presque inexistant?

M. G. White: Je pourrais peut-être vous donner une exemple pour vous le démontrer.

M. Tobin: Oui, mais de façon générale ce n'est pas le cas.

M. G. White: Je ne croirais pas.

M. Tobin: Il s'agit donc de un vingtième de 25 p. 100?

M. Bard: C'est exact.

M. Tobin: Pourquoi êtes-vous si inquiet de ce vingtième de 25 p. 100? Pour ce qui est de votre cas, vous avez ma sympathie, mais de façon générale—étant donné que l'équipement n'est pas disponible au pays, on ne fait que vous imposer, un point, c'est tout—il ne s'agit que d'une question de recette.

M. Bard: Oui, mais de nombreux producteurs peuvent se trouver dans cette situation. Le même principe s'appliquerait.

M. Tobin: Vous savez, et je sais aussi, qu'en définitive les vraies raisons d'un gouvernement, quel qu'il soit—et je ne fais pas preuve de partisanerie ici—est d'obtenir des recettes. Michael Wilson les veut, il en a besoin. Sans connaître les chiffres, dans l'ensemble, les droits ne représentent pas une somme énorme.

M. G. White: Si l'on tient compte de la somme totale, vous avez probablement raison.

M. Tobin: Du point de vue des fabricants, il s'agit donc du principe, n'est-ce pas?

M. Wiersma: Oui, et pour le transport spécifique. Comme le disait M. Johnson, pour le transport en vrac de liquide, le transport peut avoir lieu à la fin du mois et chevaucher le début du mois suivant, par conséquent on impose des droits pour deux mois. Ces droits peuvent s'élever à 25,000 ou 30,000 dollars. C'est une somme importante pour une cargaison. Ce n'est peut-être pas important dans l'ensemble, mais cela fait mal.

M. G. White: Pour en revenir à votre question au sujet du ciment, le ciment est un produit de très faible valeur, comme c'est le cas pour le sel. On pourrait ajouter. . .

[*Text*]

Mr. Tobin: I am sorry, the Canadian Salt Company is—

Mr. G. White: With these low-value products you often end up spending a lot more money moving them than you do actually manufacturing or mining them. Your profit margin can be minimal.

Mr. Tobin: So therefore the duty does become a significant factor.

Mr. G. White: Yes, it could.

Mr. Tobin: But generally speaking it is not a significant competitive factor.

Mr. G. White: I think generally speaking it would not be. From my own company's point of view we have imported product from, for example, Spain and Greece at times when business was sufficiently good, so we could not supply everything from Canada. That then becomes a marketing decision. Do you import something when you are not going to make any money, just to satisfy your customers?

Mr. Tobin: We got some excess capacity at Corner Brook, at North Star Cement, any time you need some extra.

Mr. G. White: We know about that.

Mr. Tobin: Oh, you know about that. In laymen's terms, so we all understand what we are talking about, what is at stake here for you? You referred in your brief to the freedom to move, deregulation, market forces and so on, and the spirit of the new transportation environment we are supposed to be living in. The principle at stake is almost as large if not larger in macro terms than the economic impact of the duty. Is that a fair comment?

Mr. Wiersma: Let us not forget the individual shipper that is impacted by this. We have given a few examples I think and those cannot be disregarded. But it certainly is totally against that principle—

Mr. Tobin: Now, let me be the devil's advocate, because I know that you are probably familiar with Bill C-75, what was clause 4. Do you remember that?

Mr. Wiersma: Later to become Bill C-39. Is that the one?

Mr. Tobin: Correct. There was a clause that would give the Minister the power to start recovering some of the Government of Canada's costs in a whole variety of ways. It would be assigned to the shipping industry, but ultimately it would be passed back to you. There was a great debate about doing it by regulation versus spelling it out in the bill. In fact, I filibustered that bill and clause 4 vapourized between Ministers.

Where would be the advantage to your organization if, on the one hand, duties were dropped on the waiver system, but on the other hand the government came back

[*Translation*]

M. Tobin: Excusez-moi, la Canadian Salt Company est. . .

M. G. White: Dans le cas de ces produits de faible valeur, on finit souvent par dépenser beaucoup plus d'argent pour leur transport que pour leur fabrication ou leur extraction. La marge de profits peut être minime.

M. Tobin: Par conséquent, le droit devient un facteur important.

M. G. White: Il pourrait le devenir.

M. Tobin: Toutefois, de façon générale, il ne s'agit pas d'un facteur concurrentiel important.

M. G. White: En général, je ne crois pas. Je me place du point de vue de ma propre compagnie, nous avons importé des produits d'Espagne et de Grèce, par exemple, à des périodes où les affaires étaient suffisamment bonnes; par conséquent nous ne pourrions nous approvisionner de tout au Canada. Cela devient une décision de marketing. Est-ce qu'on importe si l'on ne fait pas d'argent, simplement pour satisfaire ses clients?

M. Tobin: Nous avons une capacité excédentaire à Corner Brook, à North Star Cement, si jamais on a besoin de montant additionnel.

M. G. White: Nous sommes au courant.

M. Tobin: Oh, vous êtes au courant. En termes simples, nous comprenons tous ce dont il s'agit, ce que cela représente pour vous? Vous avez parlé dans votre mémoire d'aller de l'avant, de la déréglementation, des forces du marché, etc., et aussi de l'esprit du nouveau milieu de transport par lequel nous sommes censés vivre. Le principe en cause est presque aussi important sinon plus important en macro-langage que ne l'est l'effet économique du droit. Est-ce juste?

M. Wiersma: N'oublions pas le simple expéditeur qui en subit les répercussions. Nous vous avons donné quelques exemples, il ne faut pas les oublier. Cette situation va tout à fait à l'encontre du principe. . .

M. Tobin: Permettez-moi de me faire l'avocat du diable, car je sais que vous connaissez probablement le projet de loi C-75, et ce que contient l'article 4. Vous en souvenez-vous?

M. Wiersma: Le projet de loi qui plus tard est devenu le projet de loi C-39, c'est bien celui-là?

M. Tobin: C'est juste. Il contenait un article qui devait donner au ministre le pouvoir de commencer à recouvrer de diverses façons certains coûts encourus par le gouvernement du Canada. Ils étaient prévus pour l'industrie du transport maritime, mais en définitive ils vous seraient transmis à vous. On a beaucoup discuté s'il fallait procéder par voie de règlement ou s'il fallait le signifier dans le projet de loi. De fait, j'ai fait de l'obstruction systématique pour ce projet de loi, et l'article 4 s'est évaporé entre les ministres.

Où serait l'avantage pour votre organisation si, d'une part, les droits disparaissaient du régime de dispense, et si par ailleurs, le gouvernement présentait de nouveau un

[*Texte*]

with an amended Bill C-39 or Bill C-75, the Canada Shipping Act, and a reinstatement of that clause 4?

Mr. G. White: It could be very detrimental to us.

Mr. Tobin: It could be, yes. Sometimes it is better to take the money and... What is the gamblers' song? Know when to hold, know when to fold, and know when to run.

Mr. G. White: Our argument was not against the principles of user pay.

Mr. Tobin: I was there. I am with you.

Mr. G. White: It was the fact that clause 4 was so totally open-ended.

Mr. Tobin: Precisely. It was a blank cheque. It was a loaded shotgun, and the target was uncertain. I totally agree. I think you have done pretty well overall.

Mr. G. White: For that one particularly, we thank you.

Mr. Tobin: I mean in the overall scheme of things. I am defending the government a little bit. Michael Wilson has to get his pound of flesh here somewhere.

Anyway, let me just say that I have great sympathy for the example that was given by your colleague to your right. I have certainly heard what you have said with regard to the duty system, but we obviously want to hear more witnesses. Thank you.

Mr. Johnson: Like Mr. Tobin, I want to be non-partisan too. I want to put it on the record that it was not the present administration that introduced the 1/120 duty. Actually, what this administration is doing is bringing in Bill C-52, and hopefully, for any inadequacies in the piece of legislation, this committee will make amendments to it and probably erase some of the economic deterrents that might have been put in place by previous governments. I want to be non-partisan like Mr. Tobin in saying that.

• 1245

The Acting Chairman (Mr. Thacker): Mr. White, Mr. Bard, and Mr. Wiersma, on behalf of the committee I certainly thank you for coming forth. The longer those of us who are in public life spend in public life, the more we come to appreciate the contribution that members make at their own expense, or at the expense of their individual companies, to think about these bills and to come in and share their expertise and experience with us. Hopefully, it will result in a better bill.

I regret to inform you, with respect to the 1/120 rule you would like to have abolished, that this particular legislative committee does not have the legal power or capacity to do it, but it does not mean that we will not be talking to other members and the Minister of Finance on a more personal basis to take a look at it again. We are restricted to the actual amendments we can make to the

[*Traduction*]

projet de loi C-39 ou C-75 modifié, la Loi sur la marine marchande du Canada, et rétablissait l'article 4?

M. G. White: Cela nous ferait à tous beaucoup de tort.

M. Tobin: Oui, c'est possible. C'est parfois plus avantageux de prendre de l'argent et... Quel est ce refrain au sujet du joueur? Il faut savoir quand retenir, quand plier bagage et quand disparaître.

M. G. White: Nous n'avons pas présenté d'arguments contre les principes de paiment par l'utilisateur.

M. Tobin: J'étais présent. Je suis d'accord avec vous.

M. G. White: Il s'agissait plutôt du fait que l'article 4 laissait tout à fait la voie libre.

M. Tobin: Exactement. C'est un peu comme un chèque en blanc, une carabine chargée, avec une cible incertaine. Je suis tout à fait d'accord. Je crois que dans l'ensemble vous avez très bien agi.

M. G. White: Nous vous remercions, sur ce point surtout.

M. Tobin: Je voulais parler de l'ensemble. Je défends un peu le gouvernement. Michael Wilson doit trouver quelque chose à se mettre sous la dent quelque part.

De toute façon, je prête une oreille sympathique à cet exemple que nous a donné votre collègue de droite. J'ai bien compris ce que vous nous avez dit au sujet du régime de dispense, et nous voulons, bien sûr, entendre d'autres témoins. Je vous remercie.

M. Johnson: Tout comme M. Tobin, je ne veux pas faire preuve d'esprit de clocher. Je voulais que ce soit consigné au procès-verbal, ce n'est pas l'administration actuelle qui a adopté ce droit de un cent-vingtième. L'administration en réalité présente le projet de loi C-52, et nous espérons que s'il y a des inexactitudes dans le texte législatif le Comité présentera des amendements et fera disparaître les éléments de dissuasion économique introduits par les gouvernements précédents. Je le dis en toute impartialité, comme M. Tobin.

Le président suppléant (M. Thacker): Messieurs White, Bard et Wiersma, permettez-moi au nom de tous les membres du Comité de vous remercier d'être venus. Plus longtemps nous sommes dans la vie publique, plus nous apprécions les dépenses engagées par les membres des associations, à titre individuel ou au titre de leur société, pour étudier ces projets de loi et partager avec nous leur expérience et leur compétence. Il en résultera, nous l'espérons, un bien meilleur projet de loi.

Au sujet de la règle du 1/120e que vous aimeriez voir abolie, j'ai le regret de vous dire que le comité législatif n'a pas de pouvoir juridique ni d'autorité pour le faire, mais cela ne signifie pas que nous n'allons pas en discuter personnellement avec les autres députés et le ministre des Finances pour qu'on examine de nouveau la chose. Nous sommes limités aux amendements qu'on peut apporter au

[*Text*]

bill that is before us, but nonetheless we appreciate your coming in and sharing that view with us. Thank you.

Mr. G. White: Thank you, Mr. Chairman.

Mr. Tobin: On a point of order—I am curious, and perhaps you can enlighten me—I agree with you that we do not have the power to change the 1/120 rule, because that would be done elsewhere, primarily Revenue Canada; but whether we could change the interpretation in Bill C-52 and the words "to abolish duty" under the coastal trade is open to interpretation. In other words, if you said to change it from 1/120 to 1/150, up or down, then I would agree that it is not in the bill to be done; but you can certainly change the terms and definitions in Bill C-52 so it simply would not apply. That could be done. I am not saying that it will be, but it certainly could be.

The Acting Chairman (Mr. Thacker): We will certainly take that under notice; and you having raised it, Mr. Tobin, I am sure it will be thoroughly researched and reported back to us.

Members of the committee, just before we adjourn I have a proposal for you. We have now heard our last witness, with the possible exception of the Canadian Petroleum Association, whom we have invited to come in next week to give us some more evidence on the hydrocarbon production platforms. I am therefore proposing that the committee adjourn until Tuesday, March 8, at 11 a.m. to start clause-by-clause, and I am also proposing that members have their proposed amendments in by 5 p.m. on Monday, March 7. Does that sound reasonable?

Mr. Tobin: That sounds perfectly reasonable to me.

I just want to note that a couple of people were in the room at our last meeting—I cannot give you their names—who indicated to me verbally that they either had submitted or intended to submit a request to appear as witnesses. I asked them what industry they were attached with and they said they were in shipbuilding. I think they are consultants or architects. I do not know if they are with a particular company, but they had been sitting here for a number of days through a period of testimony. Have you had a request?

The Clerk of the Committee: Was it the Canadian Shippers Council?

Mr. Tobin: Probably that is who it was, yes. It was this question, by the way, which is very interesting to us, of the exemption of rigs that they were quite interested in, because they had sat through the testimony that particular day and seemed to be motivated by the end of the day that they wanted to come and have something to say as well.

[*Translation*]

projet de loi, à l'étude, mais néanmoins nous apprécions votre visite et vos opinions. Je vous remercie.

M. G. White: Je vous remercie, monsieur le président.

M. Tobin: J'invoque le règlement—je suis curieux, mais vous pouvez peut-être éclairer ma lanterne—je suis d'accord avec vous, nous n'avons pas le pouvoir de modifier le règlement concernant le 1/120e, ce doit être fait ailleurs, surtout à Revenu Canada, mais quant à savoir si nous pouvons modifier l'interprétation du projet de loi C-52 et les mots «abolir le droit» quand il s'agit de cabotage, cela est discutable. Autrement dit, si vous prétendez qu'il faut changer 1/120e pour 1/150e, à la hausse ou à la baisse, je suis d'accord, le projet de loi ne le prévoit pas, mais on peut certainement modifier les modalités des définitions du projet de loi C-52 pour que cette règle ne s'applique tout simplement pas. Ce peut être fait. Je ne dis pas que ce sera fait, mais ce pourrait l'être.

Le président suppléant (M. Thacker): Nous prenons avis de ce qui a été dit, et comme vous avez soulevé la question, monsieur Tobin, je suis certain que vous allez faire la recherche et nous en faire rapport.

Avant que nous ajournions, je voudrais vous faire une proposition. Nous avons maintenant entendu nos derniers témoins, à l'exception peut-être de l'Association pétrolière canadienne, que nous avions invitée à venir la semaine prochaine pour nous parler des plates-formes de production d'hydrocarbure. Je vous propose donc que le Comité s'ajourne jusqu'à mardi le 8 mars à 11 heures, nous ferons alors l'étude article par article du projet de loi. Je vous propose également que les membres du Comité qui ont des amendements à proposer, les soumettent d'ici 17 heures le lundi 7 mars. Est-ce que cela vous semble raisonnable?

M. Tobin: Je crois que c'est tout à fait raisonnable.

Je souligne simplement que quelques personnes qui assistaient à notre dernière réunion—je ne veux pas vous citer de noms—m'ont laissé entendre verbalement qu'elles voulaient présenter ou qu'elles avaient l'intention de présenter une demande pour comparaître comme témoins. Je leur ai demandé à quelles industries elles appartenaient et elles m'ont répondu qu'elles étaient dans la construction navale. Je crois qu'il s'agit d'experts-conseil ou d'architectes. Je ne sais pas si elles travaillent pour une société en particulier, mais ces personnes sont venues pendant plusieurs jours entendre les témoignages. Est-ce que vous avez reçu une demande à cet effet?

Le greffier du Comité: Est-ce qu'il s'agit du Conseil des expéditeurs canadiens?

M. Tobin: C'est probablement d'eux qu'il s'agit. C'est la question qui nous intéressait beaucoup et qui les intéresse également, celle de l'exemption des plates-formes de forage. Ils ont assisté aux séances cette journée-là et semblaient à la fin de la journée vouloir venir nous dire quelque chose.

[*Texte*]

The Acting Chairman (Mr. Thacker): Perhaps our clerk would be kind enough to touch base with them again.

Mr. Tobin: You should check that before we write out that last group as a possibility. I would certainly like to hear from them.

The Acting Chairman (Mr. Thacker): Yes, and if possible then he could book them for next Wednesday as well.

Mr. Tobin: Sure. That is all I am saying. I do not think we need to change your timetable, Mr. Chairman.

Mr. Johnson: The Canadian Federation of Labour are not appearing now, are they?

The Acting Chairman (Mr. Thacker): No, they have declined. They have indicated that they will just send a brief and they do not need any more.

We stand adjourned until Tuesday, March 8, at 11 a.m.

[*Traduction*]

Le président suppléant (M. Thacker): Le greffier voudra bien communiquer avec ces personnes de nouveau.

M. Tobin: Il faudrait peut-être vérifier avant de dire que nous avons entendu le dernier groupe. J'aimerais certainement entendre ce que ces gens ont à nous dire.

Le président suppléant (M. Thacker): Oui, si c'est possible nous pourrions les entendre également mercredi prochain.

M. Tobin: C'est tout ce que je voulais dire, monsieur le président. Je ne crois pas qu'il faille changer notre horaire.

M. Johnson: La Fédération canadienne du travail ne va pas comparaître, n'est-ce-pas?

Le président suppléant (M. Thacker): Non, ils ont décliné l'invitation. Ils nous dit qu'ils voulaient simplement envoyer un mémoire et que c'est tout.

Nous ajournons la séance jusqu'au mardi 8 mars à 11 heures.

Canada Post Postage paid
Postes Canada Port payé
Book rate
Tarif des livres
K1A 0S9
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Canadian Manufacturers Association:

Graeme L.M. White, Manager of Distribution and Transportation for Lake Ontario Cement Limited and Chairman of the Marine Committee of the National Transportation Committee of the Canadian Manufacturers Association;

Donald S. Wiersma, Transportation Manager;

R.R. Baird, Manager, Bulk Handling, Noranda Sales Corporation Ltd.

TÉMOINS

De l'Association canadienne des manufacturiers:

Graeme L.M. White, directeur de la distribution et du transport de la *Lake Ontario Cement Limited*, et président du Comité maritime du Comité national des transports de l'Association canadienne des manufacturiers;

Donald S. Wiersma, directeur du Transport;

R.R. Baird, directeur, Marchandises en vrac, *Noranda Sales Corporation Ltd.*

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 7

Thursday, March 3, 1988

Chairman: Marcel R. Tremblay

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 7

Le jeudi 3 mars 1988

Président: Marcel R. Tremblay

Minutes of Proceedings and Evidence of the Legislative Committee on

BILL C-52

An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature

Procès-verbaux et témoignages du Comité législatif sur le

PROJET DE LOI C-52

Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale

RESPECTING:

Order of Reference

CONCERNANT:

Ordre de renvoi

WITNESSES:

(See back cover)

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Second Session of the Thirty-third Parliament, 1986-87-88

Deuxième session de la trente-troisième législature, 1986-1987-1988

LEGISLATIVE COMMITTEE ON BILL C-52

Chairman: Marcel R. Tremblay

Members

Iain Angus
Patrick Crofton
Michael Forrestall
Girve Fretz
Morrissey Johnson
Fernand Robichaud
Blaine A. Thacker—(7)

(Quorum 4)

Richard Chevrier
Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 94(4)

On Thursday, February 25, 1988:

Iain Angus replaced Les Benjamin.

On Monday, February 29, 1988:

Brian Tobin replaced Fernand Robichaud.

On Thursday, March 3, 1988:

Fernand Robichaud replaced Brian Tobin.

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE PROJET DE LOI C-52

Président: Marcel R. Tremblay

Membres

Iain Angus
Patrick Crofton
Michael Forrestall
Girve Fretz
Morrissey Johnson
Fernand Robichaud
Blaine A. Thacker—(7)

(Quorum 4)

Le greffier du Comité
Richard Chevrier

Conformément à l'article 94(4) du Règlement

Le jeudi 25 février 1988:

Iain Angus remplace Les Benjamin.

Le lundi 29 février 1988:

Brian Tobin remplace Fernand Robichaud.

Le jeudi 3 mars 1988:

Fernand Robichaud remplace Brian Tobin.

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from the Canadian Government Publishing Center, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MARCH 3, 1988
(10)

[*Text*]

The Legislative Committee on Bill C-52, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature, met at 9:30 o'clock a.m. this day, in room 209 West Block, the Acting Chairman, Michael Forrestall, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Fernand Robichaud and Blaine A. Thacker.

Witnesses: *From the Professional Great Lakes Pilots Corporation*: R.A. Stevenson, President; J.J. Watson, Vice-President.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference, dated Wednesday, September 16, 1987, concerning Bill C-52, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other activities of a commercial nature (*see Minutes of Proceedings and Evidence, Wednesday, October 14, 1987, Issue No. 1*).

The Committee resumed consideration of Clause 2.

R.A. Stevenson made a statement and, with J.J. Watson, answered questions.

At 10:16 o'clock a.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Elizabeth B. Kingston
Committee Clerk

PROCÈS-VERBAL

LE JEUDI 3 MARS 1988
(10)

[*Traduction*]

Le Comité législatif sur le projet de loi C-52, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale, se réunit aujourd'hui à 9 h 30, dans la pièce 209 de l'Édifice de l'ouest, sous la présidence de Michael Forrestall, (*président suppléant*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Fernand Robichaud et Blaine A. Thacker.

Témoins: *De la Professional Great Lakes Pilots Corporation*: R.A. Stevenson, président; J.J. Watson, vice-président.

Le Comité examine de nouveau son ordre de renvoi du mercredi 16 septembre 1987 relatif au projet de loi C-52, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale (*voir Procès-verbaux et témoignages du mercredi 14 octobre 1987, fascicule nº 1*).

Le Comité examine de nouveau l'article 2.

R.A. Stevenson fait une déclaration, puis lui-même et J.J. Watson répondent aux questions.

À 10 h 16, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Greffier de Comité
Elizabeth B. Kingston

EVIDENCE

[*Recorded by Electronic Apparatus*]

[*Texte*]

Thursday, March 3, 1988

• 0936

The Chairman: Order, please. I apologize for your chairman. He has asked if I would fill in for him this morning.

We shall resume consideration of Bill C-52, an act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature. We will continue, as we have in the past, with consideration of clause 2.

On clause 2—*Definitions*

The Chairman: Might I on your behalf welcome to the committee this morning Mr. R.A. Stevenson, president of the Corporation of Professional Great Lakes Pilots, and Mr. J.J. Watson, the vice-president. The procedure is fairly straightforward, gentlemen. We invite you, if you wish, to make an opening statement, and then we shall proceed with questioning.

Mr. R.A. Stevenson (President, Corporation of Professional Great Lakes Pilots): It is a pleasure to be here and to meet all you gentlemen.

The Corporation of Professional Great Lakes Pilots was established in December 1961 when we received our letters patent. The purpose of the corporation is to promote the practice and progress of the professional pilots in the interests of the members and to undertake and to pursue the study of questions of common interest to the members with government authorities, shipping companies, and any public or private body or person.

We, the Corporation of Professional Great Lakes Pilots, cannot support Bill C-52 for the following reasons. We have great concern about the following paragraphs: 4.(a), (b), (c), and (d); 5.(a) and (b); 6.(1)(a) and (b), 6.(2)(a), (b), and (c).

If Bill C-52 is passed allowing foreign vessels to trade coastwise and to license for up to 12 months, it will destroy the Great Lakes fleet. Several ships have already been reflagged, and of the ships that are left the majority are over 10 years old, with no ships being built and none on the order books. It is quite evident that with a small upturn in the amount of cargo being carried there will be a shortage of ships, or there could be a self-induced shortage by reflagging ships and sending the old ones to the scrap yard. This will allow foreign ships to be given a licence for up to 12 months to do coasting work and thus be chartered by the shipping companies.

TÉMOIGNAGES

[*Enregistrement électronique*]

[*Traduction*]

Le jeudi 3 mars 1988

Le président: La séance est ouverte. Le président vous transmet ses excuses; il m'a demandé de le remplacer ce matin.

Nous reprenons l'examen du projet de loi C-52, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale. Comme d'habitude, nous reprenons à l'article 2.

Article 2—*Définitions*

Le président: Au nom des membres du Comité, je souhaite la bienvenue ce matin à M. R.A. Stevenson, président de la Corporation des pilotes professionnels des Grands lacs, qui est accompagné de M. J.J. Watson, vice-président. La formule est très simple, messieurs. Vous pouvez faire une déclaration si vous le voulez, après quoi nous passerons aux questions.

M. R.A. Stevenson (président, Corporation des pilotes professionnels des Grands lacs): Messieurs, je suis ravi d'être ici et de faire votre connaissance.

La Corporation des pilotes professionnels des Grands lacs a été créée en décembre 1961, date à laquelle nous avons reçu nos lettres patentes. La Corporation a pour but de défendre les intérêts des pilotes professionnels et de suivre les dossiers qui touchent ses membres auprès des autorités publiques, des compagnies de navigation et de toute personne ou organisme public ou privé.

La Corporation des pilotes professionnels des Grands lacs est dans l'impossibilité d'appuyer le projet de loi C-52 pour les raisons suivantes. Les alinéas suivants sont pour nous source de grande inquiétude: 4.a), b), c) et d); 5.a) et b); 6.(1)a) et b), 6.(2)a), b), et c).

La flotte des Grands lacs disparaîtra si, aux termes du projet de loi C-52, les navires étrangers sont autorisés à faire du cabotage et à obtenir un permis d'une durée maximum de 12 mois. Plusieurs navires battent maintenant un nouveau pavillon et la plus grande partie de ceux qui restent ont plus de 10 ans d'âge, sans compter qu'aucun navire n'est actuellement en construction et qu'aucune commande ne figure sur les carnets des chantiers navals. Il suffira d'une petite augmentation des marchandises à transporter pour qu'il y ait une pénurie de navires; de même, une pénurie pourrait être créée de toutes pièces, si l'on faisait changer de pavillon aux navires et si l'on envoyait les plus vieux à la ferraille. Ainsi, les navires étrangers pourraient obtenir un permis de cabotage de 12 mois et être affrétés par les compagnies de navigation.

[*Texte*]

This bill has no protection for the shipyards; the shipping companies are already building ships offshore, and we think there is a good likelihood that the ships will be flying a foreign flag. This can end up in a substantial loss of jobs both to the seamen and to the shipyard workers, and we think it is possibly premeditated.

• 0940

The navigation schools on the Great Lakes have been closed down and the cadet program has ended. For the last two years Dominion Marine has been attacking the pilots of the Great Lakes Pilotage Authority, even though we handle very few of their ships. In our district we handle none.

They have also pressured the Great Lakes Pilotage Authority to amend the pilotage regulations to allow foreign shipmasters to be able to do their own pilotage after 15 one-way trips, even though the pilots, who were all masters and were serving in the area since they first went to sea, had to do 50 apprentice trips before they were given a pilotage licence. With this cavalier attitude to the safety of the environment, to the safety of the seaway equipment, and to the safety of the transport system, we think they are looking forward to a more substantial bottom line with the passing of this bill, rather than to any national interest.

The Chairman: Thank you very much. Mr. Robichaud.

Mr. Robichaud: Mr. Chairman, I want first to thank Mr. Stevenson for taking the time to come to meet with the committee and give us his views on Bill C-52.

In your comments, you say you think the omissions you speak about, clause 4 and the other you mentioned, were premeditated. Why—to exclude your services from being compulsory?

Mr. Stevenson: If they transfer or bring in these ships, as I said, coast-wise, it is premeditated to exclude our services, yes. I see no other reason for attacking us, when we do not handle Dominion Marine vessels.

Mr. Robichaud: How much of a loss would that be to your association?

Mr. Stevenson: It would be no loss, really, to our association, because we are employees of the Great Lakes Pilotage Authority. If you take monetary loss, it would be no great loss.

Mr. Robichaud: But a loss of work.

Mr. Stevenson: It would be a loss of work, certainly. But it would be no loss monetarily to us.

What I see here is that by doing this you are endangering the environment by having 15 one-way trips, which to me is absolutely ludicrous. That is what they are

[*Traduction*]

Le projet de loi ne contient aucune mesure de protection pour les chantiers navals. Les compagnies de navigation font déjà construire leurs navires à l'étranger et, selon nous, il est fort probable que ces navires battront pavillon étranger, ce qui fera perdre un nombre considérable d'emplois aux marins et aux travailleurs des chantiers navals, ce qui, à notre avis, est peut-être le but recherché.

Les écoles de navigation sur les Grands lacs ont fermé leurs portes et le programme d'élève-pilote n'existe plus. Depuis deux ans, la Dominion Marine s'en prend aux pilotes de l'Administration de pilotage des Grands lacs, même si nous ne prenons en charge qu'un très petit nombre de ses navires. Dans notre district, pas un seul.

Elle a aussi exercé des pressions sur l'Administration de pilotage des Grands lacs pour qu'elle modifie ses règlements de manière à permettre aux capitaines étrangers d'assurer eux-mêmes le pilotage après 15 allers, même si les pilotes, qui étaient tous capitaines et qui travaillaient dans cette région depuis la première fois où ils ont pris la mer, ont dû effectuer 50 voyages à titre d'apprentis avant d'obtenir leur brevet de pilote. Devant tant de désinvolture à l'égard de l'environnement, du matériel de la Voie maritime et de la sécurité du système de transport, nous pensons qu'elle songe davantage à arrondir ses bénéfices, grâce à ce projet de loi, qu'à promouvoir l'intérêt national.

Le président: Merci beaucoup. Monsieur Robichaud.

M. Robichaud: Monsieur le président, je tiens à remercier M. Stevenson d'avoir pris la peine de venir nous rencontrer pour nous exposer son point de vue sur le projet de loi C-52.

Vous avez dit qu'il y avait un but recherché dans les articles 4 et suivants, que vous avez énumérés, à cause des omissions. Quel était ce but? Ne plus rendre vos services obligatoires?

M. Stevenson: Si on fait venir ici ces navires pour faire du cabotage, c'est qu'on cherche à se dispenser de nos services, oui. Je ne vois pas pour quelle autre raison on s'en prendrait à nous vu que nous ne nous chargeons pas des navires de la Dominion Marine.

M. Robichaud: Quelle perte subirait votre association?

M. Stevenson: Notre association ne subirait aucune perte, en fait, parce que nous sommes des employés de l'Administration de pilotage des Grands lacs. Financièrement, ce ne serait pas une grosse perte.

M. Robichaud: Mais vous perdriez du travail?

M. Stevenson: On perdrait du travail, c'est certain. Mais financièrement, nous ne subirions aucune perte.

A mon avis, les 15 allers prévus dans ce projet de loi mettent en danger l'environnement parce que c'est tout à fait ridicule. C'est ce qu'elle cherche. Cela représente une

[*Text*]

after. It is a danger to the environment, to the safety of other shipping, to the safety of the equipment, and to the safety of the whole transportation system.

Mr. Robichaud: When you say the lack of a Canadian pilot on board those ships is a danger to the environment—

Mr. Stevenson: We are carrying very volatile liquids. A good deal of very, very volatile liquid is being carried in tankers from Sarnia, Midland-Michigan, and Chicago. If you have an accident and this gets into the fresh water, you are going to put the environment people who have been doing a great deal of work in the cleaning up of the lakes back by decades.

Mr. Robichaud: When you say "foreign-owned", are you speaking of American ships also?

Mr. Stevenson: No, I am not speaking of the American ships. The American ships are very well equipped. Their masters are first-class. They have been brought up in the system. In no way can I ever knock an American ship.

Mr. Robichaud: They would have the same competency, then, as the Canadian pilots would have.

Mr. Stevenson: Yes, definitely; and the Canadian masters too.

Really, for the Canadian masters to say 15 trips. . . it makes no difference whether they are doing 15 trips or they are doing 50. They were brought up in the system. If you say 50 trips, they have done it. They are going backwards and forwards all the time. They could do 50 trips in three years, and probably more than that. But to bring in this thing about 15 trips is ludicrous.

Mr. Angus: Mr. Stevenson and Mr. Watson, welcome. It is a pleasure seeing you again, Mr. Stevenson. The last time I guess was in Thunder Bay, at the International Association of Shipmasters conference.

For the information of the committee, to start with, what is the difference in conditions or requirements for pilots on the lakes versus the river? It has always been my understanding that it is much less restrictive, shall we say, for the vessel owners in terms of requirements for pilots on the lakes as opposed to the rivers. Can you give us a very quick comparison?

• 0945

Mr. Stevenson: Yes, I can give you a comparison. Traditionally, the masters on the lakes did their own pilotage work. I am talking now about Canadian ships. With the passage of the Great Lakes Pilotage Bill, there were to be two qualifications in confined areas, and they were a pilotage licence—these were the pilots for the foreign ships—and the domestic trade were to carry a pilotage certificate. This is done world-wide in any pilotage area.

[*Translation*]

menace pour l'environnement, la sécurité des autres navires, du matériel et du système de transport entier.

M. Robichaud: Quand vous dites que l'absence de pilotes canadiens à bord de ces navires est un danger pour l'environnement. . .

M. Stevenson: Nous transportons des liquides très explosifs. Une grande quantité de liquide très volatile est transportée à bord de navires-citernes à partir de Sarnia, Midland-Michigan et Chicago. En cas de déversement accidentel, on va anéantir des dizaines d'années de travail accompli par les responsables de l'assainissement des Grands lacs, qui ont fait un travail magnifique.

M. Robichaud: Quand vous parlez de navires qui appartiennent à des étrangers, parlez-vous des navires américains?

M. Stevenson: Non, je ne parle pas des navires américains. Ces bâtiments sont très bien équipés. Ils sont commandés par des capitaines irréprochables. Ils ont fait leurs armes dans le réseau des Grands lacs. Je n'ai rien à redire contre les navires américains.

M. Robichaud: Les capitaines américains sont donc aussi compétents que les pilotes canadiens.

M. Stevenson: Oui, pour sûr. Comme les capitaines canadiens.

Honnêtement, 15 voyages pour les capitaines canadiens. . . Ça ne change rien qu'ils en fassent 15 ou 40. C'est dans les Grands lacs qu'ils ont appris. Si vous exigez 40 voyages, ils les ont déjà faits. Ils font des aller-retour à tout bout de champ. Ils peuvent faire 40 voyages en trois ans, et probablement davantage. Mais cette histoire de 15 voyages, ça n'a pas d'allure.

M. Angus: Monsieur Stevenson, monsieur Watson, je vous souhaite la bienvenue. Je suis ravi de vous revoir, monsieur Stevenson. La dernière fois que je vous ai rencontré, c'était à Thunder Bay, je crois, à la Conférence de l'Association des capitaines.

Pour notre gouverne, dites-nous d'abord en quoi les exigences applicables aux pilotes des Grands lacs se distinguent de celles qui s'appliquent aux pilotes du fleuve. J'ai toujours cru que, pour les armateurs, on exigeait beaucoup moins des pilotes des Grands lacs que des pilotes fluviaux. Pouvez-vous nous faire une courte comparaison?

M. Stevenson: Oui. Normalement, les capitaines des Grands lacs assurent eux-mêmes le pilotage. Je parle ici des navires canadiens. Aux termes du projet de loi sur le pilotage dans les Grands lacs, il devait y avoir deux types de brevets dans des zones limitées: un brevet de pilotage—les pilotes pour les navires étrangers—et un certificat de pilotage pour le cabotage intérieur. C'est ainsi que cela se fait partout dans le monde.

[*Texte*]

The Dominion Marine Association thumbed its nose at the authority. I was on the board. We offered to give the masters on the board of the Great Lakes Pilotage Authority at the time the pilotage certificates under the grandfather clause.

Mr. Angus: All masters?

Mr. Stevenson: All masters and senior mates. We offered to give them certificates under the grandfather clause. They told their masters and mates that if they took this, they would be fired. They applied to the Great Lakes Pilotage Authority for a waiver, and since then they have been given a blanket waiver. They provide the names of their masters and mates who are going to be doing the piloting to the pilotage authority, and they receive a blanket waiver for the year.

In my opinion, it is totally illegal. It is the same as if you want a driving license. You go to the chairman and say, I have been driving for years; just give me a piece of paper to say I have been driving. They are thumbing their noses at authority, and they have thumbed their noses at authority.

When I was on the board, I said let us take them to court. Let us prove it. However, it was not done. I was just one member. But I still think that is what should have been done. I have nothing against any of these people, but I do think you should stick to the letter of the law. This was the law as it was written, and this law should have been abided by.

Mr. Angus: So today, regardless of the length of service of the master or the mate, they do not require pilots on the lakes.

Mr. Stevenson: No, they do not require pilots. I am not arguing about it in any way at all, as I said. The only thing I say is if they wanted to put something in, then let us say 50 trips. It makes no difference whether you do 15 or 50 trips for these masters. They are backwards and forwards all the time between Thunder Bay and the St. Lawrence River ports. It makes not the slightest bit of difference. You can even say 75 in three years, if you want.

Mr. Angus: But now you are saying they are changing the regulations for foreign masters.

Mr. Stevenson: That is right.

Mr. Angus: As long as they have 15 one-way trips over three years?

Mr. Stevenson: Yes, with one trip in the last twelve months.

Mr. Angus: How do you see that tying into Bill C-52?

[*Traduction*]

La Dominion Marine Association a fait un pied de nez à l'Administration. J'étais au conseil. Nous étions prêts à donner à tous les capitaines du conseil de l'Administration de pilotage des Grands lacs à l'époque un certificat de pilotage en vertu du principe des droits acquis.

M. Angus: Tous les capitaines?

M. Stevenson: Tous les capitaines et tous les capitaines en second. Nous leur avons offert un certificat sous le régime du principe des droits acquis. L'Association a menacé de congédier tous les capitaines et tous les capitaines en second s'ils acceptaient. Elle a demandé une exemption à l'Administration, ce qu'elle a obtenue depuis. Elle donne à l'Administration de pilotage le nom de ses capitaines et de ses capitaines en second qui assureront le pilotage et elle obtient une dispense d'une durée d'un an.

A mon avis, cela est tout à fait illégal. C'est comme si celui qui veut un permis de conduire réclamait un permis sous prétexte qu'il conduit depuis des années. Elle a fait un pied de nez à l'Administration et elle le fait encore.

Quand j'étais au conseil, j'ai proposé qu'on les traîne devant les tribunaux. J'ai voulu qu'on défende notre cause. Cependant, cela n'a pas été fait. J'étais le seul de cet avis. N'empêche, je trouve encore que c'est ainsi qu'on aurait dû procéder. Je n'ai rien contre ces gens-là, mais je trouve qu'on doit respecter la Loi à la lettre. C'est ce que la Loi disait et c'est ce qu'il aurait fallu faire.

M. Angus: C'est donc dire qu'aujourd'hui, quelle que soit l'ancienneté du capitaine ou du capitaine en second, ils n'ont pas besoin de pilotes pour naviguer sur les Grands lacs.

M. Stevenson: C'est cela. Mais, comme je l'ai dit, cela, je ne le discute pas du tout. Tout ce que je dis, c'est que s'il doit y avoir une exigence, que ce soit une cinquantaine de voyages. Pour ces capitaines, cela ne change rien que ce soit 15 ou 50. Ils font constamment l'aller-retour entre Thunder Bay et les ports du Saint-Laurent. Cela ne change absolument rien. Vous pouvez même mettre 75 voyages en trois ans, si vous le voulez.

M. Angus: Mais vous dites que l'on change maintenant les règles pour les capitaines étrangers.

M. Stevenson: Oui.

M. Angus: Pourvu qu'ils aient accompli 15 voyages dans l'une ou l'autre direction dans une période de trois ans?

M. Stevenson: Oui, pourvu que l'un de ceux-là ait été effectué dans les 12 derniers mois.

M. Angus: Et quel rapport voyez-vous avec le projet de loi C-52?

[*Text*]

Mr. Stevenson: They have already started reflagging. Five ships left last year and were reflagged. They went outside and registered in Vanuatu or Liberia.

Mr. Angus: These are Canadian-owned vessels?

Mr. Stevenson: Canadian-owned vessels that have left the lakes and been registered in Vanuatu or Liberia. If more do this, there is going to be a shortage. This is what I said. There could very easily be an induced shortage of tonnage. The ships are getting old. There is nothing on the order books in the shipyards. Either by scrapping or by reflagging, you can induce a shortage.

When I came to this country 40 years ago, there were 250 deep-sea ships, and that was in 1948. Eight years later, there were none.

The Chairman: I was on one myself, so there were some.

Mr. Stevenson: Later than that? Deep-sea?

The Chairman: Oh, yes—1951, 1952, 1953, 1954.

• 0950

Mr. Stevenson: I said eight years later there was none. How much later?

The Chairman: 1948 to 1956; you are close.

Mr. Stevenson: I am pretty close, am I not?

The Chairman: You are pretty close.

Mr. Angus: Are you guys going to quibble over a year back that far? I was around then too, but not in the same—

The Chairman: I apologize.

Mr. Angus: I mean, the government will say, and I think rightfully, that Bill C-52 is only a minor change to what already exists, that it is a redefinition of Canadian to exclude the British, so it is really not much of a change.

Mr. Stevenson: If they were going to just exclude the British, why not have left it as it was, with the repatriation of the Constitution, and exclude the British and have left it as it was? Why the 12-month licence?

Mr. Angus: In terms of the operation of the existing act and the exemptions that have been given, I would assume it is your pilots, your members, who would be on those vessels. Have you determined that there have been at least perceived abuses of the exemption, allowing vessels in that really were not needed because there were other Canadian vessels around?

[*Translation*]

M. Stevenson: Certains ont déjà commencé à faire changer de pavillon aux navires. Cinq navires sont partis l'année dernière pour changer de pavillon. Ils sont allés s'immatriculer au Vanuatu ou au Libéria.

M. Angus: Il s'agit de navires qui appartiennent à des Canadiens?

M. Stevenson: Ce sont des navires qui appartiennent à des Canadiens qui ont quitté les Grands lacs et qui ont été immatriculés au Vanuatu ou au Libéria. Si d'autres en font autant, il y aura une pénurie. C'est ce que j'ai dit. Il pourra très facilement y avoir une pénurie de navires créée de toutes pièces. Ces navires se font vieux. Les carnets de commande des chantiers navals sont vides. En les mettant à la ferraille ou en changeant de pavillon, il est possible de créer une pénurie.

Quand je suis venu au Canada il y a 40 ans, il y avait 250 navires de haute mer; c'était en 1948. Huit ans plus tard, il n'y en avait plus un seul.

Le président: Si, j'étais à bord de un de ceux-là.

M. Stevenson: Après cette date? Des navires de haute mer?

Le président: Oh, oui: 1951, 1952, 1953, 1954.

M. Stevenson: J'ai dit que huit ans plus tard il n'en restait plus. Jusqu'à quelle année?

Le président: De 1948 à 1956; vous êtes proche.

M. Stevenson: Je suis pas mal proche, vous ne trouvez pas?

Le président: Pas mal.

M. Angus: Vous n'allez quand même pas faire des histoires pour une année, alors que ça remonte si loin? J'y étais moi aussi mais pas dans le même. . .

Le président: Excusez-moi.

M. Angus: Le gouvernement va, à bon droit je pense, affirmer que le projet de loi C-52 ne fait qu'apporter des modifications mineures à ce qui existe déjà, qu'il s'agit d'une nouvelle définition de navires canadiens destinée à exclure les navires britanniques, si bien que ce n'est pas du gros nouveau.

M. Stevenson: S'il ne s'agissait que d'exclure les navires britanniques, pourquoi ne pas avoir laissé les choses comme elles étaient, avec le rapatriement de la Constitution, et exclure les navires britanniques et laisser les choses comme elles étaient? Pourquoi le permis de 12 mois?

M. Angus: Aux termes de la loi actuelle et des exemptions qu'elle contient, j'imagine que ce sont les pilotes qui sont membres de votre association qui sont à bord de ces navires. Avez-vous constaté des abus, un nombre excessif de dispenses qui permettent de faire venir des navires dont on n'a pas vraiment besoin parce qu'il y a des navires canadiens qui sont disponibles?

[*Texte*]

Mr. Stevenson: I do not think I can say there has been any abuses. The ships that are being allowed in now are the tankers and chemical tankers. They are doing coastal work. I really do not know just how many chemical tankers, or vessels that could be classified as chemical tankers, there are in Canada. We have one ship right now on the lakes, but it is an icebreaker. It is running between Sarnia and Chicago with the occasional trip to Sault Ste. Marie.

This is an icebreaker. Well, you can say certainly there are no icebreaker tankers of that class in Canada, that is for sure.

Mr. Angus: This one is 16 years old, so it is not as if it is new technology.

Mr. Stevenson: That is right, it is 16 years old.

Mr. Angus: We have argued here in committee that there should be some kind of trigger mechanism so that when there has been a repetition of exemptions, there should be some way to then require the construction of a Canadian vessel to meet those kinds of requirements and therefore the exemption would have a time factor involved.

Mr. Stevenson: I would agree with that entirely. However, talking to the master, I was on the ship not too long ago and the master was telling me he thought the ship was going to stay up all summer. So I am obviously figuring that with the passage of this bill, they must be figuring that the ship is going to stay all summer. At the opening of navigation, they have normally left the lakes and gone back over to the Baltic. But it is about a month ago I was on the ship and at that time the master was telling me there was a good possibility they were staying all year round.

Mr. Angus: But in terms of the existing law, or even this law, that would only be (a) if the government extended their permit, and (b) if they could prove there was no other vessel able to carry that product.

Mr. Stevenson: That is right. But as I said, I cannot really say how many chemical tankers we have. You see, they are constructed of stainless steel. The tanks of a chemical tanker are stainless steel, it is not ordinary steel.

Mr. Angus: That is an inner tank.

Mr. Stevenson: It is an inner tank, yes.

Mr. J.J. Watson (Vice-President, Corporation of Professional Great Lakes Pilots): In order to build a ship of equivalent size and everything this ship has, they said it would cost about $100 million to build.

Mr. Angus: Thank you, gentlemen.

The Chairman: Thank you, Mr. Angus. Would the Parliamentary Secretary care to intervene?

Mr. Blaine Thacker (Parliamentary Secretary to Minister of Transport): Thank you, Mr. Chairman. I

[*Traduction*]

M. Stevenson: Je ne peux pas dire qu'il y a eu des abus. Ceux dont l'entrée est autorisée actuellement sont des pétroliers et des navires transporteurs de produits chimiques. Ils se livrent au cabotage. Je ne sais pas combien il y a de navires-citernes pour les produits chimiques au Canada. Il y a un navire à l'heure actuelle sur les Grands lacs, mais c'est un brise-glace. Il fait la liaison entre Sarnia et Chicago, et se rend de temps en temps à Sault-Sainte-Marie.

Il s'agit d'un brise-glace. Eh bien, on peut affirmer qu'il n'y a pas de navire-citerne brise-glace de cette catégorie au Canada, ça, c'est sûr.

M. Angus: Celui-là a 16 ans d'âge, alors il ne s'agit pas de nouvelle technologie.

M. Stevenson: C'est vrai, c'est un navire qui a 16 ans.

M. Angus: Ici en comité, nous avons soutenu qu'il devrait y avoir un mécanisme faisant en sorte qu'en cas de dispenses répétées il devrait y avoir moyen d'exiger la construction d'un navire canadien pour répondre à ce genre de besoin. Ainsi, le facteur temps jouerait dans l'exemption.

M. Stevenson: C'est une idée qui me convient tout à fait. Toutefois, j'étais à bord du navire il n'y a pas longtemps et le capitaine m'a dit qu'à son avis le navire allait rester dans les Grands lacs tout l'été. J'imagine qu'après l'adoption du projet de loi on a décidé que le navire allait rester là tout l'été. Lorsque la saison de navigation reprend, il quitte habituellement les lacs pour retourner dans la Baltique. Mais j'étais à bord du navire il y a à peu près un mois et à ce moment-là le capitaine m'a dit qu'il était fort probable que le navire reste là toute l'année.

M. Angus: Mais aux termes de la loi actuelle, ou même de ce projet de loi, il faudrait d'abord que le gouvernement renouvelle le permis puis que l'armateur puisse prouver qu'aucun autre navire ne peut transporter la marchandise.

M. Stevenson: C'est juste. Mais, comme je l'ai dit, je ne peux pas vraiment dire combien il y a de navires-citernes pour les produits chimiques au Canada. C'est que, voyez-vous, ils sont construits en acier inoxydable. Les citernes d'un transporteur de produits chimiques sont en acier inoxydable, pas en acier ordinaire.

M. Angus: Il s'agit d'une citerne intérieure.

M. Stevenson: Effectivement.

M. J.J. Watson (vice-président, Corporation des pilotes professionnels des Grands lacs): Pour construire un navire aux caractéristiques et aux dimensions équivalentes, on m'a dit qu'il faudrait 100 millions de dollars.

M. Angus: Merci, messieurs.

Le président: Merci, monsieur Angus. Le secrétaire parlementaire désire-t-il intervenir?

M. Blaine Thacker (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Merci, monsieur le président.

[*Text*]

enjoyed hearing Mr. Stevenson, but in terms of this bill I have a feeling the position he is making relates to a broader issue than what this bill actually directs. For example, Canadian ships—

Mr. Stevenson: Yes, Mr. Thacker, I think it is a broader issue. However, I think it all ties in.

Mr. Thacker: You see, I come at it sort of as an outsider and I learn that the coasting trade is restricted totally to Canadian ships unless one just is not there, and then there is a waiver system where they can apply. But it only applies to 1% of all of the goods that are traded on the coast of this nation; only 1% go elsewhere other than to Canadian ships.

Mr. Stevenson: I guarantee that with the passage of this bill it will not be 1% next year.

Mr. Thacker: What leads you to say that? I would like to know.

• 0955

Mr. Watson: As we stated earlier, five ships have been reflagged so far. That is probably equivalent to 180,000 tonnes of shipping, and that would be equal to 300 jobs.

Mr. Thacker: Would those be deep-sea ships?

Mr. Watson: These are lake ships that are being reflagged outside. This is creating a 3,000-tonne shortage in Canadian Great Lakes bottoms.

Mr. Thacker: Why would an owner do that? If he has a Canadian ship, why would he do it?

Mr. Stevenson: Have you ever seen the difference in pay for the Third World countries on these ships that they are hiring the crews for and to the lake ships? Why did we lose the deep-sea fleet all of a sudden? Our crews were the most efficient crews. The Canadian crews were second to none.

Mr. Thacker: Why would owners do that?

Mr. Stevenson: I am sure the chairman would agree on that prior to this.

Mr. Thacker: But why would owners do that then? Is it simply foreign salaries?

Mr. Stevenson: The whole thing is the bottom line: if you are going to make more money doing it then you are going to do it. That is their whole criterion.

Mr. Thacker: Would you be able to give me the names of those five ships? You may not know them right today. I am not trying to trap you or anything like that.

Mr. Stevenson: Yes. There was the *Canadian Pioneer*, the *Canadian Ambassador*, the *Hon. Paul Martin*, and the *Atlantic Superior*—and the *Rimouski*, I think, is a fifth.

Mr. Thacker: Those are all Canadian-owned ships—

[*Translation*]

J'ai aimé le témoignage de M. Stevenson, mais j'ai l'impression que ses vues portent sur une question qui déborde la portée de ce projet de loi. Par exemple, les navires canadiens. . .

M. Stevenson: Oui, monsieur Thacker, la question est plus vaste. Je pense toutefois que tout cela est interrelié.

M. Thacker: Mettez-vous dans la peau d'un étranger. J'apprends que le cabotage est réservé exclusivement aux navires canadiens à moins qu'il n'en existe pas, auquel cas je peux demander une dispense. Toutefois, cela ne vaut que pour 1 p. 100 de toutes les marchandises transportées à bord de caboteurs au pays; à peine 1 p. 100 de cette marchandise est transportée à bord de navires non canadiens.

M. Stevenson: Je vous garantis que si ce projet de loi est accepté ce ne sera pas 1 p. 100 l'année prochaine.

M. Thacker: Qu'est-ce qui vous porte à affirmer cela? J'aimerais le savoir.

M. Watson: Comme nous l'avons dit tout à l'heure, on aura changé le pavillon de cinq bateaux jusqu'ici. Cela équivaut vraisemblablement à un tonnage de 180,000 tonnes, ce qui compterait pour environ 300 emplois.

M. Thacker: S'agit-il de navires de haute mer?

M. Watson: Il s'agit de cargos hors-mer dont on change le pavillon à l'extérieur. Cela donne lieu à une pénurie de 3,000 tonnes pour ce qui est des Grands lacs canadiens.

M. Thacker: Pourquoi un propriétaire ferait-il cela? Pourquoi le ferait-il s'il a un navire canadien?

M. Stevenson: Savez-vous de quel ordre est la différence au niveau du salaire pour ce qui est des pays du Tiers monde, pour ce qui est des équipages qu'ils embauchent pour ces bateaux-là et pour les cargos hors-mer? Pourquoi avons-nous tout d'un coup perdu la flotte hauturière? Nos équipages étaient les plus efficaces. Les équipages canadiens étaient absolument imbattables.

M. Thacker: Pourquoi les propriétaires feraient-ils cela?

M. Stevenson: Je suis certain que le président serait d'accord là-dessus.

M. Thacker: Mais pourquoi les propriétaires feraient-ils cela? Est-ce tout simplement une question de salaires?

M. Stevenson: L'argent est le nerf de la guerre: si, ce faisant, vous ferez de l'argent, alors c'est pour cela que vous allez opter. C'est le seul critère pour eux.

M. Thacker: Pourriez-vous nous donner les noms de ces cinq navires? Vous ne les avez cependant pas sous la main. Ce n'est pas un piège que je vous tends.

M. Stevenson: D'accord. Il y a eu le *Canadian Pioneer*, le *Canadian Ambassador*, *l'honorable Paul Martin*, *l'Atlantic Superior* et le *Rimouski*, il me semble.

M. Thacker: Tous ces navires sont canadiens. . .

[*Texte*]

Mr. Stevenson: Yes.

Mr. Thacker: —and a Canadian owner has made a decision to flag it in another country—

Mr. Stevenson: Yes.

Mr. Thacker: —and you are saying that it is primarily because of the lower salaries of the crew?

Mr. Stevenson: Yes.

Mr. Thacker: What about the pilots? Is it in their advantage to reflag at their pilots' cost?

Mr. Stevenson: At the moment, these ships are outside.

Mr. Angus: Outside what?

Mr. Stevenson: Well, they are trading in the gulf, probably around Mexico. I do not know just where. Some are trading from the U.K. to Portugal with coal.

Mr. Thacker: So maybe it is their view that there is not enough Canadian business and by reflagging they can get into that international market, and when they are in that market they have to compete with all the other boats from the other countries at their salary levels. Is that it?

Mr. Stevenson: Two years ago, when there was an influx in the grain movement in December, they were bringing out practically anything that was laid up and was left to be scrapped. Everything was going. You are not going to have much of an increase in the movement of tonnage to have a shortage of shipping. There is nothing in the shipyards. There is not an order on the shipyards, and how many more are going to be reflagged?

Mr. Thacker: But when they reflag that lets them play in the international market, does it not?

Mr. Watson: That is right.

Mr. Stevenson: That is right. But once they are reflagged and there is a shortage, what is to stop them from getting a licence to come back in with the foreign crews?

Mr. Thacker: Yes, under the waiver system. So that is your concern.

Mr. Stevenson: Yes.

Mr. Thacker: In terms of a pilot, though, if they are a Canadian-owned ship that reflags somewhere then when they come back into Canadian waters they have to use a Canadian pilot, do they not?

Mr. Stevenson: No. This is what the whole thing is all about. There are so many in Dominion Marine on the board now, on the pilotage authority, that it is top-heavy,

[*Traduction*]

M. Stevenson: Oui.

M. Thacker: . . . et c'est un propriétaire canadien qui a décidé d'y mettre le pavillon d'un autre pays. . .

M. Stevenson: Oui.

M. Thacker: . . . et vous dites que c'est surtout pour une question de salaires moins élevés pour les membres de l'équipage?

M. Stevenson: Oui.

M. Thacker: Et qu'en est-il des pilotes? Est-ce avantageux pour eux de changer le pavillon aux frais du pilote?

M. Stevenson: A l'heure actuelle, ces navires sont à l'extérieur.

M. Angus: A l'extérieur de quoi?

M. Stevenson: Ils assurent des livraisons dans la région du Golfe; sans doute aux environs du Mexique. Je ne sais pas très bien exactement. Certains amènent des chargements de charbon du Royaume-Uni au Portugal.

M. Thacker: C'est peut-être qu'ils jugent qu'il n'y a pas assez d'affaires pour eux ici au Canada et qu'en changeant le pavillon ils peuvent pénétrer sur le marché international. Et une fois arrivés sur ce marché, ils doivent faire concurrence aux autres bateaux qui viennent d'autres pays et qui paient des salaires différents. C'est bien cela, n'est-ce pas?

M. Stevenson: Il y a deux ans, lorsque tout d'un coup il y a eu beaucoup de demande pour le grain de décembre, ils avaient tout ressorti, même les bateaux qui avaient été remisés ou qui s'en allaient à la ferraille. On prenait tout. Il suffit d'une très légère augmentation dans le tonnage pour qu'il y ait une pénurie de bateaux. Il n'y a rien dans les chantiers navals. Il n'y a pas une seule commande et l'on ignore combien de bateaux vont encore se faire changer leur pavillon.

M. Thacker: Et lorsqu'ils changent de pavillon, cela leur permet d'accéder au marché international, n'est-ce pas?

M. Watson: C'est exact.

M. Stevenson: Parfaitement. Mais une fois qu'ils ont changé de pavillon et qu'il y a une pénurie, qu'est-ce qui les empêcherait d'obtenir un permis pour revenir avec leur équipage étranger?

M. Thacker: En effet, avec le système de dispense. C'est cela qui vous préoccupe, n'est-ce pas?

M. Stevenson: Oui.

M. Thacker: Mais pour ce qui est des pilotes, s'il s'agit d'un navire canadien qui change de pavillon quelque part, lorsque ce navire pénètre de nouveau dans des eaux canadiennes, il doit être piloté par un Canadien, n'est-ce pas?

M. Stevenson: Non, et c'est là tout le problème. Ils sont si nombreux dans la Dominion Marine à siéger au conseil, c'est-à-dire à l'Administration du pilotage, que

[*Text*]

and they want 15 trips, one-way voyages, for foreign masters and they are exempt from pilotage.

Mr. Thacker: But at the moment they have to have a Canadian pilot, do they not?

Mr. Stevenson: At the moment, yes.

Mr. Thacker: They are trying to get that changed.

Mr. Stevenson: That is right.

Mr. Thacker: That is a different issue from this bill, but I see what you are getting at.

Mr. Stevenson: This is what I am sure is behind this. Why would they bother with this? We do not even handle a Dominion Marine ship.

Mr. Thacker: You realize that we are extending the jurisdiction from 12 miles out to the 200-mile limit. Surely you would be in favour of that, because that then means that all that offshore has to be served by Canadian ships even if they are at a higher cost than foreign ships.

Mr. Stevenson: I am not against anything that is going to give Canadians work, Mr. Thacker, in any way, shape, or form.

Mr. Thacker: So you agree with the bill to that extent?

Mr. Stevenson: Yes. As I said, I am concerned about clauses 4, 5, and 6, where I feel they can get a 12-month waiver.

Mr. Thacker: I cannot see why it would be in the best interests of the DMA to encourage foreign ships, because it is a domestic marine association. It surely is as nationalistic as anybody, is it not?

• 1000

Mr. Stevenson: You are now getting back to the Shipping Federation of Canada, which handles strictly foreign ships. It is called the Shipping Federation of Canada, but the Canadian content in the Shipping Federation of Canada is nil.

Mr. Thacker: Just a little bit off to the side, would you be kind enough to tell me about your profession of being pilots? How many would there be in the country?

Mr. Stevenson: In our area there are 42.

Mr. Thacker: Which is the Great Lakes, is it?

Mr. Stevenson: This is covering the Great Lakes from Port Weller up.

Mr. Thacker: How many hours would a pilot work, and what would be the average salary of an average pilot?

[*Translation*]

c'est déséquilibré, et ils veulent 15 trajets, tous des allers simples pour des capitaines étrangers, et ils sont exemptés du pilotage.

M. Thacker: Mais à l'heure actuelle, ils sont bien tenus d'avoir un pilote canadien, n'est-ce pas?

M. Stevenson: Oui, à l'heure actuelle.

M. Thacker: Mais ils essaient de faire changer cela.

M. Stevenson: C'est exact.

M. Thacker: Cela déborde le cadre du projet de loi, mais je vois à quoi vous voulez en venir.

M. Stevenson: C'est ce qui est derrière tout ceci, j'en suis sûr. Mais pourquoi s'embêteraient-ils avec cela? Nous ne nous occupons pas d'un seul navire de la Dominion Marine.

M. Thacker: Vous n'êtes pas sans savoir que la juridiction ne se cantonnera plus aux 12 milles mais qu'elle s'étendra jusqu'à la limite des 200 milles. Vous seriez certainement favorables à cela, étant donné que cela signifierait que toutes les demandes pour les services au large des côtes devraient être assurées par des navires canadiens, même si ceux-ci coûtent plus cher que les navires étrangers.

M. Stevenson: Monsieur Thacker, je ne m'opposerais jamais à quoi que ce soit qui donnerait du travail aux Canadiens, quelle que soit la façon dont cela se présente.

M. Thacker: Vous êtes donc d'accord avec le projet de loi là-dessus, n'est-ce pas?

M. Stevenson: Oui. Comme je l'ai déjà dit, ce qui me préoccupe ce sont les articles 4, 5 et 6 concernant les dispenses de 12 mois.

M. Thacker: Je ne vois pas pourquoi il serait dans l'intérêt de la DMA d'encourager les navires étrangers, car il s'agit d'une association à vocation maritime canadienne. Elle doit assûrément être aussi nationaliste que tous les autres. Qu'en dites-vous?

M. Stevenson: Vous revenez maintenant à la Fédération maritime du Canada qui ne s'occupe que des navires étrangers. L'organisme s'appelle bien Fédération maritime du Canada, mais le contenu canadien de cette fédération est nul.

M. Thacker: Cela est un petit peu à part, mais pourriez-vous nous renseigner un petit peu sur la profession de pilote? Combien y en a-t-il au pays?

M. Stevenson: Dans notre région, il y en a 42.

M. Thacker: C'est-à-dire dans la région des Grands lacs, n'est-ce pas?

M. Stevenson: Cela couvre les Grands lacs à partir de Port Weller.

M. Thacker: Combien d'heures travaillerait un pilote et quel serait son salaire moyen?

[*Texte*]

Mr. Stevenson: The average hours depend on the volume of traffic. If you want to go back over the years—and I have been a pilot for 30 years—there have been some fantastic hours put in over the time. The good years are here right now. It is not that big. I think we are running pretty close to about 900 hours in our area, but you must remember that our area is the Welland Canal, which is a high-stress area.

Mr. Thacker: What would be a typical salary for a pilot?

Mr. Stevenson: In our area it is running at about $60,000 for the nine-month season.

Mr. Thacker: Would it be different on the west coast? Is it quite different from the east?

Mr. Stevenson: Very much so.

Mr. Thacker: Do they generally make more or less?

Mr. Stevenson: Much more, about double that.

Mr. Thacker: So I should encourage my 18-year-old boy to be a pilot, then, should I, in spite of the problems you are facing?

Mr. Stevenson: Mr. Thacker, if you are from the west coast and he could get in there, I would say by all means. It is not a high-stress area.

Mr. Thacker: I am afraid we are stubble-jumpers. We will have to stick to the high plains, I think.

Mr. Stevenson: The Welland Canal, as I said, is a high-stress area. When I started, we did not change in Lock 7, and of course things were rather slow. It was taking us almost 24 hours to cross the Welland Canal. In the first year we had five pilots drop dead of heart attacks.

Mr. Robichaud: On the subject of induced shortage, you said there are actually five ships that have been reflagged.

Mr. Stevenson: Yes.

Mr. Robichaud: How much stress has that put on the number of available ships, and how many more can go, and how long will it take?

Mr. Stevenson: Quite frankly, I do not think too many more can go. If you are going to run an efficient transportation with Canadian flag vessels, I do not think too many more can go.

Mr. Robichaud: But you say if you are going to run with Canadian ships—

Mr. Stevenson: That is right, and to run an efficient transportation system.

Mr. Robichaud: Do you see that shortage happening, the trend going on and—

[*Traduction*]

M. Stevenson: Le nombre moyen d'heures de travail est fonction du volume du trafic. Si vous voulez remonter dans le temps—je suis pilote depuis 30 ans—il y a parfois eu des totaux absolument éblouissants. À l'heure actuelle, on est dans une bonne période. Il n'y en a pas trop. Dans notre région, on tourne autour d'environ 900 heures, mais il ne faut pas oublier que notre région englobe le canal Welland, qui impose beaucoup de stress aux pilotes.

M. Thacker: Et quel serait le salaire typique d'un pilote?

M. Stevenson: Dans notre région, cela tourne autour de 60,000$ pour une saison de neuf mois.

M. Thacker: La situation serait-elle différente le long de la côte Ouest? La situation là-bas est-elle différente de celle qui prévaut dans l'est du pays?

M. Stevenson: Tout à fait.

M. Thacker: En général, gagne-t-il plus ou moins d'argent?

M. Stevenson: Beaucoup plus. Ce serait près du double.

M. Thacker: Je devrais donc encourager mon fils de 18 ans à devenir pilote, malgré les problèmes auxquels vous vous trouverez confrontés, n'est-ce pas?

M. Stevenson: Monsieur Thacker, si vous êtes de la côte Ouest et s'il pouvait s'y trouver une place, alors je vous dirais de foncer. Le stress que subissent les pilotes là-bas n'est pas très élevé.

M. Thacker: On fait un peu de rase-mottes. Il nous faudra je pense nous en tenir au terrain plat.

M. Stevenson: Comme je l'ai déjà dit, le canal Welland est une région où le stress est très élevé. Lorsque j'ai commencé, nous ne changions pas à l'écluse n° 7, et les choses étaient bien sûr assez lentes. Il nous fallait compter près de 24 heures pour traverser le canal Welland. Dans la première année, cinq pilotes sont morts d'infarctus.

M. Robichaud: Au sujet des pénuries induites, vous avez dit qu'à l'heure actuelle il y a cinq navires pour lesquels on a changé le pavillon.

M. Stevenson: En effet.

M. Robichaud: Combien de stress cela suppose-t-il pour les navires disponibles? D'autre part, combien de bateaux pourront encore partir, et combien de temps cela demanderait-il?

M. Stevenson: Bien franchement, je ne pense pas qu'on puisse se permettre d'en perdre beaucoup plus encore. Il ne faudrait pas qu'il y en ait beaucoup plus qui partent si l'on veut avoir un service de transport efficace avec des bateaux battant pavillon canadien.

M. Robichaud: Mais vous dites que si vous allez tourner avec des navires canadiens. . .

M. Stevenson: C'est exact. Et tourner en assurant un système de transport efficace.

M. Robichaud: Pensez-vous que cette pénurie aura lieu, que la tendance se poursuivra et. . .

[*Text*]

Mr. Stevenson: Yes, it is staring us in the face. There is not an order on the books in the shipyards, not one single order on the books. The majority of the ships are over 10 years old. When those ships were in the lakes, they lasted much longer because they were strictly in fresh water. Now that they go down to Sept-Iles and Port-Cartier and certain places with salt water, I do not think the life of the ships would be much more than 20 years now. I think it is looking you in face, and nobody is doing anything about it.

Mr. Robichaud: There is nothing at all being done to prevent or stop that?

Mr. Stevenson: No.

Mr. Angus: Mr. Stevenson, I want to come back to my original question. I just realized that you answered in terms of the Great Lakes, but you did not give us a comparison with the river pilots in terms of the rules of the game. You indicated that DMA vessels basically have an exemption. They do not require pilots. How does that compare to the St. Lawrence Pilotage Authority and the Laurentian Pilotage Authority?

• 1005

Mr. Stevenson: It has been the tradition in the St. Lawrence River for them to carry pilots. Again, we come back to what pilotage is all about. There is nowhere that I would say that the masters cannot do the job, but what kind of men do you have? Do you have robots?

If you go from Thunder Bay or Duluth out to Escoumains it is 134 hours of pilotage. Sure, the masters can leave it to the men on the lakes, but then you come to the St. Lawrence River. Now from Tibbetts down is 19 hours to Montreal. From there on out you have another 36 hours down to Escoumains. The men are not built for it. I have talked to all the masters. I taught school in St. Catherines, the main school, for 17 years. Many of the masters I have taught and I can talk to them quite freely, and they admit to me that they are damned glad when they reach Montreal to see a pilot, that they are beat and they can go to bed. And it is really the same inbound.

Somewhere along the line the whole idea of pilotage got lost. The pilotage is for the safety of the ship and safety of equipment, safety of the environment. If you are coming from the other end and you are bringing steel in across the Atlantic, carrying ore or steel, you are beat by the time you have crossed the Atlantic by violent rolling, and you are glad to see a pilot. You are more than glad; you could almost kiss the guy.

Mr. Angus: You have to be careful about that; he might kiss you back. We get your point, though.

Thank you for most of that statement, because I think that is probably the most accurate description of the need

[*Translation*]

M. Stevenson: Oui, il suffit de regarder en face. Il n'y a pas une seule commande dans les livres des chantiers navals. La majorité des navires ont plus de 10 ans. Lorsque ces bateaux sillonnaient les lacs, ils duraient beaucoup plus longtemps parce qu'ils ne voguaient qu'en eau douce. Maintenant qu'ils vont jusqu'à Sept-Îles et Port-Cartier et d'autres endroits où l'eau est salée, je ne pense pas que leur vie utile dépasse de beaucoup 20 ans. Le problème est en face de nous, mais personne ne bouge.

M. Robichaud: Personne ne fait quoi que ce soit pour empêcher ou pour stopper cela?

M. Stevenson: Non.

M. Angus: Monsieur Stevenson, j'aimerais revenir à ma première question. Vous m'avez répondu pour ce qui est des Grands lacs, mais vous ne nous avez pas donné de comparaison pour ce qui est des règles du jeu telles qu'elles s'appliquent aux pilotes des bateaux qui parcourent les rivières. Vous avez dit que les bateaux de la DMA sont couverts par une exemption. Ceux-ci n'ont pas besoin de pilotes. Comment cela se compare-t-il avec l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent et la *Laurentian Pilotage Authority*?

M. Stevenson: La tradition dans le Saint-Laurent a toujours voulu qu'il y ait des pilotes. Là encore, on revient à l'essence même du pilotage. Je ne pense pas qu'il y ait d'endroit où les capitaines ne puissent pas faire le travail, mais quel genre d'hommes avez-vous? Avez-vous des robots?

Si vous allez de Thunder Bay ou de Duluth aux Escoumins, il faut compter environ 134 heures de pilotage. Evidemment, les capitaines peuvent s'en remettre aux gens des lacs, mais on arrive alors au Saint-Laurent. De Tibbetts à Montréal, il faut compter 19 heures. Et de là il faut encore 36 heures pour aller jusqu'aux Escoumins. Les hommes n'y arrivent pas. J'en ai discuté avec tous les capitaines. J'ai enseigné à l'école principale à St. Catherines pendant 17 ans. J'ai enseigné à un grand nombre de capitaines et je peux leur parler très librement. Ils m'avouent qu'ils sont heureux de voir un pilote lorsqu'ils arrivent à Montréal; qu'ils sont crevés et qu'ils vont se coucher. Et c'est la même chose au retour.

Quelque part dans tout cela, l'idée du pilotage s'est perdue. Le pilotage, c'est pour la sécurité du navire, du matériel et de l'environnement. Si vous arrivez de l'autre bout et que vous devez traverser l'Atlantique avec un chargement de minerai ou d'acier, vous êtes crevé lorsque vous arrivez, après avoir été balloté par des vents violents, et vous êtes ravi de voir un pilote. Vous êtes plus que ravi. Vous seriez prêt à l'embrasser.

M. Angus: Il faut faire attention dans ce genre de situation. Il pourrait vous embrasser à son tour. Quoi qu'il en soit, on vous a bien compris.

Je vous remercie pour ces précisions, car ce que vous venez de nous donner est sans doute la description la plus

[*Texte*]

for pilots that this committee has heard, and even the Transport Committee has heard.

I have just one final question and it is a follow-up on Mr. Thacker's. You indicated that the average income of one of your pilots is around $60,000. What percentage of the cost of pilotage is represented by wages? One of the things we always forget about is the infrastructure that is there, and DMA focuses on the pilots. They talk about pilots making too much money; they talk about the costs. They do not really talk about the principle of pilotage in the first place and then recognizing that there are lots of extra costs like $100 rental for radios, I have heard, and you have to have two of them and those kind of things. Have you any sense of what. . .?

Mr. Stevenson: This might be the fact in some areas. I do not think that is the fact with us.

Mr. Angus: Okay.

Mr. Stevenson: I would say for the distance that we pilot in our own district from Port Weller to Sarnia, it has to be very small.

Mr. Angus: The incidental costs?

Mr. Stevenson: Yes.

Mr. Angus: So the bulk of it is wages.

Mr. Stevenson: The way we have been brought up, we never use tugs or anything like that; even when we go into the ports we never use tugs. We are so used to it that we never do it. I would think that basically we really save the companies money. I know when they get an American pilot. . . As I said, I do not want to knock them, but they of course are very, very safety conscious, and they are really not operating in the confined areas where we are. On the rare occasions when we have to take ships into American ports, when I am aboard and the captain says we will be taking tugs, I would say "not this trip". It is just that I would feel that I was not being professional in my work.

I do not want tugs in the Welland Canal, so why should I want tugs in these ports? Sure, the other pilots have probably been used to having tugs, and they would carry on. But when we are tying up the ship in the Welland Canal between Lock 1 and Lock 7 probably 10 times, making the tie-up walls and tying up and so on, we do not need them. I would feel it would be a slight on my own professionalism to take tugs.

• 1010

The Chairman: Captain, you have suggested you have serious reservations about subclauses 4.(a), 4.(b), 4.(c), and 4.(d), or the entire clause; subclauses 5.(a) and 5.(b); and paragraphs 6.(1)(a), 6.(1)(b), 6.(2)(a), 6.(2)(b), and 6.(2)(c). These are the parts that deal with licences and the

[*Traduction*]

juste du besoin d'avoir des pilotes que le Comité ait entendue jusqu'ici. Ce serait peut-être même une révélation pour le Comité des transports.

J'aurais une dernière question à vous poser, et elle fait suite à ce qu'a dit M. Thacker. Vous avez dit que le revenu moyen d'un de vos pilotes est d'environ 60,000$. Quel pourcentage du coût du pilotage correspond au salaire? L'une des choses qu'on oublie toujours c'est l'infrastructure qui est en place, et la DMA met l'accent sur les pilotes. Ils disent que les pilotes gagnent trop d'argent; ils parlent beaucoup des coûts. Mais ils ne parlent pas du principe du pilotage. Ils disent qu'il y a un grand nombre de coûts supplémentaires, comme les frais de location de 100$ pour les radios, et on me dit qu'il vous faut en avoir deux. . . Avez-vous une idée de ce que. . .?

M. Stevenson: C'est peut-être le cas dans certaines régions. Mais je ne pense pas que ce soit le cas pour nous.

M. Angus: Très bien.

M. Stevenson: Je pense que pour ce qui est des distances que nous parcourons dans notre district, de Port Weller à Sarnia, ce serait minime.

M. Angus: Les coûts imprévus?

M. Stevenson: Oui.

M. Angus: Le gros correspond donc à des salaires.

M. Stevenson: Vu la formation que nous avons eue, nous n'utilisons jamais de remorqueurs. Même lorsque nous arrivons dans les ports nous n'utilisons pas de remorqueurs. Nous sommes tellement habitués que nous n'y recourons jamais. Il me semble que nous économisons de cette façon de l'argent aux compagnies. Je sais que lorsqu'ils ont un pilote américain. . . Comme je l'ai déjà dit, je ne les critique pas, mais ils sont très sensibles à la sécurité, et ils ne travaillent pas dans des zones aussi renfermées que nous. Les rares fois où nous avons amené des bateaux dans des ports américains, lorsque je suis à bord et que le capitaine dit que nous prendrons des remorqueurs, je dis tout simplement «pas pour ce voyage-ci». C'est tout simplement que je ne trouverais pas cela professionnel dans le cadre de mon travail.

Je ne veux pas qu'on ait de remorqueurs dans le canal Welland, alors pourquoi est-ce que je voudrais qu'on en ait dans ces ports-là? Evidemment, les autres pilotes ont sans doute l'habitude d'avoir des remorqueurs, et ils continueront de s'en servir. Mais lorsqu'on amarre le navire dans le canal Welland, et cela arriverait peut-être dix fois entre la première et la septième écluses, on n'en a pas besoin. Ce serait un affront pour moi, vu mon optique de la profession, de faire appel à des remorqueurs.

Le président: Capitaine, vous avez dit avoir de sérieuses réserves quant aux paragraphes 4.a), b), c) et d), soit l'article dans son ensemble, ainsi que pour les paragraphes 5.a) et b), et les alinéas 6.(1)a), 6.(1)b), 6.(2)a), 6.(2)b) et 6.(2)c). Il s'agit là des paragraphes où il

[*Text*]

issuance of licence. What are you suggesting to the committee, that we simply delete those?

Mr. Stevenson: No.

The Chairman: And if that is what you are suggesting, would you suggest to the committee how you would remedy that situation? Some process for issuing a licence must be in place.

Mr. Stevenson: I would think the occasional trip, because something always is going to crop up where it may be required: let us say the shipping of heavy lifts—there is no such thing as a heavy-lift vessel in Canada—and shipping of heavy lifts from one point to another.

I would not be opposed to any such thing as an occasional voyage. There are bound to be voyages where you are going to have to go out and get a special class of ship. As I say, I am rather sorry we do not have the chemical tankers being built. These tankers are going backwards and forwards all the time now, coast-wise. But I think if you limit it to just the occasional voyage, some of these companies might get busy and build ships.

Mr. Angus: Single-trip permits.

Mr. Stevenson: Yes.

Mr. Watson: The other thing is if they want to run the Great Lakes trade, then crew them with Canadian crews. This is not such a burden on them. They are not complaining about wages up here; at least I do not see anything in this report about wages. So why give up all these jobs to foreign nationals that are going to run in the coasting trade of the Great Lakes?

The Chairman: You have an assumption, of course, that I, at least, as one member of this committee, do not have, that we are giving licence to Canadian operators to move their ships out of Canadian registry and into foreign registry. I do not see that at all. My experience has been quite different from yours.

It is just a personal observation, I suppose. It seems to me we are just codifying or putting on paper many of the things that have developed through practice over a long period of time. Certainly the 12 months giving you concern. . . that has been a practice for as long as I can remember. It surprises me you would suggest that our spelling it out could bring serious consequences to Great Lakes shipping activity. I accept your word and your view, and it is well founded in a lifetime of experience.

Mr. Watson: If we are really concerned about protecting Canadian interests, why would something like the American Jones Act not be satisfactory here, where the ships have to be built in Canada, registered in Canada, and manned by Canadians, if they are going to be involved in the coasting trade? That is what theirs is all

[*Translation*]

est question de licences et de l'émission des licences. Recommandez-vous au Comité qu'on les laisse tout simplement tomber?

M. Stevenson: Non.

Le président: Et si c'est cela que vous proposez, comment le Comité pourrait-il selon vous remédier à la situation? Il faut prévoir un processus d'un genre ou d'un autre pour l'émission des licences.

M. Stevenson: Pour un voyage de temps en temps, parce qu'il peut toujours se produire quelque chose qui le nécessite. Prenez par exemple le transport de charges lourdes. . . Mais il n'y a pas de navires spécialisés dans les charges lourdes au Canada—d'un point à un autre.

Je ne m'opposerais pas à cela pour un voyage de temps en temps. Il va forcément y avoir des voyages pour lesquels il faudra avoir une catégorie de navires bien particuliers. Comme je l'ai déjà dit, cela m'ennuie qu'on ne construise plus de navires-citernes pour le transport des produits chimiques. Ces transporteurs n'arrêtent pas d'aller ou de venir le long des côtes. Mais il me semble que si l'on limitait cela à un certain nombre de voyages seulement, certaines de ces compagnies construiraient des bateaux.

M. Angus: Des licences pour voyages uniques.

M. Stevenson: Oui.

M. Watson: L'autre chose c'est que s'ils veulent sillonner les Grands lacs, ils doivent avoir des équipages canadiens. Ce n'est pas un si lourd fardeau pour eux. Ils ne se plaignent pas des salaires là-bas, en tout cas, je n'ai rien vu dans ce rapport sur les salaires. Alors pourquoi céder tous ces emplois à des étrangers qui vont s'occuper du cabotage dans les Grands lacs?

Le président: Il y a là une hypothèse avec laquelle je ne suis pas d'accord, notamment que nous donnons des licences à des exploitants canadiens leur permettant d'inscrire leurs bateaux non plus dans le registre canadien mais dans un registre étranger. Je n'ai pas du tout constaté cela. Mon expérience dans ce domaine a donc été différente de la vôtre.

C'est juste une observation personnelle, mais il me semble que l'on codifie ou que l'on est en train de mettre sur papier nombre des choses qui ont été instaurées dans la pratique au fil des ans. Pour ce qui est, en tout cas, des 12 mois qui vous préoccupent. . . C'est la pratique qui veut cela depuis que je m'en souviens. Cela m'étonne de vous entendre dire que le fait de stipuler cela en toutes lettres pourrait amener de graves conséquences pour la navigation dans les Grands lacs. J'accepte votre parole et votre point de vue, qui s'appuient sur une expérience accumulée tout au long d'une vie.

M. Watson: Si l'on est vraiment préoccupé par la protection des intérêts canadiens, pourquoi quelque chose comme l'*American Jones Act* ne serait-elle pas satisfaisante ici? Pourquoi ne pas exiger que les navires soient construits au Canada, enregistrés au Canada, et qu'ils comptent des équipages canadiens, s'ils vont

[*Texte*]

about in the United States. They are protecting their interests.

The Chairman: It is an interesting point of view. I am not disputing that question at all. I am just raising an eyebrow. You are two very responsible individuals, and you have predicted some pretty serious consequences. I hope you are wrong.

Mr. Stevenson: I do not think so.

Mr. Watson: I think we are absolutely right in what is going to happen.

• 1015

The Chairman: You will not have to worry about pilotage, will you?

Mr. Watson: There will be about 5,000 people who will not have jobs.

The Chairman: We will have to worry about it. Somebody will have to worry about it. There has to be laws and regulations in place.

Mr. Stevenson: The Canada Steamship Lines are building a large ship in Brazil right now. There is no doubt in my mind that the ship will probably have a Liberian flag and there is no doubt in my mind it is going to run between Port-Cartier and Contrecoeur.

Mr. Angus: Where is Contrecoeur?

Mr. Stevenson: Contrecoeur is just below Montreal.

The Chairman: That is because it will be a self-unloader.

Mr. Stevenson: It is a self-unloader, yes. We have self-unloaders. It is going to be under a Liberian flag; I guarantee that. Why should it be allowed to run up? It will be a special licence. We do not have 56,000-tonners, therefore it is going to be a special licence. I disagree.

The Chairman: That is very interesting, gentlemen. Thank you very much, Mr. Stevenson and Mr. Watson. The committee appreciates your evidence.

Mr. Stevenson: Again, thank you for giving us your time. We really appreciate it, Mr. Chairman.

The Chairman: We are the ones who appreciate it. We need the views of distinguished and professional people such as yourselves.

The committee is adjourned to the call of the Chair.

[*Traduction*]

s'occuper du cabotage? C'est ce que prévoit la loi aux États-Unis. Ils protègent leurs propres intérêts.

Le président: C'est un point de vue intéressant. Je ne conteste pas du tout cela, mais cela me surprend. Vous êtes tous les deux très responsables et vous avez prédit des conséquences assez graves. J'espère que vous vous trompez.

M. Stevenson: Je ne pense pas que ce soit le cas.

M. Watson: Je pense que nos prévisions sont tout à fait justes.

Le président: Vous n'aurez pas à vous inquiéter du pilotage, n'est-ce pas?

M. Watson: Il y aura environ 5,000 personnes qui n'auront pas d'emploi.

Le président: C'est nous qui devrons nous en inquiéter. Il faudra bien que quelqu'un s'en inquiète. Il faut qu'il y ait des lois et des règles en place.

M. Stevenson: Le *Canada Steamship Lines* est en train de construire un gros navire au Brésil à l'heure qu'il est. Il n'y a aucun doute dans mon esprit que ce bateau battra sans doute pavillon libérien et qu'il fera le trajet Port-Cartier—Contrecoeur.

M. Angus: Où se trouve Contrecoeur?

M. Stevenson: Contrecoeur se trouve juste en-dessous de Montréal.

Le président: Parce que ce sera un navire à auto-déchargement.

M. Stevenson: Oui. Nous avons des navires à auto-déchargement. Mais ce navire battra pavillon libérien; je peux vous le garantir. Pourquoi devrait-on donner une autorisation pour ce bateau? Ce serait une licence spéciale. Nous n'avons pas de navire de 56,000 tonnes. Il faudra donc que ce soit une licence spéciale, et je ne suis pas d'accord.

Le président: Cela est très intéressant, messieurs. Merci beaucoup, messieurs Stevenson et Watson. Le Comité a beaucoup apprécié votre témoignage.

M. Stevenson: Merci encore de nous avoir donné de votre temps. Nous vous en sommes très reconnaissants, monsieur le président.

Le président: C'est nous qui sommes reconnaissants. Nous avons besoin de connaître les opinions de distingués experts comme vous.

La séance est levée.

Canada Post Postage paid
Postes Canada Port payé
Book rate
Tarif des livres
K1A 0S9
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Professional Great Lakes Pilots Corporation:

R.A. Stevenson, President;

J.J. Watson, Vice-President.

TÉMOINS

De la Professional Great Lakes Pilots Corporation:

R.A. Stevenson, président;

J.J. Watson, vice-président.

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 8

Tuesday, March 8, 1988

Chairman: Marcel R. Tremblay

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 8

Le mardi 8 mars 1988

Président: Marcel R. Tremblay

Minutes of Proceedings and Evidence of the Legislative Committee on

BILL C-52

An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature

Procès-verbaux et témoignages du Comité législatif sur le

PROJET DE LOI C-52

Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale

---

RESPECTING:

Order of Reference

Clause-by-clause consideration

CONCERNANT:

Ordre de renvoi

Étude article-par-article

APPEARING:

Blaine A. Thacker, M.P. Parliamentary Secretary to the Minister of Transport

WITNESS:

(See back cover)

COMPARAÎT:

Blaine A. Thacker, député, secrétaire parlementaire du ministre des Transports

TÉMOIN:

(Voir à l'endos)

Second Session of the Thirty-third Parliament, 1986-87-88

Deuxième session de la trente-troisième législature, 1986-1987-1988

LEGISLATIVE COMMITTEE ON BILL C-52

Chairman: Marcel R. Tremblay

Members

Les Benjamin
Ross Belsher
Patrick Crofton
Girve Fretz
Morrissey Johnson
Blaine A. Thacker
Brian Tobin—(7)

(Quorum 4)

Richard Chevrier
Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 94(4)

On Tuesday, March 8, 1988:

Ross Belsher replaced Michael Forrestall;

Les Benjamin replaced Iain Angus.

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE PROJET DE LOI C-52

Président: Marcel R. Tremblay

Membres

Les Benjamin
Ross Belsher
Patrick Crofton
Girve Fretz
Morrissey Johnson
Blaine A. Thacker
Brian Tobin—(7)

(Quorum 4)

Le greffier du Comité
Richard Chevrier

Conformément à l'article 94(4) du Règlement

Le mardi 8 mars 1988:

Ross Belsher remplace Michael Forrestall;

Les Benjamin remplace Iain Angus.

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from the Canadian Government Publishing Center, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

MINUTES OF PROCEEDINGS

TUESDAY, MARCH 8, 1988
(11)

[*Text*]

The Legislative Committee on Bill C-52, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature, met at 11:10 o'clock a.m. this day, in room 208 West Block, the Chairman, Marcel R. Tremblay, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Ross Belsher, Les Benjamin, Patrick Crofton, Girve Fretz, Morrissey Johnson, Blaine A. Thacker and Brian Tobin.

Other Member present: Fernand Robichaud.

Appearing: Blaine A. Thacker, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

Witness: *From the Department of Transport*: Grant Manery, Director, International Shipping Branch.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference, dated Wednesday, September 16, 1987, concerning Bill C-52, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other activities of a commercial nature (*see Minutes of Proceedings and Evidence, Wednesday, October 14, 1987, Issue No. 1*).

During the sitting, the Parliamentary Secretary made a statement and, with Grant Manery, answered questions.

On Clause 2

By unanimous consent, it was agreed,—That Clause 2 be amended by adding immediately after line 7 on page 1, the following:

"Agency" means the National Transportation Agency.

That Clause 2, as amended, be further amended by striking out lines 10 and 11 on page 2.

Clause 2, as amended, carried.

On Clause 3

Brian Tobin moved,—That Clause 3 be amended by striking out lines 34 and 35 on page 3.

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed to.

Iain Angus moved,—That Clause 3, as amended, be further amended by striking out line 38 on page 3 and substituting the following:

"any activity authorized by a treaty pursuant to section 3 of that Act and that"

After debate, the amendment was, by unanimous consent, allowed to stand.

Girve Fretz moved,—That Clause 3, as amended, be further amended by striking out lines 5 and 6 on page 4 and substituting the following:

PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 8 MARS 1988
(11)

[*Traduction*]

Le Comité législatif sur le projet de loi C-52, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale, se réunit aujourd'hui à 11 h 10, dans la pièce 208 de l'Édifice de l'ouest, sous la présidence de Marcel R. Tremblay, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Ross Belsher, Les Benjamin, Patrick Crofton, Girve Fretz, Morrissey Johnson, Blaine A. Thacker et Brian Tobin.

Autre député présent: Fernand Robichaud.

Comparaît: Blaine A. Thacker, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Témoin: *Du ministère des Transports*: Grant Manery, directeur, Politique maritime internationale.

Le Comité réexamine son ordre de renvoi du mercredi 16 septembre 1987 relatif au projet de loi C-52, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale (*voir Procès-verbaux et témoignages du mercredi 14 octobre 1987, fascicule nº 1*).

Au cours de la séance, le secrétaire parlementaire fait une déclaration, puis lui-même et Grant Manery répondent aux questions.

Article 2

Par consentement unanime, il est convenu,—Que l'article 2 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 40, page 2, ce qui suit:

«Office» L'Office national des transports

L'article 2 ainsi modifié est à nouveau modifié en retranchant les lignes 4 et 5, page 2.

L'article 2 ainsi modifié est adopté.

Article 3

Brian Tobin propose,—Que l'article 3 soit modifié en retranchant les lignes 41 et 42, page 3.

Après débat, l'amendement est mis aux voix et adopté.

Iain Angus propose,—Que l'article 3 sous sa forme modifiée soit à nouveau modifié en substituant aux lignes 2 et 3, page 4, ce qui suit:

«côtières dans le cadre d'activités autorisées par un traité visé à l'article 3 de cette loi, et ne transportent pas de passa-»

Après débat, l'amendement est réservé à l'unanimité.

Girve Fretz propose,—Que l'article 3, sous sa forme modifiée, soit à nouveau modifié en substituant aux lignes 6 et 7, page 4, ce qui suit:

"has overnight accommodation for at least two hundred and fifty, or such other number as the Governor in Council may by order fix passengers"

After debate, Brian Tobin moved,—That the amendment be amended by replacing the word "other" by the word "higher"

After debate, the question being put on the sub-amendment, it was agreed to.

The question being put on the amendment as amended, it was agreed to.

Iain Angus moved,—That Clause 3, as amended, be further amended by striking out line 9, on page 4, and substituting the following:

"eries and oceans and conducted jointly by the Government of Canada and the government of another country"

After debate, the question being put on the amendment, it was negatived on the following show of hands: Yea: 1; Nays: 4.

Clause 3, as amended, was allowed to stand.

On Clause 4

Brian Tobin moved,—That Clause 4 of Bill C-52 be amended by striking out line 34 on page 4 and substituting the following:

"foreign ships, such applications having been made fourteen days prior to the date for the use of the foreign ship except in the case of an emergency as determined by regulation by Order-in-Council"

After debate, the question being put on the amendment, it was agreed on the following show of hands: Yeas: 4; Nays: 3.

Brian Tobin moved,—That Clause 4, as amended, be further amended by striking out line 9 on page 5 and substituting the following:

"Canada applicable to Canadian ships"

After debate, the amendment was, by unanimous consent, withdrawn.

Les Benjamin moved,—That Clause 4, as amended, be further amended by striking out line 9 on page 5 and substituting the following:

"Canada applicable to the foreign ship and meets all such requirements respecting safety systems or devices as are imposed by any law of Canada applicable to Canadian ships"

After debate, the amendment was, by unanimous consent, withdrawn.

It was agreed,—That Clause 4, as amended, be further amended by striking out the word "Commission" on line 38, on page 4 and substituting the following:

"Agency"

After debate, Clause 4, as amended, carried.

The Chairman called Clause 5.

«logement pour la nuit à au moins deux cent cinquante passagers ou à tout autre nombre que le gouverneur en conseil peut fixer par décret;»

Après débat, Brian Tobin propose,—Que l'amendement soit modifié en substituant aux mots «tout autre nombre», les mots «tout nombre supérieur»

Après débat, le sous-amendement est mis aux voix et adopté.

L'amendement ainsi modifié est mis aux voix et adopté.

Iain Angus propose,—Que l'article 3, sous sa forme modifiée, soit à nouveau modifié en substituant à la ligne 10, page 4, ce qui suit:

«des Pêches et des Océans et conduites conjointement par le gouvernement du Canada et celui d'un pays étranger;»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et rejeté par vote à main levée: Pour: 1; Contre: 4.

L'article 3 sous sa forme modifiée est adopté.

Article 4

Brian Tobin propose,—Que l'article 4 du projet de loi C-52 soit modifié en substituant à la ligne 36, page 4, ce qui suit:

«agissant au nom du navire étranger présentée quatorze jours avant la date d'utilisation du navire, le minis-»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et adopté par vote à main levée: Pour: 4; Contre 3.

Brian Tobin propose,—Que l'article 4, sous sa forme modifiée, soit à nouveau modifié en substituant à la ligne 9, page 5, ce qui suit:

«ble aux navires canadiens.»

Après débat, l'amendement est retiré à l'unanimité.

Les Benjamin propose,—Que l'article 4, sous sa forme modifiée, soit à nouveau modifié en substituant à la ligne 9, page 5, ce qui suit:

«ble et que le navire étranger satisfait à toutes les dispositions en matière de système ou d'appareil de sécurité prévues par la législation canadienne applicable aux navires canadiens.»

Après débat, l'amendement est retiré à l'unanimité.

Il est convenu,—Que l'article 4, sous sa forme modifiée, soit à nouveau modifié en substituant au mot «Commission», à la page 38, ce qui suit:

«Office»

Après débat, l'article 4 ainsi modifié est adopté.

Le président met en délibération l'article 5.

After debate, Clause 5 was allowed to stand.

At 12:25 o'clock p.m., the Committee adjourned to the call of the Chair.

Richard Chevrier
Clerk of the Committee

Après débat, l'article 5 est réservé.

À 12 h 25, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité
Richard Chevrier

EVIDENCE

[*Recorded by Electronic Apparatus*]

[*Texte*]

Tuesday, March 8, 1988

• 1107

Le président: À l'ordre!

I hope this bill is the best the House of Commons adopts in the near future.

L'ordre de renvoi du mercredi, 16 septembre 1987, se lit comme suit:

That Bill C-52, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature, be now read a second time, and be referred to a Legislative Committee.

Est-ce que M. Thacker voudrait faire une petite présentation avant que nous procédions à notre étude article par article du projet de loi C-52, ou quelqu'un du ministère des Transports aurait-il une petite présentation à faire?

I am asking, Mr. Thacker, if you or a departmental official have a short presentation to make before we go to clause-by-clause discussion.

Mr. Blaine A. Thacker (Parliamentary Secretary to Minister of Transport): Actually, I do not, Mr. Chairman, so I believe we should go to clause-by-clause study and talk about each of the amendments from the three parties as they come in. We have circulated our amendments to the opposition parties and we just now have theirs, so it might take us a little longer to actually consider them.

I propose that, if we have a problem with it where we just do not understand, we can have a little debate. We might then ask you to stand the clause and to give us some more time to consult with our Justice officials if there is a problem in that way, and we can finish it off this afternoon, then.

The Chairman: Does everybody agree with that position?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: We will now go to clause-by-clause consideration.

Clause 1 allowed to stand.

On clause 2—*Definitions*

Mr. Tobin: Mr. Chairman, on a point of order, perhaps we can have some clear understanding of what the process is. Am I to understand that we go through every clause on a discussion basis and at the end we come back and vote clause by clause, or will whoever is in agreement on a clause. . .? For example, I do not have any problem with

TÉMOIGNAGES

[*Enregistrement électronique*]

[*Traduction*]

Le mardi 8 mars 1988

The Chairman: Order.

J'espère que ce projet de loi est le meilleur que la Chambre des communes adoptera dans un avenir proche.

The order of reference dated Wednesday, September 16, 1987, reads as follows:

Que le projet de loi C-52, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale, soit maintenant lu une deuxième fois et soit déféré à un comité législatif.

Would Mr. Thacker have a brief statement before we proceed with the clause by clause consideration of Bill C-52, or would anyone from the Department of Transport have a brief preliminary statement?

Je vous demande, monsieur Thacker, si vous-même ou quelqu'un du ministère des Transports avez un petit exposé à faire avant que nous passions à l'étude article par article.

M. Blaine A. Thacker (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Non, monsieur le président; je pense donc que nous pouvons passer directement à l'étude article par article et discuter au fur et à mesure des amendements proposés par les trois partis. Nous avons communiqué nos amendements aux représentants des partis de l'opposition et nous venons seulement de recevoir les leurs, donc cela risque de nous prendre un petit peu plus de temps.

Je propose que, si nous avons un problème avec un passage quelconque, nous en discutions brièvement. Nous pourrons ensuite vous demander de reporter l'article et de nous laisser le temps de consulter nos conseillers juridiques, de façon à pouvoir boucler l'affaire cet après-midi.

Le président: Tout le monde est-il d'accord?

Des voix: D'accord.

Le président: Nous passons maintenant à l'étude article par article.

L'article 1 est réservé.

Article 2—*Définitions*

M. Tobin: Monsieur le président, je voudrais faire un rappel au Règlement pour que la procédure soit bien claire. Dois-je comprendre que nous allons discuter de tous ces articles et revenir ensuite sur chacun d'entre eux pour voter, ou que, si l'on est d'accord sur un article. . . Par exemple, je n'ai aucune objection à l'article 1, le titre

[*Texte*]

clause 1, the short title. If nobody else does, if there is no discussion, we may as well pass it now and come back to those we have stood.

Mr. Angus: According to the Standing Orders, we have to stand it.

Mr. Tobin: Of course, that is correct. But as a matter of process, if we do not have problems on the way through, we may as well deal—

The Chairman: Are there any amendments on clause 2?

• 1110

Mr. Thacker: Mr. Chairman, I wonder if I might just ask the clerk for a complete package.

Mr. Angus: Just for reference, Mr. Chairman and members of the committee, one of my amendments is hastily being redrafted by the clerks and will be brought forward. It is on clause 5, just so you are aware that is coming.

The Chairman: Okay, fine.

Mr. Angus: There may in fact be something in here we will be pulling. I have not checked. Yes, there will be some we will not move, because of where they are placed.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, the first amendment, which I would be happy to move, is that Bill C-52 be amended (a) by adding in clause 2 immediately after line 7 on page 1, the following:

"agency" means the National Transportation Agency

(b) by striking out lines 10 and 11 in clause 2 on page 2, and (c) by substituting the word "agency" for the word "commission" in the following: paragraph 4.(a), line 38, page 4; paragraph 5.(a), line 15, page 5; the heading preceding line 10, page 6; clause 7, line 11, page 6; subclause 8.(1), lines 17 and 20, page 6; subclause 8.(2), line 28, page 6; clause 9, lines 32 and 35, page 6; clause 10, line 38, page 6; and paragraph 17.(a), line 10, page 11.

Mr. Chairman, it is clear to members this is to substitute "agency" for the CTC.

The Chairman: First, I need unanimous consent in order to proceed with this item (c). Do I have unanimous consent to go with that?

Some hon. members: Agreed.

Mr. Angus: Mr. Chairman, just for one reference, you will find in the package an amendment of mine dealing with clause 2. We have been advised by the clerks that this would be a substantive change to the definition and is not allowed under the procedures. We have withdrawn the

[*Traduction*]

abrégé. Si personne d'autre n'en a, s'il n'y a pas de discussion, nous pourrions très bien l'adopter tout de suite et revenir ensuite seulement sur ceux que nous aurons reportés.

M. Angus: D'après le Règlement, nous devons le reporter.

M. Tobin: Évidemment, c'est exact. Mais d'une manière générale, si nous n'avons pas d'objection à un article, nous pourrions aussi bien. . .

Le président: Y a-t-il des amendements à l'article 2?

M. Thacker: Monsieur le président, je voudrais demander au greffier de me donner l'ensemble des amendements.

M. Angus: Une simple précision pour vous, monsieur le président et pour les autres membres du Comité, les greffiers sont en train de remanier rapidement le texte d'un de mes amendements qui va vous être communiqué. C'est un amendement à l'article 5, je voulais simplement vous le signaler.

Le président: Parfait.

M. Angus: En fait, il y a peut-être des choses ici que nous avons retirées. Je n'ai pas vérifié. Oui, il y en a que nous n'allons pas présenter à cause de l'endroit où ils ont été placés.

M. Thacker: Monsieur le président, le premier amendement, que je me ferai un plaisir de proposer, est le suivant: que le projet de loi C-52 soit modifié par: a) suppression, à l'article 2, des lignes 4 et 5, page 2; b) insertion, à l'article 2, après la ligne 40, de ce qui suit:

«Office» L'Office national des transports;

c) remplacement de «Commission» par «Office» aux passages indiqués ci-après, avec les adaptations grammaticales nécessaires: article 4, ligne 39, page 4, article 5, ligne 15, page 5; l'intertitre qui précède la ligne 10, page 6; article 7, ligne 12, page 6; article 8, ligne 18, page 6; ligne 29, page 6; article 9, ligne 31, page 6; article 10, ligne 35, page 6; article 17, ligne 11, page 11.

Monsieur le président, il est clair que cet amendement vise à remplacer la Commission canadienne des transports par «l'Office».

Le président: Il me faut tout d'abord le consentement unanime pour ce point c). Y a-t-il consentement unanime?

Des voix: D'accord.

M. Angus: Monsieur le président, je précise que vous trouverez dans le document un amendement que j'ai proposé à l'article 2. Les greffiers nous ont signalé que ce serait une modification de fond à la définition, qui n'est pas autorisée par la procédure. Nous avons retiré cet

[*Text*]

amendment and will be resubmitting it in clause 5 in a different form.

• 1115

Clause 2 as amended agreed to.

On clause 3—*Prohibition*

Mr. Angus: I am dealing with lines 34 and 35 and so is Mr. Tobin.

Mr. Tobin: I move that clause 3 of Bill C-52 be amended by striking out lines 34 and 35 on page 3 of the bill and by renumbering the subsequent clauses and cross references accordingly. The amendment is merely to remove the automatic exemption of waiver proposed in the bill as it applies to hydrocarbon production platforms.

Members of the committee will recall that there was a great deal of discussion in the committee and that we brought in additional witnesses from COGLA and the Department of Energy, Mines and Resources to discuss this matter. I think there was a degree of consensus around the table that while, under some circumstances, production platforms from outside Canada have been used and will be used in the future in Canada's offshore, there ought not to be an automatic exemption and that, at least by way of this bill, we set up a screening process to provide Canadian industry and Canadian companies with a chance to compete.

As members are well aware, in the case of production platforms, these companies do not apply for a waiver on Monday when looking for a platform for Friday. The lead time is considerable, usually several years. Given the tremendous lead time in almost every instance, unless it is a genuine emergency, there is no reason there should not at least be an application for use of the foreign vessel and an opportunity for Canadian industry to say they can or cannot provide the facility.

By striking out this I want to reassure any members who may feel otherwise that there is nothing here to prevent the government or the agency from monitoring these requests in a reasonable and practical manner. In the case where a vehicle is not available, it could be obtained other than outside the country. The effect is to tell Canadian industy that they at least have the opportunity to provide the services to compete. I think it is very important that we not grant an automatic exemption in this area. I ask members to support this amendment.

Mr. Angus: Mr. Tobin's amendment does the same as my amendment, but his is more technically accurate and he brings in the renumbering and cross referencing clauses. I support the concept of ensuring that these facilities are not exempted and that we, through the Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act,

[*Translation*]

amendement et nous le présenterons sous une forme différente à l'article 5.

L'article 2 modifié est adopté.

Article 3—*Interdiction*

M. Angus: J'ai une objection aux lignes 34 et 35, de même que M. Tobin.

M. Tobin: Je propose qu'on modifie le projet de loi C-52, à l'article 3, en supprimant les lignes 41 et 42, page 3, et en renumérotant les articles et renvois ultérieurs en conséquence. Cet amendement vise simplement à supprimer l'exemption automatique prévue dans le projet de loi pour les plates-formes de production d'hydrocarbures.

Les membres du Comité se souviendront que nous avons eu une sérieuse controverse sur cette question et que nous avons convoqué au Comité des témoins supplémentaires de l'APGTC et du ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources pour l'approfondir. Je pense que nous nous sommes mis d'accord pour estimer que, bien que des plates-formes pétrolières étrangères aient été utilisées et doivent l'être encore à l'avenir au large des côtes canadiennes, on ne doit pas leur accorder une dérogation automatique et qu'il faut, par ce projet de loi au moins, nous munir d'un dispositif de filtrage donnant à l'industrie canadienne et aux entreprises canadiennes une chance d'intervenir.

Les députés savent très bien que dans le cas d'une plate-forme de production, les compagnies ne demandent pas une dérogation du jour au lendemain. C'est une procédure à long terme, qui porte généralement sur plusieurs années. Étant donné cet énorme décalage dans pratiquement tous les cas, exceptés les cas de véritable urgence, il n'y a aucune raison de ne pas prévoir une demande d'autorisation pour les navires étrangers, et de laisser ainsi une chance à l'industrie canadienne de dire si elle est en mesure ou non d'assurer le service.

Je tiens à rassurer les députés qui pourraient s'inquiéter de ma démarche en leur affirmant qu'il n'est nullement question ici d'empêcher le gouvernement ou l'Office d'exercer un contrôle raisonnable et pratique sur ces demandes. Si l'instrument n'est pas disponible au Canada, on pourra le faire venir de l'étranger. Il s'agit simplement de donner une chance aux industriels canadiens. Je crois qu'il est très important de ne pas accorder automatiquement cette dérogation, et j'invite les députés à appuyer cette proposition.

M. Angus: L'amendement de M. Tobin va dans le même sens que le mien, mais il est plus précis techniquement et il ajoute une précision en ce qui concerne le renumérotage et les renvois ultérieurs. Je suis entièrement d'accord avec l'idée de ne pas accorder cette dérogation et de nous servir de la Loi sur la cabotage et

[*Texte*]

use it as a mechanism to support home-built facilities for hydrocarbon production platforms.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, there is a government amendment on that same clause, striking out the same lines. I think it is an example of the committee's having done very good work and the witnesses' having made their case. We were able to take it back through the system to have a change made. The Minister is in full agreement. I think the record should show that the committee system has worked well in that respect. All three parties are proposing the same amendment. We are prepared to accept it.

• 1120

Mr. Angus: No offence, Mr. Chairman, but I do not see the government amendment in our package. Oh, it was late.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I take Mr. Thacker at his word, and I am delighted he is prepared to accept this amendment. I urge we get on with the vote.

The Chairman: Do you want to read the amendment, Mr. Thacker, to make sure everybody has the same wording?

Mr. Thacker: This is my amendment we are voting on.

Mr. Angus: Mr. Chairman, because you have already accepted Mr. Tobin's amendment, then you are bound to deal with his.

Mr. Tobin: I move that clause 3 of Bill C-52 be amended (a) by striking out lines 34 and 35 on page 3 and (b) by renumbering the subsequent clauses and cross references thereto accordingly.

Amendment agreed to.

The Chairman: Shall clause 3 as amended carry?

Mr. Tobin: There are other amendments.

Mr. Angus: Yes, Mr. Chairman, mine is the next one.

Mr. Tobin: Mr. Angus, I wonder if it would be helpful to you and to all members if I could make a point the chairman may perhaps want to consider. As we go on to each clause after Mr. Angus and others have moved amendments on clause 3, it might be useful if the Chair, at the beginning of each clause, would indicate there are *x* number of amendments, one or two by each party, so everybody is plugged in here.

Mr. Angus: Otherwise we are going to lose track as the papers pile higher.

Mr. Chairman, I would like to move that Bill C-52 be amended in clause 3 by striking out line 38 on page 3 and substituting the following therefor:

[*Traduction*]

les activités commerciales maritimes pour encourager les initiatives nationales dans le domaine des plates-formes de production d'hydrocarbures.

M. Thacker: Monsieur le président, il y a un amendement du gouvernement qui vise à supprimer exactement le même passage. Je crois que nous avons là un exemple de l'efficacité du Comité et des témoins. Nous avons réussi à faire valoir cette argumentation. Le ministre est entièrement d'accord. Je pense qu'on peut souligner à cette occasion l'efficacité du régime des comités. Les trois partis proposent le même amendement. Nous sommes d'accord.

M. Angus: Si vous le permettez, monsieur le président, je ne trouve pas cet amendement du gouvernement dans le document. Oh, il a été présenté tardivement.

M. Tobin: Monsieur le président, je crois M. Thacker sur parole et je suis enchanté qu'il accepte cet amendement. Je vous propose de passer au vote.

Le président: Pourriez-vous lire cet amendement, monsieur Thacker, pour que nous soyons bien sûr d'avoir le même texte?

M. Thacker: C'est sur mon amendement que nous votons.

M. Angus: Monsieur le président, puisque vous avez déjà accepté l'amendement de M. Tobin, c'est sur celui-là qu'il faut voter.

M. Tobin: Je propose qu'on modifie le projet de loi C-52, à l'article 3, a) en supprimant les lignes 41 et 43, page 3, et b) en renumérotant les articles suivants et les renvois ultérieurs.

L'amendement est adopté.

Le président: L'article 3 tel que modifié est-il adopté?

M. Tobin: Il y a d'autres amendements.

M. Angus: Oui, monsieur le président, il y a le mien ensuite.

M. Tobin: Monsieur Angus, il serait peut-être utile pour nous tous que je soumette une petite suggestion au président. Quand nous allons aborder les articles suivants, après que M. Angus et d'autres aient proposé leurs amendements à l'article 3, il serait peut-être utile que le président commence par nous annoncer le nombre d'amendements proposés par chaque parti de façon que nous sachions exactement à quoi nous en tenir.

M. Angus: Sinon, nous allons nous perdre dans un monceau de papiers.

Monsieur le président, j'aimerais proposer qu'on modifie le projet de loi C-52, à l'article 3, en retranchant les lignes 2 et 3, page 4, et en les remplaçant par ce qui suit:

[*Text*]

any activity authorized by a treaty pursuant to section 3 of that Act and that

Mr. Chairman, this is the clause with regard to exemptions:

(3) Subsection (1) does not apply to any foreign ship or non-duty paid ship that is. . . ;

(b) used as a fishing vessel, as defined by the Coastal Fisheries Protection Act,

to which I have added:

in any activity authorized by a treaty pursuant to section 3 of that Act

and so on.

It is my understanding that the Coastal Fisheries Protection Act defines the treaty that Canada enters into in terms of fishing matters, and that under that act there are specific requirements. Secondly, those involved in non-treaty matters could apply to the Cabinet for permission.

My amendment restricts this exemption to only those vessels operating under a treaty with Canada, so that a vessel from a non-treaty country cannot circumvent our fish-treaty laws through this act.

Mr. Tobin: Mr. Angus, looking with a very open mind at the amendments, I am just trying to understand. If, as currently drafted, the exemption applies to a vessel used as a fishing vessel as defined by the Coastal Fisheries Protection Act, how would you be worried that somebody would circumvent our Coastal Fisheries Protection Act if it applies to a vessel as defined by the Coastal Fisheries Protection Act? In other words, I understand where you are coming from, but I think the problem is solved in the current wording.

Mr. Thacker: I have the same concerns as Mr. Tobin. To be quite frank with you, I am not sure what exactly would qualify as a treaty. To be a treaty it takes certain requirements. Under the Coastal Fisheries Protection Act, all sorts of arrangements may be made that would not technically qualify as a treaty, and yet it would be in our own best interests as a nation to do something. So I would speak against the motion, Mr. Chairman.

Mr. Tobin: I guess I will just go back to the question, and perhaps Mr. Thacker will comment. If you accept the basic notion of an exemption in that area, it refers specifically to fishing vessels, as defined by the Coastal Fisheries Protection Act. It is not any vessel, but a vessel as defined by the Coastal Fisheries Protection Act, in an activity governed by that act, the Coastal Fisheries Protection Act, and so on and a vessel that does not carry goods or passengers and is not involved in any commercial activity other than carrying the crew and the food and whatever equipment is necessary to carry out whatever activity they are engaged in under the Coastal Fisheries Protection Act.

[*Translation*]

côtières dans le cadre d'activités autorisées par un traité visé à l'article 3 de cette loi, et ne transportent pas de passa-

Monsieur le président, il s'agit de l'article qui accorde des exemptions:

(3) le paragraphe (1) ne s'applique pas aux navires étrangers ou non dédouanés qui. . . sont utilisés:

b) comme bâtiments de pêche au sens de la Loi sur la protection des pêcheries côtières,

et j'ai ajouté à cela:

dans le cadre d'activités autorisées par un traité visé à l'article 3 de cette loi

etc.

Si je ne me trompe, la Loi sur la protection des pêcheries côtières définit le traité que conclut le Canada en matière de pêches, et dénonce un certain nombre d'exigences bien précises. Deuxièmement, des personnes s'occupant de questions ne relevant pas des traités pourraient demander une autorisation au Cabinet.

Mon amendement limite cette exemption aux seuls navires exerçant leurs activités dans le cadre d'un traité avec le Canada, et interdit à un navire d'un pays non signataire d'un traité de contourner nos lois sur les traités de pêche par le biais des dispositions de celle-ci.

M. Tobin: Monsieur Angus, je cherche en toute sincérité à comprendre. Si, dans le texte actuel, l'exemption s'applique à un navire utilisé comme bâtiment de pêche au sens de la Loi sur la protection des pêcheries côtières, comment pouvez-vous craindre que quelqu'un ne contourne cette loi si elle s'applique aux navires définis par la Loi sur la protection des pêcheries côtières? Autrement dit, je comprends votre préoccupation, mais je crois que le texte actuel ne laisse aucune place à l'ambiguité.

M. Thacker: Je suis d'accord avec M. Tobin. Très franchement, je ne sais pas exactement ce que l'on pourrait considérer comme traité. Pour qu'il y ait un traité, il faut respecter certaines exigences. Nous pouvons conclure toutes sortes d'ententes en vertu de la Loi sur la protection des pêcheries côtières sans qu'il s'agisse techniquement de traité, mais en ayant malgré tout avantage à le faire. Je suis donc opposé à cette motion, monsieur le président.

M. Tobin: Je vais revenir à la question et peut-être demander à M. Thacker ce qu'il en pense. L'idée de base d'une exemption dans ce domaine s'applique spécifiquement aux bâtiments de pêche définis par la Loi sur la protection des pêcheries côtières. Ce n'est pas n'importe quel bâtiment, mais un bâtiment défini par la Loi sur la protection des pêcheries côtières, exerçant une activité régie par ces lois, etc, un navire qui ne transporte pas de marchandises ni de passagers, et n'a pas d'autres activités commerciales, qui n'emporte que son équipage et le ravitaillement nécessaire pour exercer les activités prévues en vertu de la Loi sur la protection des pêcheries côtières.

[*Texte*]

• 1125

If that is the case, I suppose I am saying to you that, looking at the language, I do not know what it is you are establishing.

Mr. Angus: The feeling was that under the current wording, and even with reference to the Coastal Fisheries Protection Act, there was a fair bit of flexibility on behalf of the Cabinet.

Mr. Tobin: It has to be under the Coastal Fisheries Protection Act.

Mr. Angus: But under that act—and I do not have a copy with me—there is wording that suggests the Cabinet in effect could ignore the intent of the Coastal Fisheries Protection Act and could allow a vessel in under that act. My wording is designed to tighten it up.

Mr. Tobin: Allow a vessel in to do what?

Mr. Angus: To fish. Perhaps Mr. Chairman—and I do apologize for my lack of depth on this particular clause—this might be one where it makes sense to stand it, so I will have a chance to pull out a copy of that act to see exactly what it looks like.

I am wondering, Mr. Chairman, if I could ask Mr. Thacker to give me the response he gave the committee while I was consulting.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, I would adopt the argument Mr. Tobin first used. I would also point out that if you read the complete paragraph:

> (b) used as a fishing vessel, as defined by the Coastal Fisheries Protection Act, in any activity governed by that Act and that does not carry any goods or passengers other than incidental to any activity governed by that Act;

it is a very real restriction on anybody coming in under the exemption. They can only come in under the strict terms of that statute.

Mr. Angus is trying to take us further, to say they can only come in under any treaty signed under the proposed act. I am not exactly sure what would qualify as a treaty, because to be an international treaty requires certain phraseology and intention and all sorts of things. It seems to me we should in this proposed statute leave it to the good judgment of Parliament, under the Coastal Fisheries Protection Act.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I have a final comment I would mention as a courtesy to Mr. Angus. Concern was never expressed that vessels would be used under this clause to go fishing. The concern when we were discussing the bill generally was that a vessel, under the guise of the fishery, might come into the country and be converted into a freighter. This is not a fishery bill; this is a bill about, as you are well aware, the movement of goods and freight. Therefore the concern you are trying to reflect, I think, is well covered at this place in the bill in the current wording.

[*Traduction*]

Si c'est le cas, je ne vois pas très où vous voulez en venir.

M. Angus: C'est qu'apparemment le texte actuel même s'il mentionne la Loi sur la protection des pêcheries côtières, semble laisser une certaine marge de manoeuvre au Capinet.

M. Tobin: Il faut que cela relève de la Loi sur la protection des pêcheries côtières.

M. Angus: Mais cette loi, dont je n'ai pas d'exemplaire sur moi, laisse entendre que le Cabinet peut autoriser un navire à déroger aux dispositions de la loi. Mon texte propose une disposition plus rigoureuse.

M. Tobin: Autoriser un navire à faire quoi?

M. Angus: A pêcher. Monsieur le président, je suis désolé de ne pas être parfaitement informé sur ce point, et ce serait peut-être une bonne occasion de le reporter pour me permettre de retrouver la loi et de vérifier ce qu'il en est exactement.

Peut-être pourrais-je demander à M. Thacker de me redonner la réponse qu'il a donnée au Comité pendant que j'étais en consultation.

M. Thacker: Monsieur le président, je dirais la même chose que M. Tobin. Je précise aussi que si on lit tout le paragraphe:

> b) comme bâtiment de pêche au sens de la Loi sur la protection des pêcheries côtières dans le cadre d'activités régies par cette loi, et ne transporte pas de passagers ou de marchandises sauf dans le cadre de ses activités;

on constate que l'exemption est extrêmement limitée. Les bénéficiaires doivent rigoureusement respecter les dispositions de la loi.

M. Angus essaye d'aller plus loin, de limiter cette disposition aux navires autorisés par un traité en vertu de la loi. Je ne sais pas exactement ce que l'on appelerait un traité, quand un traité international suppose toute une phraséologie et toute une procédure. Je pense qu'il vaudrait mieux nous en remettre ici au jugement du Parlement en vertu de la Loi sur la protection des pêcheries côtières.

M. Tobin: Monsieur le président, je souhaiterais mentionner par courtoisie pour M. Angus qu'il n'a jamais été question de s'en prendre aux navires de pêche. L'objection qui a été formulée lors de la discussion générale concernait la possibilité qu'un bâtiment soit présenté comme un bâtiment de pêche et ne serve en réalité au transport de marchandises une fois entré dans nos eaux. Je crois par conséquent que le texte actuel couvre parfaitement cette éventualité.

[*Text*]

There may be somewhere else where you want to make sure a fishing vessel does not become a freighter overnight. I do not know where that would happen, frankly, but in this particular clause I think it is well—

Mr. Angus: Would the committee be willing to stand this part until this afternoon's session, so we can have a chance to explain what we really mean?

Amendment allowed to stand.

Mr. Fretz: Mr. Chairman, I move that clause 3 be amended by striking out lines 5 and 6 on page 4 and substituting the following:

> has overnight accommodation for at least two hundred and fifty, or such other number as the Governor in Council may by order fix, passengers;

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I am fully in support of the amendment that has been moved by the hon. member, and I want to suggest to the hon. member that if he turns over two pages he will see an amendment that stands in my name and that is almost identical to the amendment he has just moved, but for one word.

• 1130

I think the word is a clarification that you will find you support, because clearly the intention of the member's amendment is to set a minimum ceiling for automatic exemption for vessels with accommodation for at least 250 passengers. The amendment, as proposed by the hon. member, inadvertently goes on to say "or such other number as the Governor in Council may by order fix". One could get an argument. It could be 250, 300, or equally 100, because you leave it up to Order in Council.

Using exactly the same words you have used, my amendment says "or such higher number as the Governor in Council may by order fix", which, I am sure, was your intention. All I want to do, Mr. Chairman, is to endorse the member's amendment and to move an amendment to the amendment to put in the word "higher" to make it clear that we cannot go below 250 with respect to the exemption. I would hope the government would support that.

Mr. Johnson: Prior to seeing Mr. Tobin's amendment, I was going to suggest we put "higher" in to the government.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, if we had our Justice officials here, I am sure they could not go lower, because Parliament has said at least 250. That would probably be the charging clause and they could not go lower. For an abundance of certainty, I have no objection at all.

Mr. Angus: I want to support both the main motion and Mr. Tobin's amendment. I think it is an excellent step forward. We have seen a very large growth of the pleasure cruise vessels in the eastern waters, both within the lakes and towards the Atlantic. The manner in which this is

[*Translation*]

Il y a peut-être un autre endroit dans le texte où vous tenez à bien vous assurer qu'il ne sera pas possible de transformer un bâtiment de pêche en navire marchand. Franchement, je ne sais pas où, mais dans cet article en tout cas, je pense qu'il n'y a pas de problème. . .

M. Angus: Le Comité est-il d'accord pour reporter la discussion sur ce passage jusqu'à cet après-midi, pour que nous puissions apporter tous les éclaircissements voulus?

L'amendement est réservé.

M. Fretz: Monsieur le président, je propose que l'article 3 du projet de loi C-52 soit modifié par substitution, aux lignes 6 et 7, page 4, de ce qui suit:

> logement pour la nuit à au moins 250 passagers ou à tout autre nombre que le gouverneur en conseil peut fixer par décret;

M. Tobin: Monsieur le président, je suis entièrement d'accord avec l'amendement du député et j'aimerais lui faire remarquer que s'il regarde deux pages plus loin, il y trouvera un amendement en mon nom qui est pratiquement identique mot pour mot au sien.

Le mien ne comporte qu'un mot de plus, une précision avec laquelle vous serez certainement d'accord, puisque l'intention de l'amendement du député est de fixer un seuil minimum de 250 passagers pour l'exemption automatique de ces navires. L'amendement proposé par le député dit: «Ou à tout autre nombre que le gouvernement conseil peut fixer par décret». Cela pourrait susciter une controverse. On pourrait estimer qu'il peut s'agir de 250, de 300, mais aussi de 100 personnes seulement, puisque c'est le gouverneur en conseil qui a le choix.

Mon amendement reprend le même texte, mais avec un mot de plus: «Ou à tout autre nombre supérieur que le gouverneur en conseil peut fixer par décret», ce qui était, je crois, votre intention. Je voudrais donc m'associer à l'amendement du député en proposant un sous-amendement pour ajouter l'adjectif «supérieur» au texte de façon qu'il soit bien clair qu'il n'est pas question de descendre en-dessous de ce chiffre de 250 personnes. J'espère que le gouvernement sera d'accord.

M. Johnson: Avant de voir l'amendement de M. Tobin, j'allais proposer au gouvernement d'ajouter «supérieur».

M. Thacker: Monsieur le président, si nos spécialistes de la justice étaient là, je suis sûr qu'ils nous diraient qu'il n'est pas possible de choisir un chiffre inférieur, puisqu'il est question d'au moins 250 passagers. Il s'agirait donc d'un seuil minimum. Mais s'il s'agit d'être encore plus sûr, je n'ai pas d'objections.

M. Angus: Je suis d'accord avec la motion principale et l'amendement de M. Tobin. Je pense que c'est une excellente initiative. Nous avons assisté à une considérable expansion des navires de croisière dans les eaux de l'Est, qu'il s'agisse des lacs et ou de l'océan. Ce texte permet au

[*Texte*]

done provides for the government, as we see increased growth, to limit it even further at some point in time, without having to resort to an amendment to this bill. That allows for the growth and the ability to develop the industry, much as I spoke about during the initial debate on the legislation.

The Chairman: Is everybody agreed to the subamendment moved by Mr. Tobin?

Subamendment agreed to.

Amendment agreed to.

Mr. Tobin: We are batting 1,000% here.

Mr. Angus: I guess the next one is mine, Mr. Chairman. I move that Bill C-52 be amended in paragraph 3.(3)(d) by adding the following to line 9 at page 4:

> and conducted jointly by the Government of Canada and the government of another country;

The intent would be that it can be a joint project, as opposed to just one developed by the Canadian government through the Department of Fisheries and Oceans.

Mr. Tobin: I am again seeking clarification to Mr. Angus's amendment. As I read the amendment, the bill currently provides for an exemption from waiver for a vessel engaged in any ocean research activity commissioned by the Department of Fisheries and Oceans. You want to then go on to provide an automatic exemption for any vessel. You qualify it by saying "conducted jointly by the Government of Canada and the government of another country".

If one wanted to be a bit ironic about it, I find under your amendment that any vessel from another country, commissioned by the Department of Fisheries and Oceans, is automatically exempt if it is a joint venture. I do not know the purpose of the amendment. I think we are covered here already. Maybe you should explain that to us.

• 1135

Mr. Thacker: Mr. Chairman, it seems to me there is a prohibition against foreign ships coming into the country. There is an exemption if it is engaged in any ocean research activity commissioned by the Department of Fisheries and Oceans. Mr. Angus's amendment states that anything permitted would have to be a joint operation with some Canadian operation.

That means that, if Jacques Cousteau were going to come up to look at whales in the St. Lawrence, he would not be able to do so unless he could find some Canadian operation to go in jointly with him. You cannot get an exemption unless you are joint. I really think that would be violating perhaps even international treaties where we

[*Traduction*]

gouvernement, si cette tendance se poursuit, d'imposer une limite encore plus élevée à l'avenir sans être obligé de modifier le texte de la loi. Comme je l'ai dit lors du débat initial sur ce projet de loi, cela laisse la porte ouverte à la croissance de cette industrie.

Le président: Tout le monde est d'accord avec le sous-amendement de M. Tobin?

Le sous-amendement est adopté.

L'amendement est adopté.

M. Tobin: Nous battons tous les records.

M. Angus: Je crois que je suis le suivant, monsieur le président. Je propose qu'on modifie le projet de loi C-52, à l'alinéa 3.(3)d) en retranchant la ligne 10, page 4, et en la remplaçant par ce qui suit:

> des Pêches et des Océans et conduites conjointement par le gouvernement du Canada et celui d'un pays étranger.

Autrement dit, il pourrait s'agir d'un projet conjoint, par opposition aux activités exclusivement menées par le gouvernement canadien dans le cadre du ministère des Pêches et Océans.

M. Tobin: J'aimerais là encore avoir des précisions. Si je lis bien le texte, le projet de loi prévoit actuellement une exemption pour tout navire exerçant des activités de recherche océanographique demandées par le ministère des Pêches et Océans. Vous voulez accorder cette exemption automatique à n'importe quel navire. Vous dites: «Conduites conjointement par le gouvernement du Canada et celui d'un pays étranger».

Si je voulais faire de l'ironie, je dirais qu'avec cet amendement, tout navire étranger commandité par le ministère des Pêches et des Océans bénéficierait automatiquement de la dérogation s'il s'agit d'une entreprise conjointe. Je ne vois pas l'intérêt de cet amendement. Il me semble que c'est déjà prévu. Il faudrait peut-être nous donner d'autres explications.

M. Thacker: Monsieur le président, la loi interdit de manière générale aux navires étrangers de se livrer à toute activité de nature commerciale au Canada. Il y a des exceptions comme dans le cas d'activités de recherche océanographique commissionnées par le ministère des Pêches et des Océans. M. Angus voudrait que cette exception à la règle ne s'applique qu'aux activités de recherche conduites conjointement par le gouvernement du Canada et celui d'un pays étranger.

Cela signifie que si Jacques Cousteau voulait venir étudier les baleines dans le Saint-Laurent, il ne pourrait le faire que dans le cadre de recherches conjointes avec le Canada. Il n'y a autorisation que dans ce cas. Je crains fort que cela n'aille à l'encontre de certains traités internationaux qui autorisent les activités de recherche

[*Text*]

are prepared to have honest, legitimate research ships come in from other countries to take a look around and to do research. I would not want to restrict this.

Mr. Tobin: Let us be clear. It does not mean they would not be able to do so because, frankly, Jacques Cousteau would still apply for the waiver and his chances of getting it are about 100%. So the waiver is still there to be applied for. We could take out every single one of them and all these people could still do all these things, but they would just have to go through a waiver process.

Mr. Angus: As it stands now, Jacques Cousteau would not fall under paragraph (d) in any case unless he is hired by the Department of Fisheries and Oceans. If on his own, through whatever funding he has, he decides he wants to do some research within Canadian coastal waters, he is not covered under paragraph (d).

Mr. Tobin: Mr. Angus, my only problem with your amendment is this. If there is some measure of expertise out there in the world that the Department of Fisheries and Oceans wants to get access to for good reason in the interest of Canada's fisheries. . . I was in Fisheries as a Parliamentary Secretary for three years, and I can tell you that it is not one of the best-funded departments, and any member around the table who is familiar with it will agree. In the federal government its A-base has been pretty well stagnant for some time.

Your amendment, the way it is currently drafted, would set up a term called "conducted jointly", but it does not tell us what a definition of "conducted jointly"is. What does that mean? That is a very arbitrary thing. What does "conducted jointly" mean? Does it mean 75:25 participation; does it mean 50:50 participation? What does the word mean? Simply contracting out, is that a joint venture? Interpreting that, how does the regulator determine what is conducted jointly and what is not conducted jointly? There is no definition for it.

Mr. Angus: The reason for this amendment is that we do not want—I do not want—Fisheries and Oceans to be chartering foreign vessels to do research work unless they are required to do so by an agreement with another country. Part of everything we heard throughout the hearings, at least by one sector, was to try to encourage as much Canadianization as possible, and your amendment to drop the platforms does that. This is another aspect of that same issue, so we are not forever going out and renting somebody else's boat, so we develop some Canadian research capability. This becomes an additional lever—

Mr. Tobin: Why not suggest that the entire exemption be removed rather than putting in an undefined condition, the meaning of which we do not know?

Mr. Angus: Because there may be conditions under which we have agreements with other countries to do joint research. I do not think we would want to eliminate or defy those agreements.

[*Translation*]

par des navires étrangers lorsque leur honnêteté et leur légitimité ne font aucun doute. Je ne voudrais pas qu'on y touche.

M. Tobin: Ne nous méprenons pas. Cela ne veut pas dire pour autant qu'ils ne pourraient pas le faire, car, soyons honnête, Jacques Costeau demanderait de toute façon une dispense, et il a 99, si ce n'est 100, chances sur 100 de l'obtenir. Il reste donc toujours ce recours à la dispense. Si nous prenions tous les cas un par un, rien ne changerait sauf cette nécessité de passer par la dispense.

M. Angus: À l'heure actuelle, l'alinéa d) ne s'applique pas à Jacques Cousteau à moins qu'il ne soit embauché par le ministère des Pêches et Océans. Si de son propre chef, financé par je ne sais qui, il décide de faire des recherches dans les eaux côtières canadiennes, l'alinéa d) ne s'applique pas à lui.

M. Tobin: Monsieur Angus, le seul problème que me pose votre amendement est le suivant. Si le ministère des Pêches et des Océans veut utiliser les services de spécialistes internationaux pour de bonnes raisons dans l'intérêt des pêches canadiennes. . . J'ai été secrétaire parlementaire des Pêches pendant trois ans et je peux vous dire que ce n'est pas un des ministères les mieux financés, et tous ceux ici présents qui connaissent ce ministère ne me contrediront certainement pas. Cela fait un certain temps qu'au sein du gouvernement il reste à la portion congrue.

Selon votre amendement, ces activités de recherche doivent être «conduites conjointement». «Conduites conjointement», qu'est-ce que cela veut dire? C'est très arbitraire. Qu'est-ce que cela veut dire? Une participation à 75-25, une participation à 50-50? Qu'est-ce que cela veut dire? Est-ce que cela comprend la sous-traitance? Comment un administrateur peut-il déterminer ce qui est conduit conjointement et ce qui ne l'est pas? Vous ne donnez pas de définition.

M. Angus: Si nous proposons cet amendement c'est parce que nous ne voulons pas—je ne veux pas—que Pêches et Océans nolise des bateaux étrangers pour faire des travaux de recherche à moins qu'une entente avec un autre pays ne l'y oblige. Tout ce que les témoins, d'un secteur tout du moins, nous ont réclamé, c'est d'encourager autant que possible la canadianisation des activités, et votre amendement concernant les plates-formes de forage va tout à fait dans ce sens. C'est un autre aspect du même problème. Nous ne voulons plus qu'ils continuent à allouer les bateaux des autres pour les obliger à développer leurs propres installations. C'est un moyen supplémentaire. . .

M. Tobin: Pourquoi ne pas demander la suppression pure et simple de cette exception plutôt que d'y ajouter une condition dont nous ne connaissons pas la définition?

M. Angus: A cause de l'existence possible d'ententes avec d'autres pays de recherche conjointe. Nous ne voulons pas défier ces ententes.

[*Texte*]

Mr. Tobin: I am sorry, Mr. Angus, but your earlier amendment dealt with the question of treaties, and we stood it. This amendment has nothing to do with treaties. This amendment merely makes reference to—

Mr. Angus: No, I said agreements.

Mr. Tobin: It does not say agreements, either. It merely makes reference to "conducted jointly by the Government of Canada and the governments of other countries". It has nothing to do with treaties or agreements we have entered into. It could be a period of contractual arrangement. It has nothing to do with obligation, more to do with seeking some kind of expertise and putting in a definition so we know what it means.

Mr. Angus: But an obligation becomes an agreement. If the obligation—

Mr. Tobin: Not with a country. It could be with a private carrier in Finland or Norway or Sweden or France or Spain.

Mr. Johnson: Mr. Chairman, I have difficulty with the wording of this amendment myself. Suppose the University of Rhode Island and Memorial University wish to carry out a joint survey. They would not be government as such, and yet there is no doubt that they would not be able to operate a foreign vessel in Canadian waters without permission from the Government of Canada. So I do not see the necessity for it myself.

• 1140

You are limiting it to two governments to undertake a joint venture on the thing. Suppose the Government of Canada wanted to enter into an agreement with a university somewhere that has a research ship and it has no connection with the government of the county at all.

Amendment negatived.

The Chairman: Mr. Angus, I understand you have to leave within a few minutes and will not be here this afternoon. I would like to come back to your reserved amendment and have you decide, if you can, right now, whether we can adopt clause 3 as amended.

Mr. Angus: No, I would still like to have it stand. We will prepare a note with the references. Mr. Benjamin will be here this afternoon; he is in fact on his way over now. Hopefully, I will make my plane, as well as pass things over to him.

Clause 3 allowed to stand.

On clause 4—*Issuance of licence: foreign ship*

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I have an amendment.

The Chairman: We have two, I guess.

Mr. Tobin: I have two? Yes, I guess I have two.

[*Traduction*]

M. Tobin: Je m'excuse, monsieur Angus, mais votre amendement précédent portait sur la question des traités, et nous l'avons réservé. Cet amendement-ci n'a rien à voir avec des traités. Il parle simplement de. . .

M. Angus: Non, j'ai parlé d'ententes.

M. Tobin: Il ne parle pas non plus d'ententes. Il parle simplement d'activités de recherche «conduites conjointement par le gouvernement du Canada et celui d'un pays étranger». Cela n'a rien à voir avec des traités ou des ententes conclus par notre pays. Ce pourrait être une période d'ententes contractuelles. Cela n'a rien à voir avec l'obligation, cela concerne plus le besoin de recourir aux services de spécialistes internationaux et la nécessité d'une définition afin de savoir ce que cela signifie.

M. Angus: Une obligation se transforme en accord si l'obligation. . .

M. Tobin: Pas avec un pays. Avec un transporteur privé finlandais, norvégien, suédois, français ou espagnol, peut-être.

M. Johnson: Monsieur le président, le libellé de cet amendement me pose aussi quelques problèmes. Supposons que l'Université de Rhode Island et l'Université Memorial souhaitent joindre leurs forces pour mener une étude. Il ne s'agirait pas d'une entreprise gouvernementale; pourtant il ne fait aucun doute qu'ils ne pourraient utiliser des bâtiments étrangers dans les eaux canadiennes sans autorisation du gouvernement du Canada. Personnellement, je ne vois pas la nécessité de cet amendement.

Vous limitez cette exception à des activités conduites conjointement par deux gouvernements. Supposez que le gouvernement du Canada veuille s'associer à une université qui a un bateau de recherche, université n'ayant aucun lien avec le gouvernement de son pays?

L'amendement est rejeté.

Le président: Monsieur Angus, je crois comprendre que vous devez nous quitter dans quelques minutes et que vous ne serez pas là cet après-midi. J'aimerais revenir à votre amendement réservé et vous demander, maintenant, si nous pouvons adopter l'article 3 sous sa forme amendée.

M. Angus: Non, j'aimerais qu'il reste réservé. Nous préparerons une note avec les références. M. Benjamin sera là cet après-midi; en fait, il devrait être là dans un instant. J'espère pouvoir lui passer mon dossier et quand même attraper mon avion.

L'article 3 est réservé.

Article 4—*Licence: navires étrangers*

M. Tobin: Monsieur le président, j'ai un amendement.

Le président: Il y en a deux, je crois.

M. Tobin: J'en ai deux? Oui, je suppose que j'en ai deux.

[*Text*]

The Chairman: On that clause?

Mr. Tobin: Yes, I do. I will start with this one.

Mr. Angus: Mr. Chairman, just on a point of order, while Mr. Tobin is getting his papers together. There may be a gap between the time I leave and Mr. Benjamin's arrival. If that occurs and it comes to one of my amendments, I would ask permission of the committee to just stand that one until Mr. Benjamin is here and then to revert back, if you could please.

I apologize but it is one of those days when we have three different transport-related committees meeting, plus long-standing engagements to be out of the city. I think it is an unfortunate reality of the times.

Mr. Tobin: If that happens, hopefully, we will take a five-minute coffee break or something.

Mr. Chairman, I move that clause 4 of Bill C-52, be amended by striking out line 34 on page 4 and substituting the following:

> foreign ship, such application having been made fourteen days prior to the date for the use of the foreign ship, the Minister of National Reve-

Mr. Chairman, clause 4, as amended, would read as follows:

> 4. On application therfor by a person resident in Canada acting on behalf of a foreign ship, such application having been made fourteen days prior to the date for the use of the foreign ship, the Minister of National Revenue shall issue a licence in respect of the foreign ship, where the Minister is satisfied that

and the conditions follow.

Mr. Chairman, the purpose of the amendment I am moving will be clear to members who have sat through the committee process. I think it is a very reasonable amendment. We were told by a gentlemen from the agency, the regulator who takes care of the waivers, who was here today, when he appeared as a witness before this committee, that an application for a waiver could be made on a Thursday or a Wednesday and granted on a Friday.

What is a waiver? A waiver is a request by somebody in this country to bring a foreign vessel into this country to participate in the coastal trade. The basic concept is that the individual or company or shipper makes application when he believes there is no Canadian ship available in Canada to handle that particular commodity or traffic.

• 1145

Mr. Chairman, we have heard from almost every witness, with the exception of one or two, that the waiver system is open to abuse, even though a lot of people generally accept it and believe it works well. It is open to abuse, because if somebody deliberately waits until the last

[*Translation*]

Le président: À cet article?

M. Tobin: Oui. Je commencerai par celui-là.

M. Angus: Monsieur le président, un simple rappel au Règlement pendant que M. Tobin rassemble ses papiers. Quand je partirai, M. Benjamin ne sera peut-être pas encore arrivé. Dans ce cas, et si nous sommes arrivés à l'un de mes amendements, je demanderais au Comité la permission de le réserver jusqu'à l'arrivée de M. Benjamin, qui alors le proposera, si vous voulez bien.

Je m'excuse, mais c'est un de ces jours où siègent en même temps trois comités différents abordant des questions de transport, auxquels s'ajoutent des rendez-vous en dehors de la ville pris il y a déjà longtemps. C'est un des aléas malheureux de notre époque.

M. Tobin: Si tel est le cas, nous ferons une pause-café de cinq minutes, ou nous trouverons quelque chose.

Monsieur le président, je propose que l'article 4 du projet de loi C-52 soit modifié par substitution à la ligne 36, page 4, de ce qui suit:

> agissant au nom du navire étranger, ladite demande ayant été fait quatorze jours avant la date d'utilisation du navire étranger, le ministre. . .

Monsieur le président, l'article 4, sous sa forme modifiée, se lirait donc ainsi:

> 4. Sur demande d'un résident du Canada agissant au nom du navire étranger, ladite demande ayant été faite quatorze jours avant la date d'utilisation du navire étranger, le ministre du Revenu national délivre une licence pour le navire s'il est convaincu à la fois. . .

et les conditions suivent.

Monsieur le président, le but de l'amendement que je propose sera évident pour les membres qui ont suivi toutes nos délibérations. Je crois que c'est un amendement raisonnable. Un représentant de l'agence, l'administrateur responsable des dispenses qui était ici aujourd'hui, lorsqu'il a comparu comme témoin devant le Comité nous a dit qu'une demande de dispense pouvait être faite le jeudi ou le mercredi et accordée le vendredi.

Qu'est-ce qu'une dispense? Une dispense est une demande, faite par un Canadien, d'utilisation d'un vaisseau étranger pour des activités de commerce côtier dans notre pays. Selon le concept de base, le particulier, la compagnie ou l'expéditeur fait cette demande lorsqu'il croit qu'aucun navire canadien n'est disponible au Canada pour assurer ce transport ou ce service particulier.

Monsieur le président, pratiquement tous les témoins à l'exception d'un ou deux nous ont dit que le système de dispense se prêtait aux abus même si beaucoup de gens l'acceptent d'une manière générale et croient qu'il fonctionne bien. Il prête aux abus, car si quelqu'un attend

[*Texte*]

moment to make an application for a waiver for a ship he needs on Friday, and this is Wednesday, even if there is a Canadian ship available, it is highly unlikely any Canadian company has time to get the information, gear up, submit a proposal, and have a chance at getting that business.

You have some people who will not use the waiver system in an intelligent way. They will not say they need a ship in three weeks, but will wait until the last minute, make the request, put the government's back to the wall, and claim it is an emergency. Because nobody can provide a ship in 24 hours, the government is frequently forced into a position of saying yes. We had some people saying there should be 60 days' notice of a request. Others said 30 days' notice of a request. Frankly, I think that goes much too far. I think there has to be a minimum. Fourteen days is reasonable. It was suggested by the Dominion Marine Association.

As we go through clause by clause at the end of the process, the government might want to provide the appropriate wording to grant emergency clearance powers to the commission, if this clause is accepted. In other words, an application must normally be made within 14 days. If a tanker grounds and you have to have another vessel to fill it up, and if and a foreign one is the only one available, they have the power to act in a genuine emergency, and that is an arbitrary decision they make.

We are sending notice out. If you want foreign ships to operate in Canada, we want 14 days' notice. If you have an emergency, that is fine. We will deal with emergencies. We are setting down some minimum time constraints. Otherwise, the waiver system is a farce, if those who abuse it truly want to abuse it. I would ask members to support this amendment.

Mr. Johnson: I am glad Mr. Tobin made reference to emergency. I am just wondering if perhaps that should be included in his amendment where dangers of pollution might exist. Would that be necessary, or will we take for granted it would be considered? I am just wondering if it would not be better to have it in there.

Mr. Crofton: Just speaking in support of my colleague, I think Mr. Tobin's observation that there should be some guideline written down is a good one. I would be interested to hear what the Parliamentary Secretary has to say. I think if there is no provision made anywhere for a genuine emergency, there is the potential for a great hassle. I think for even greater certainty and clarification it ought to be in there somehow, and I would be interested to hear his observation.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, I had anticipated this motion would be brought forth. We had a very careful review of it with our officials, and I went through the evidence. I have spoken with the Minister and have gone through it very carefully.

[*Traduction*]

délibérément jusqu'au dernier moment pour faire une demande de dispense pour le navire dont il a besoin vendredi, et que c'est mercredi, même s'il y a un navire canadien disponible, il est fort peu vraisemblable que la compagnie canadienne aura le temps de recevoir les renseignements, de s'armer, de soumettre une offre, et aura une chance d'enlever le contrat.

Il y a des gens qui n'utilisent pas ce système de dispense d'une manière intelligente. Ils ne disent pas que dans trois semaines ils auront besoin d'un bateau, mais attendent jusqu'à la dernière minute, font la demande, mettent le gouvernement au pied du mur et clament que c'est une urgence. Étant donné que personne ne peut fournir de bateau en 24 heures, souvent le gouvernement n'a pas d'autre choix que de dire oui. Certains demandent un préavis de 60 jours. D'autres, un préavis de 30 jours. Sincèrement, je pense que c'est beaucoup trop. Il faut quand même un minimum. Quatorze jours me semble raisonnable. C'est la suggestion de la Dominion Marine Association.

Avant la fin de l'étude article par article, le gouvernement voudra peut-être proposer une disposition accordant des pouvoirs de dédouanage d'urgence à la commission, si cet article est adopté. Autrement dit, toute demande doit respecter normalement un délai de quatorze jours. Cependant, si un pétrolier s'échoue et s'il faut transvaser le contenu de ses cuves dans celles d'un autre navire, et si seul un navire étranger est disponible, la commission doit avoir des pouvoirs d'urgence lui permettant de prendre une décision arbitraire.

C'est un avertissement. Si vous voulez utiliser des navires étrangers au Canada, il faut nous prévenir 14 jours à l'avance. S'il s'agit d'une urgence, pas de problème, nous avons tout prévu. Il s'agit simplement d'imposer un délai minimum. Autrement, le système de dispense n'est qu'une farce si ceux qui en abusent veulent vraiment en abuser. Je demande aux membres du Comité d'appuyer cet amendement.

M. Johnson: Je suis heureux que M. Tobin ait parlé des cas d'urgence. Ne serait-il pas opportun d'inclure cela à son amendement pour les dangers de pollution, par exemple? Est-ce nécessaire, ou devons-nous prendre pour acquis qu'il en sera ainsi? Je me demande simplement s'il ne serait pas préférable de l'inclure dans cet amendement.

M. Crofton: Tout comme mon collègue, je crois que M. Tobin a raison de réclamer le respect de certaines modalités. J'aimerais que le secrétaire parlementaire nous dise ce qu'il en pense. Qu'il n'y ait pas de dispositions prévoyant les cas d'urgence risque de provoquer bien des problèmes. Pour dissiper toute incertitude et rendre les choses encore plus claires, à mon avis, il faudrait le spécifier d'une manière ou d'une autre, et j'aimerais qu'il me dise ce qu'il en pense.

M. Thacker: Monsieur le président, je savais que cet amendement serait proposé et je me suis préparé. Je l'ai soigneusement étudié avec les fonctionnaires et j'ai relu les témoignages. J'en ai longuement discuté avec le ministre.

[*Text*]

I think it is a chance for us to look at the overall system. We have a total prohibition, unless there is a waiver granted. Ninety-nine percent of all goods—everything in the coasting trade—goes under Canadian ships. Only 1% qualify for the waiver system. That is a very good average, looking at it from a layperson's perspective.

Secondly, you then get into what the witnesses said. With respect to the waiver system, they said to leave the current system as it is. You had Fednav, the Dominion Marine Association representing all of their association members, the Atlantic Provinces Transportation Commission, the Canadian Manufacturers' Association, and the Canadian Salt Company, to name a few. It seems to me it would be very aggressive for the committee to accept this amendment to dramatically change the waiver system, because it means you would have a minimum 14-day delay.

Who is asking for this particular waiting period? It was the SIU. They wanted 60 days, and I guess the Canadian Merchant Service Guild. I remember asking them for—

• 1150

Mr. Tobin: The Canadian Dominion Marine Association—

Mr. Thacker: No.

Mr. Tobin: Check the brief. It is after 14 days. I have a copy of it here.

Mr. Thacker: That is true. They wanted to have 14 days if the committee was willing to do it, but all the shippers said to leave it as it is. They need the flexibility because 99% of their goods are going on Canadian ships. When they have a load of salt, codfish or some other product, they want to be able to move on it.

Mr. Tobin has had a good batting average, but I do not believe the committee should go for this particular amendment. I would strongly urge them to vote against it.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I want to set the record straight about witnesses. Two witnesses were opposed to this. One, for understandable reasons, was the Canadian Manufacturers' Association. They are looking for the cheapest possible rate. They do not care if it is flying the Taiwan flag, the Japanese flag, the Canadian flag, the Korean flag or any kind of flag. They recommended that we drop the waiver system and the duty system. Let us put their brief in perspective.

The Atlantic Provinces Transportation Commission took the same approach. It is a group representing people in the business of moving goods, shipping their goods and not actually in the business of trucking or freight. They admitted that their brief was not endorsed or supported by any of the provincial governments of Atlantic Canada. It

[*Translation*]

Je crois qu'il nous donne l'occasion de considérer l'ensemble du système. L'interdiction est totale sauf en cas de dispense. Quatre-vingt-dix-neuf p. 100 de toutes les marchandises—tout le commerce de cabotage—sont transportées par des navires canadiens. Le système de dispense ne touche donc qu'un p. 100 de ce trafic. Pour le profane, c'est une très bonne moyenne.

Deuxièmement, viennent ensuite les témoignages. S'agissant du système de dispense, les témoins nous ont demandé de ne pas y toucher. Nous avons entendu Fednav, la Dominion Marine Association, représentant tous les membres de l'association, la Commission des transports des provinces atlantiques, l'Association des manufacturiers canadiens et la Canadian Salt Company, pour n'en citer que quelques-uns. En acceptant cet amendement, qui modifie spectaculairement le système de dispense, un délai minimum de 14 jours, notre comité, me semble-t-il, ne répondrait pas du tout aux voeux de la majorité des témoins.

Qui a réclamé cette disposition particulière? C'est le Syndicat international des marins. Il voulait 60 jours ainsi que la Guilde de la marine marchande du Canada, je crois. Je me souviens leur avoir demandé. . .

M. Tobin: La Dominion Marine Association. . .

M. Thacker: Non.

M. Tobin: Vérifiez le mémoire. Après 14 jours. J'en ai une copie.

M. Thacker: C'est exact. Ils voulaient 14 jours si le Comité était disposé à l'adopter, mais tous les expéditeurs nous ont demandé de ne pas y toucher. Ils ont besoin de cette souplesse, car 99 p. 100 de leurs marchandises sont transportées par des navires canadiens. Lorsqu'ils ont un chargement de sel, ou d'un autre produit, ils veulent pouvoir le faire transporter.

La moyenne de M. Tobin est excellente, mais je ne crois pas que notre comité devrait voter en faveur de cet amendement. Je vous invite fortement à voter contre.

M. Tobin: Monsieur le président, je tiens à mettre les choses au point au sujet des témoins. Deux témoins y étaient opposés. L'un d'entre eux, pour des raisons compréhensibles, était l'Association des manufacturiers canadiens. Ce qui les intéresse, c'est de payer le moins possible. Peu leur importe que le bateau batte pavillon taïwanais, japonais, canadien, coréen ou autre. Ils ont recommandé l'abandon du système de dispense et du système de dédouanage. Remettons leur mémoire en perspective.

La Commission des transports des provinces atlantiques a opté pour la même approche. C'est un groupe représentant des hommes d'affaires qui transportent des marchandises, qui expédient leurs marchandises, mais sans s'en charger directement eux-mêmes. Ils ont reconnu que leur mémoire n'était ni entériné ni appuyé par aucun

[*Texte*]

is an important point to make; they were here on their own rails.

A cement company also made that point. Every group involved in shipbuilding, in the shipping industry, in ship repair, ships' officers and crew, the Dominion Marine Association representing the bulk of the traffic on the Great Lakes and cross-lakes traffic between Canada and the United States, all endorsed the principle of a minimum waiver requirement. It was some 60 days in the case of the SIU and 14 days in the case of the Dominion Marine Association. I took that number because it gave us the principle and set a minimum.

Mr. Chairman, I agree that if you have a minimum and no provision for an emergency, we are going to have a hell of a problem. I want to add some words to clarify it because it can be done quite easily. On a coasting trade bill—I hope members will think about this—if we pass a bill that leaves a waiver system in place and allows those who want to to abuse the current wording, setting no minimum, we are asking for it.

I say it with respect to Mr. Thacker; I have a lot of respect for Mr. Thacker. He has played straight and I am sure he will continue to play straight, but 99% of the trade today is being moved by Canadian-flag ships. Something we should remind ourselves of is that 50% of the 99% is moved on Canadian-flag ships imported into this country and on which duty was paid. They are not Canadian-built ships. Let us remember that.

Let us also remember that we are into deregulation in transportation. We have not had that for the last three or four decades. It is a new factor and a very important one in terms of how the traffic is going to move, but shipping is not deregulated. It is still regulated while everything else is deregulated.

An equally important factor is that for all intents and purposes Canada today has no shipbuilding subsidies or assistance. It is a fair comment. I will say we have a policy because I do not want to get a political debate going, but we have no subsidies.

The Americans have the Jones Act. It guarantees that every vessel in the coasting trade of the United States is not only American built and designed, but also American manned. There is no such thing as paying the duty and coming in. They are our biggest trading partner.

Every other nation in the world has a subsidy on their shipbuilding industry of anywhere from 5% to 10% to 50%, but not Canada. While it is true that we have a large share, as we should, of the coasting trade today, we are moving into a deregulated transportation environment

[*Traduction*]

des gouvernements provinciaux du Canada atlantique. C'est un point important à rappeler; ils ne représentaient personne d'autre qu'eux.

Une compagnie de ciment a également fait cette recommandation. Tous les groupes associés à la construction navale, à l'industrie du transport, aux réparations navales, les officiers et les équipages, la Dominion Marine Association, représentant la majorité du trafic sur les Grands lacs du Canada au Canada ou du Canada aux États-Unis, tous ont entériné le principe d'un délai minimum pour la dispense. Le Syndicat international des marins demandait 60 jours, la Dominion Marine Association, 14. J'ai choisi ce chiffre parce qu'il nous assurait ce principe et fixait un minimum.

Monsieur le président, je conviens que s'il y a délai minimum sans disposition pour les cas d'urgence, les problèmes sont pratiquement inévitables. Je me propose d'ajouter ces mots qui manquent, car c'est très facile à faire. Dans un projet de loi sur le cabotage—j'espère que vous réfléchirez à ce que je vais vous dire—si nous adoptons un projet de loi qui laisse en place un système de dispense sans délai minimum et qui permet à ceux qui veulent en abuser de le faire, nous n'aurons que ce que nous méritons.

Je le dis bien respectueusement à M. Thacker; j'ai énormément de respect pour lui. Il a été très franc jusqu'à présent et je suis certain qu'il continuera à l'être, mais bien que 99 p. 100 du trafic soit aujourd'hui assuré par des navires battant pavillon canadien, il ne faut pas oublier que 50 p. 100 de ces 99 p. 100 sont des navires importés et dédouanés. Il ne s'agit pas de navires construits au Canada. Ne l'oublions pas.

N'oublions pas non plus qu'en matière de transport, nous sommes en pleine période de déréglementation. C'est quelque chose de tout nouveau par rapport aux trois ou quatre dernières décennies. C'est un facteur nouveau et très important, qui influera sur les modes de transport, mais il reste que la navigation, elle, n'est pas déréglementée. Elle est toujours réglementée, alors que tous les autres modes sont déréglementés.

Un facteur tout aussi important est qu'à toutes fins utiles au Canada, aujourd'hui, la construction navale n'est ni subventionnée, ni aidée. C'est un commentaire objectif. Je dirais que nous avons une politique, car je ne veux pas lancer un débat politique, mais il n'y a pas de subventions.

Les Américains ont la Loi Jones. Elle garantit que tout bâtiment participant au commerce de cabotage des États-Unis est non seulement construit et conçu aux États-Unis, mais que son équipage est également américain. Il n'y a pas de système de dédouanage. Les Américains sont notre plus gros partenaire commercial.

Toutes les autres nations du monde subventionnent leurs industries de construction navale, cela peut aller de 5 à 10 ou à 50 p. 100, mais pas le Canada. Bien qu'il soit vrai que nous ayons une grosse part, et c'est normal, du cabotage aujourd'hui, nous entrons dans un

[*Text*]

and into an environment where we are rationalizing our shipbuilding industry. It means some have to go. We all know that.

• 1155

We do not have the support systems anywhere near comparable to those of our major competitors. Given that reality and the impact over time that reality is going to have on this industry, God, we have to find a way of trying to maintain some integrity in the waiver system by putting in minimum requirements. Mr. Chairman, I have heard Mr. Thacker and I have heard the concerns of Mr. Johnson and my colleague opposite as well.

I want to move that clause 4 of bill C-52 be amended by striking out line 34 on page 4 and substituting the following:

> foreign ship, such application having been made fourteen days prior to the date for the use of the foreign ship, except in the case of an emergency as determined by regulation by Order in Council, the Minister of National Reve-

Any time Mr. Thacker is concerned or from the point of view of anybody around this room. . . if a tanker goes ashore somewhere and you need an emergency vessel and it is a foreign vessel, that is an emergency, grant it in 10 minutes. The criteria for that or any other genuine emergency can be determined by regulation as I am proposing in this amendment.

I would say to members that I think there would be a great deal of surprise in the industry in this country, including maintenance, shipbuilding, shipping industry, ships officers, ships crew, if out of this process does not arise some minimum requirement.

By proposing the words I am giving now. . . leaving it up to the government to determine what emergency is by regulation, not even by legislation, it is wide open. If we do not at least go this measure, we have certainly passed up on one of the major areas of concern in this whole bill, frankly.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, Mr. Tobin always represents his case very well; there is no doubt about that, and he presents it as well as it can be put. However, I think we have to go back to the fact that the present system is working very well indeed and that what this statute does is to codify it, although in later clauses it does permit the Minister to regulate.

Most of what Mr. Tobin was saying relates more to other general issues, like Canadian ownership, I agree. I guess there is a Canadian ship policy in the sense that there are no specific provisions. I suppose that could be seen to be a policy, but we have only been the government for three years and some months and we will

[*Translation*]

environnement de transport déréglementé et dans un environnement exigeant la rationalisation de notre industrie de construction navale. Certains sont voués à la disparition. Nous le savons tous.

Nous n'avons pas de système d'assistance le moindrement comparable à ceux de nos principaux concurrents. Compte tenu de cette réalité et de l'impact qu'elle finira par avoir sur cette industrie, il nous faut trouver un moyen d'assurer l'intégrité de ce système de dispense en imposant des délais minimums. Monsieur le président, j'ai entendu M. Thacker et j'ai entendu les craintes exprimées par M. Johnson et par mon autre collègue.

Je propose donc de nouveau que l'article 4 du projet de loi C-52 soit modifié par substitution à la ligne 36 page 4 par ce qui suit:

> agissant au nom du navire étranger, ladite demande ayant été faite 14 jours avant la date d'utilisation du navire étranger, sauf en cas d'urgence conformément au règlement par décret en conseil, le ministre. . .

Si M. Thacker a peur ou si quelqu'un ici présent dans cette pièce. . . si un pétrolier s'échoue quelque part et qu'il faut faire appel à un vaisseau de secours, si ce vaisseau est étranger et que c'est une urgence, accordez la dispense dans les 10 minutes qui suivent. Les critères, dans ce genre de circonstance ou dans toute autre circonstance véritablement urgente, peuvent être déterminés par règlement comme je le propose dans cet amendement.

Permettez-moi de vous dire que l'industrie de notre pays, y compris l'industrie de réparation, de construction, de navigation, les officiers et les équipages seraient fort surpris qu'après toutes ces délibérations un délai minimum ne soit pas imposé.

En proposant ce libellé, en laissant le soin au gouvernement de déterminer par règlement, même pas par législation, ce qu'il entend par urgence, nous lui laissons toute latitude. Si nous n'adoptons pas au moins cette mesure, j'estime que nous serons coupables d'avoir négligé un des points les plus importants de tout ce projet de loi.

M. Thacker: Monsieur le président, M. Tobin a toujours de bons arguments, cela ne fait aucun doute, qu'il présente très bien. Cependant, j'estime qu'il ne faut pas oublier que le système actuel marche très bien et que cette loi ne fait que le codifier, bien que dans des articles subséquents, elle permette au ministre de réglementer.

La majorité des arguments de M. Tobin se rapportent plus à d'autres questions générales comme la canadianisation de la navigation, j'en conviens. Je suppose que nous avons une politique navale dans la mesure où il n'y a pas de disposition précise. Je suppose que l'on pourrait le considérer comme une politique, mais cela ne

[*Texte*]

get around to that; we will get that all fixed up. But that really does not relate to this clause and we have considered it very carefully—

Mr. Tobin: Mr. Thacker, fair question, when was the last time this bill was amended, examined by a committee of the House of Commons, brought through Parliament, first, second and third reading? How long ago? Honest question. How many decades?

Mr. Thacker: Honestly I do not know; I have no idea.

Mr. Tobin: How many decades before we do it again?

Mr. Thacker: That relates to the power of the government of the day having the political will to do it, and we have hundreds of—

Mr. Tobin: You know that these things, no matter which government is in, get done every 50 years.

Mr. Thacker: The other point, Mr. Chairman, is that if you look at the evidence before this committee, the vast bulk of them said that the system is working and to leave it the way it is; it is a good bill, so let it go. They do not want to have major changes to it.

If we start then you really do open up other problems. I guess for myself I would rather accept the evidence on behalf of shippers that they feel they need it. We are a trading nation. If we start putting in impediments to the shippers' ability to get their product to market and if they start losing contracts and start laying people off, that is just as fair an argument as your argument, Mr. Tobin, on behalf of ships officers.

The fact of the matter is that 99% of the ships are manned and crewed by. . . are protected. There just is not the problem you are referring to; there was no real hard evidence. Could you give me six examples of ships that have fooled the system? I can remember specifically asking people for examples—

Mr. Tobin: I remember Mr. Johnson relating a personal experience to us of a ship's captain.

Mr. Thacker: Yes, sure, there are one or two or maybe over a few years there could be a dozen, but it is not the system that is being abused. It seems to me that the onus should be on people to show that there is some genuine abuse, at which time the government of the day will act, I am sure.

Mr. Johnson: Mr. Chairman, I want to say that I concur with all that Mr. Tobin has said. I base that on past experience. The fact that he has mentioned how long it has been since an amendment has been made certainly

[*Traduction*]

fait que trois ans et quelques mois que nous sommes au pouvoir, et nous y viendrons; nous règlerons tous ces problèmes. Il reste que cela n'a pas grand-chose à voir avec cet article, et nous avons soigneusement étudié. . .

M. Tobin: Monsieur Thacker, une question objective. Quand cette loi a-t-elle été modifiée pour la dernière fois, examinée par un comité de la Chambre des communes, étudiée au Parlement en première, deuxième et troisième lecture? Il y a combien de temps? C'est une question honnête, il y combien de décennies?

M. Thacker: En toute honnêteté, je ne sais pas; je n'ai aucune idée.

M. Tobin: Combien faudra-t-il attendre de décennies avant qu'elle soit remodifiée?

M. Thacker: C'est une question de volonté politique de la part du gouvernement au pouvoir, et nous avons des centaines. . .

M. Tobin: Vous savez que quel que soit le gouvernement, ce n'est que tous les 50 ans que ces lois sont modifiées.

M. Thacker: D'autre part, monsieur le président, il faut tenir compte des dépositions devant notre comité, et dans leur grande majorité les témoins nous ont dit que le système fonctionne et nous ont demandé de ne pas y toucher; c'est un bon projet de loi, adoptons-le tel quel. Ils ne veulent pas qu'il soit profondément modifié.

Si nous ne procédons pas ainsi, nous ouvrons la porte à d'autres problèmes. Personnellement, je suppose que je suis volontiers disposé à accepter le témoignage des expéditeurs qui disent en avoir besoin. Nous sommes une nation commerçante. Si nous dressons des obstacles sur la route des produits transportés vers les marchés, il y aura perte de contrats et licenciements. C'est un argument tout aussi juste que le vôtre, monsieur Tobin, en faveur des officiers.

Quatre-ving dix-neuf p. 100 de ces navires sont dirigés par des équipages. . . sont protégés. Le problème dont vous avez parlé n'existe pas vraiment; nous n'en avons pas la preuve absolue. Pouvez-vous me citer six exemples de navires qui ont tourné le système en dérision? Je me souviens d'avoir précisément posé cette question aux témoins. . .

M. Tobin: Je me souviens du récit de M. Johnson nous relatant une expérience personnelle quand il était capitaine.

M. Thacker: Oui, bien sûr, il y en a peut-être eu un, deux, ou même une douzaine en quelques années, mais on ne peut pas dire qu'il y a eu abus. Il me semble qu'il faudrait d'abord faire la démonstration de ces abus avant que le gouvernement du jour ne prenne des mesures en conséquences.

M. Johnson: Monsieur le président, je tiens à dire que je suis d'accord avec tous les propos de M. Tobin. Je le dis sur la base de mon expérience passée. Le fait qu'il ait mentionné combien de temps il a fallu attendre pour que

[*Text*]

would indicate to me that it is going to be a long, long time before there are any more changes made.

• 1200

Despite what witnesses have said, particularly the Atlantic provinces group that appeared here, I think there are very, very rare cases when somebody has need of a ship at the snap of their fingers. They know well in advance. As for the Canadian Salt Company that appeared, I do not take with very much salt what they had to say, that because it was a cold winter last winter they needed a ship immediately.

On that particular case, I personally had compaints from shipowners both in Newfoundland and Quebec that they had vessels that could have moved that salt. Granted, they were not identical to what was asked, and that is the problem I experienced when I was a member of the Newfoundland Shipowners Association.

The type of application made for waivers sometimes excluded vessels that were almost—almost—perfect for the needs of the person. There were only technical problems, and they were built up around the fact that there was a ship available somewhere else, that negotiations had been made weeks and months down the road and they waited until the last minute to make application for the waiver.

Mr. Crofton: I listened very carefully to what our colleagues had to say because they bring somewhat more expertise to this matter than perhaps I can. My gut inclination is to support Mr. Tobin's proposal. I guess it is the old axiom: if it is not broken, do not fix it.

The question I put to the Parliamentary Secretary is this. If these occasions are rare, then the introduction of this clause is not going to hurt anybody. It may well be a rule of thumb, a guide, for what somebody might choose to do in the future. We have made provision for the emergency circumstance.

The question I would like to put is this. In considering the free trade legislation and various other things down the road, the government might believe that putting in wording of this nature is going to cause other difficulties that are beyond my horizon, so I am conscious of that. I assume the government, with the expertise available to it, has reflected along those lines. Sometimes you can be blinded to the long-term game plan in an attempt to deal with some short-term problem. So I would invite the Parliamentary Secretary to give us the benefit of his thought on that.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, that last point would not apply on this particular amendment in terms of the 14 days. This is a domestic situation solely. It would be quite the opposite of what you said, that there is no problem, that 14 days will not cause the problem. If there are 14 days, it will cause a problem. Our shippers will say they

[*Translation*]

cette loi soit modifiée me fait craindre qu'il faudra attendre encore très longtemps avant qu'elle soit de nouveau modifiée.

Malgré ce qu'ont dit les témoins, en particulier le groupe des provinces Atlantiques, je crois qu'il est extrêmement rare que quelqu'un ait besoin d'un navire dans des délais aussi brefs. Ils le savent bien à l'avance. Quant à la Compagnie de sel canadienne qui a comparu, son argument selon lequel il lui fallait un navire immédiatement parce que l'hiver était très rude, me laisse très dubitatif.

En l'occurrence, j'ai reçu personnellement les plaintes d'armateurs de Terre-Neuve et de Québec, qui m'ont dit avoir à ce même moment les navires nécessaires pour transporter ce sel. Il est vrai qu'ils ne correspondaient pas exactement à ce qui était demandé, et c'est le problème que j'ai connu lorsque j'étais membre de l'Association des armateurs de Terre-Neuve.

Le type de demande de dispense excluait parfois des bâtiments qui étaient presque—presque—parfaits pour les besoins du demandeur. Il ne s'agissait que de problèmes techniques, et tout cela parce qu'un navire était disponible quelque part ailleurs, que des négociations étaient en cours depuis des semaines et des mois, et ils attendaient jusqu'à la dernière minute pour faire une demande de dispense.

M. Crofton: J'ai écouté très attentivement ce que nos collègues avaient à dire, car ils connaissent probablement mieux la question que moi maintenant. Mon instinct me pousse à appuyer la proposition de M. Tobin. Il y a aussi le vieil adage: Tant que cela marche, n'y touchons pas.

La question que je pose au secrétaire parlementaire est la suivante. Si ces occasions sont rares, l'introduction de cette disposition ne gênera personne. Elle pourra simplement servir à mesurer ce que quelqu'un pourra choisir de faire à l'avenir. Elle tient compte des cas d'urgence.

La question que j'aimerais poser est la suivante. Compte tenu de la Loi sur le libre échange et des diverses autres choses qui nous attendent, il est possible que le gouvernement croie que l'addition de dispositions de ce genre crée d'autres difficultés susceptibles de m'échapper. J'en suis conscient. Je suppose que le gouvernement avec tous les spécialistes qu'il a à sa disposition a longuement réfléchi à ces questions. Il arrive parfois que des objectifs à long terme cachent les problèmes qu'ils créent à court terme. J'inviterais donc le secrétaire parlementaire à nous faire bénéficier de sa réflexion à ce sujet.

M. Thacker: Monsieur le président, ce dernier point ne s'appliquerait pas à cet amendement particulier pour les quatorze jours. C'est une affaire interne. C'est pratiquement le contraire de ce que vous avez dit, à savoir qu'il n'y a pas de problème, que ces quatorze jours ne causeront pas de problème. Ces quatorze jours créeront

[*Texte*]

suddenly have an emergency and they want to get something moved.

Mr. Tobin: That is provided for.

Mr. Thacker: If they have to wait the 14 days that can be a problem for them, and if they lose contracts then it is—

Mr. Tobin: Mr. Thacker, I provided a clause. I would like to read it to you again: "except in the case of an emergency determined by regulation, by Order in Council". If there is an emergency, as determined by regulations—I am leaving it to you and the Minister to determine that—they grant the exemption. You determine what an emergency is. You could make it so loose that my clause would be meaningless, if you wanted to, but I trust you will not. That concern of yours has been dealt with in the amendment.

Mr. Johnson: What we are talking about here is not a few bags of peanuts or something that will be moved, and certainly somebody entering into a contract with any substantial amount of goods to be moved will not make a sale. We are talking about a ship that takes hundreds and thousands of tonnes of cargo. Who goes out and makes a contract in 24 hours for a sale like that? The arguments I heard from witnesses here are totally ridiculous. It was only to be polite that I did not laugh at them.

I was in the shipping business myself for 35 years, slugging it out and getting requests for waivers, as has been explained here, on Friday evening when you had to have a decision in by Monday. Our members were spread all over Newfoundland, with no telexes. Sometimes you would not be able to reach them, because they were outcaptains on their own ships. Afterwards, they would come back to me when I was president and say: What did you do about it? Why did you not stop that? We had a ship that could have done that, if they had given us enough notice. You could not get enough notice, because the request was not put in until the minute they wanted the ship. I have to support what Mr. Tobin was saying in the interest of shipowners and shipbuilders in this country.

• 1205

The Chairman: Mr. Tobin, would you read your revised amendment?

Mr. Tobin: I move that clause 4 of Bill C-52 be amended by striking out line 34 on page 4 and substituting the following therefor:

> foreign ship, such application having been made fourteen days prior to the date for the use of a foreign ship except in the case of an emergency as determined by regulation by Order in Council, the Minister of National Reve-

In other words, the normal business routine is to give at least 14 days' notice. If you really have an emergency,

[*Traduction*]

un problème. Nos expéditeurs diront que tout d'un coup ils ont une urgence et qu'il leur faut absolument un navire.

M. Tobin: C'est prévu.

M. Thacker: Attendre ces quatorze jours peut leur poser un problème, et s'ils perdent des contrats. . .

M. Tobin: Monsieur Thacker, je l'ai prévu. J'aimerais encore vous le relire: «sauf en cas d'urgence conformément au règlement par décret en conseil». S'il y a urgence conformément aux règlements—je vous laisse à vous ainsi qu'au ministre le soin de le déterminer—la dispense est accordée. C'est vous qui déterminez qu'il y a urgence. Si vous le vouliez, mais je suis sûr que vous ne le ferez pas, vous pourriez même faire en sorte que ma disposition devienne nulle et non avenue. Cette crainte que vous exprimez, mon amendement la dissipe.

M. Johnson: Il ne s'agit pas du transport de quelques sacs de cacahuètes. Ce genre de contrat portant sur de grosses quantités de marchandises ne se conclut pas du jour au lendemain. Il s'agit de navires qui peuvent transporter des centaines et des milliers de tonnes de marchandises. Qui peut conclure un contrat de vente de ce genre en 24 heures? Les arguments présentés par les témoins étaient complètement ridicules. C'est seulement par politesse que je n'ai pas éclaté de rire.

J'ai travaillé dans le monde de la navigation pendant 35 ans, je me suis battu et j'ai reçu des demandes de dispense, comme on l'a déjà expliqué, le vendredi soir, alors qu'il fallait que la décision soit prise pour le lundi. Nos membres étaient éparpillés sur tout le territoire de Terre-Neuve sans liaison de télex. Parfois, il n'était pas possible de les atteindre, parce qu'ils étient à l'extérieur. Plus tard, lorsque j'étais président, ils venaient me voir pour me dire: Qu'avez-vous fait? Pourquoi n'avez-vous pas mis fin à cela? Nous avions un navire qui aurait pu le faire si on nous en avait averti suffisamment à l'avance. Le préavis ne pouvait pas être suffisant, parce que la demande n'a été faite qu'à l'instant précis où ils dont décidé qu'ils voulaient le navire. Je dois appuyer ce que disait M. Tobin, dans l'intérêt des propriétaires de navires et des chantiers navals du pays.

Le président: Monsieur Tobin, pourriez-vous nous lire le texte de votre amendement remanié?

M. Tobin: Je propose que l'article 4 du projet de loi C-52 soit modifié par substitution, à la ligne 36, page 4, de ce qui suit:

> agissant au nom du navire étranger, ladite demande ayant été faite 14 jours avant la date d'utilisation du navire étranger, sauf en cas d'urgence conformément aux réglements par décret en conseil, le ministre. . .

En d'autres termes, la routine habituelle serait de donner un préavis d'au moins 14 jours. Mais en cas de

[*Text*]

that can be accommodated. Nobody shall lose orders or lose business because of an emergency.

The Chairman: Who supports that revised amendment moved by Mr. Tobin?

Amendment agreed to.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I thank all members of the committee for the discussion on this amendment. I move that paragraph 4.(d) of Bill C-52 be amended by striking out line 9 on page 5 and substituting the following:

Canada applicable to Canadian ships.

Paragraph 4.(d) would then read with respect to issuance of licence of foreign ships:

> (d) the foreign ship meets all safety requirements imposed by any law of Canada applicable to Canadian ships.

As currently drafted, the reason for this paragraph is self-evident again to those who have sat through the witnesses, Mr. Chairman. The reason for the paragraph is to say that the same high safety standards and requirements made to apply under the Canada Shipping Act or other legislation to Canadian flagged vessels ought to apply also to foreign vessels.

There is a very simple reason for that. If you set up two sets of standards, a ship operating in Canada must have everything from the trained crew with the proper certificates, all the way down to all of the safety requirements imposed by regulation on a vessel. You have a set of regulations for Canada.

If we either have at the time, or it evolves over time, a different set of regulations, more importantly a more lenient set applying to foreign vessels, then obviously part and parcel of the competitive cost of providing any kind of transportation service is the cost of maintenance and the cost of training qualified crew versus people who are just doing a job for peanuts. If you say a Canadian vessel must be of a certain high standard in terms of crew, training, maintenance, the kind of radar and equipment and technology aboard that ship, then the ship is going to cost *x* amount a tonne to move goods.

• 1210

By contrast, if there evolved a set of regulations applicable to foreign ships, which was less severe and maybe applied to Canada, then obviously their ability to do business, if it is less severe, is considerably cheaper.

[*Translation*]

véritable urgence, il serait possible de faire d'autres arrangements. Personne ne perdra de commande ou de transaction à cause d'une urgence.

Le président: Qui appuie l'amendement modifié de M. Tobin?

L'amendement est adopté.

M. Tobin: Monsieur le président, je remercie l'ensemble des membres du Comité pour la discussion qu'on a eue sur cet amendement. Je propose que l'alinéa 4.(d) de la version anglaise du projet de loi C-52 soit modifié par substitution, à la ligne 9, page 5, de ce qui suit:

Canada applicable to Canadian ships.

L'alinéa 4(d), se rapportant aux licences pour les navires nondédouanés se lirait comme suit:

> (d) the foreign ship meets all safety requirements imposed by any law of Canada applicable to Canadian ships.

Ce changement s'explique de lui-même pour ceux qui ont assisté aux témoignages que le Comité a entendus, Monsieur le président. Il s'agit tout simplement de stipuler que toutes les dispositions en matière de sécurité et que toutes les exigences de la Loi sur la marine marchande du Canada ou d'autres projets de loi qui s'appliquent aux navires battant pavillon canadien doivent également s'appliquer aux navires étrangers.

Il y a une raison très simple à cela. Si l'on prévoyait deux ensembles de normes, un navire sillonnant les eaux canadiennes serait tenu d'avoir un équipage formé avec tous les certificats requis et de respecter l'ensemble des dispositions en matière de sécurité qui sont imposées aux navires conformément aux règlements. Il y a un ensemble de règlements pour le Canada.

Si l'on avait ou si l'on se trouvait avoir plus tard un ensemble de règlements différents, et ce qui est plus important, moins sévères, qui s'appliqueraient aux navires étrangers, alors cela créerait des problèmes. En effet, quel que soit le service de transport dont il est question, ce sont les coûts qui déterminent la compétitivité. Et cela coûte plus cher de faire un bon travail d'entretien et d'avoir un équipage bien formé que d'avoir des gens qui travaillent pour des miettes. Si vous dites qu'un navire canadien doit respecter des normes élevées en matière d'équipage, de formation, d'entretien, de radar, de matériel et de technologie, alors ce navire va coûter tant par tonne de marchandises transportées.

Si au contraire on adoptait un ensemble de règles applicables aux navires étrangers qui étaient moins sévères et qui s'appliqueraient peut-être au Canada, alors évidemment leur capacité de faire affaire—encore une fois si ces règles étaient moins sévères—serait accrue, car leur coût serait moindre.

[*Texte*]

We are simply saying here that if the law that applies to Canadian ships is a good law—and we believe it is—and a thorough law, then it ought to apply to everybody who will ply a traffic in Canadian waters.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, I just want to point out that the next amendment, submitted by Mr. Angus, has a typo on it. It is amending clause 4 too, not clause 5, and it is on the same point as Mr. Tobin's amendment. I will support Mr. Tobin's amendment, which covers it, and with a lot fewer words.

Mr. Johnson: I wonder if Mr. Tobin would reconsider his amendment. I have difficulty with the amendment, while I totally agree with Canadian safety regulations wholeheartedly. I have to bear in mind if we are talking about a ship that might be coming in to operate for one or two trips. But sometimes you have a matter of equipment on foreign ships not approved in Canada.

Life-rafts, for instance, not because the life-raft on the foreign ship is substandard, no difference as far as life-saving than the life-raft approved in Canada, but because of the manufacturing of the life-rafts, they are not sold in Canada, no supplier in Canada has applied to the Department of Transport or the Canadian Coast Guard for approval of that particular life-raft. . .

The same thing applies to life-jackets. We have one type of life-jacket in Canada approved in Canada. Very seldom will you find on ships of other nationalities a type of life-jacket approved in Canada.

As for radio equipment, while it is compulsory for them to have working frequencies so they can work the Canadian Coast Guard stations around the coast of Canada, they may not have a radio of the type approved in Canada. For a ship coming in for one or two trips to have to go to the expense of putting all that equipment on, then I think we are putting in something impossible to comply with, and we would not get any ships coming in here for a trip or two, and then have to throw all that gear off.

With regard to the safety standards, having to have VHF radios and so on like that, I know that is being taken care of now by the Canadian Coast Guard, when ships come in, if they are operating in Canada. To impose that on Canadian ships is getting into an area they would not be able to comply with.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, to respond to Mr. Johnson, I hear him saying that the principle is one he endorses, but not if as a result of the wording, because life-raft A is approved on a foreign vessel, but not yet certified in

[*Traduction*]

Tout ce que nous disons ici, c'est que, si la loi qui s'applique aux navires canadiens est bonne—et nous pensons que c'est le cas—et si elle exhaustive, alors elle devrait s'appliquer à tous les navires qui transportent des marchandises dans les eaux canadiennes.

M. Benjamin: Monsieur le président, j'aimerais tous simplement signaler qu'il y a une erreur typographique dans l'amendement suivant, qui a été déposé par M. Angus. Il s'agit d'un amendement qui porte, lui aussi, sur l'article 4 et non pas sur l'article 5, et qui traite de la même question que l'amendement que M. Tobin. Je vais appuyer l'amendement de M. Tobin, qui couvre cette question et qui le fait en bien moins de mots.

M. Johnson: M. Tobin serait-il prêt à revenir sur son amendement. Bien que je sois entièrement d'accord avec les règlements canadiens en matière de sécurité, son amendement pose certains problèmes. Il ne faut pas oublier que nous parlons ici d'un navire qui pénètrerait peut-être dans nos eaux uniquement pour faire un ou deux voyages. Il arrive parfois que l'équipement à bord des navires étrangers n'ait pas été approuvé au Canada.

Prenez, par exemple, les chaloupes de sauvetage. Ce n'est pas que les chaloupes de sauvetage de navires étrangers sont de qualité inférieure ou que leur incapacité de sauver des vies ne soit pas aussi bonne que celle des chaloupes approuvées au Canada. Tout simplement, ces chaloupes ne sont pas vendues au Canada et, par conséquent, aucun fournisseur canadien n'a demandé l'approbation du ministère du Transports ou de la Garde côtière canadienne. . .

Il en est de même pour les gilets de sauvetage. Nous avons au Canada un type de gilet de sauvetage qui a été approuvé. Il n'arrive que très rarement que les navires étrangers soient équipés de gilets de sauvetage correspondant au type qui a été approuvé au Canada.

Quant au matériel radio, bien que les navires étrangers soient tenus d'avoir les fréquences nécessaires pour communiquer avec les stations de la Garde cotière canadienne le long des côtes canadiennes, ils n'auront peut-être pas le modèle de radio qui a été approuvé au Canada. S'il fallait que les navires qui ne viennent que pour faire un ou deux voyages s'équipent de cette façon, cela coûterait très cher. Il me semble qu'en adoptant pareille règle, nous exigerions quelque chose qui serait quasiment impossible et il n'y aurait plus de bateaux qui viendraient ici pour un voyage ou deux, car ils auraient ensuite à se débarrasser de tout ce matériel.

Quant aux dispositions en matière de sécurité, je songe notamment aux radios VHF, je sais que la Garde côtière canadienne s'en occupe déjà lorsque les navires arrivent dans les eaux canadiennes. Si l'on imposait cela aux navires canadiens, ce serait instaurer un régime que les propriétaires de navires ne pourraient pas respecter.

M. Tobin: Monsieur le président, pour répondre à M. Johnson, si j'ai bien compris, il est d'accord avec le principe, mais pas si à cause du libellé, parce que la chaloupe de sauvetage du type A est approuvée sur un

[*Text*]

Canada—it is not a question of its being less safe, it is just a matter of not having dealt with it in this country—we might cast a net so fine that we would catch things we did not want to catch.

I would ask Mr. Johnson, because I take his point—it is a good point—if we were to put in the words "the foreign ship meets all safety standards"... a safety standard determines a comparable safety standard; it does not specify they have to have the same life-rafts we have certified in this country or the same radio we have certified in this country or the same radar, but that they carry equipment meeting the same standard. I think it would meet your concern, but nevertheless protect the principle that we are not going to have floating pieces of junk operating in Canadian waters. Would you agree to that?

Mr. Johnson: Yes, if you were to word it in such a way as that.

Mr. Tobin: Then I would be prepared to make that change to satisfy your concern.

Mr. Benjamin: Mr. Chairman, in that case, without moving it, I will just read our amendment, which may cover the point raised by Mr. Johnson.

We would add the words:

Canada applicable to the foreign ship and meets all such requirements respecting safety systems or devices imposed by any law of Canada applicable to Canadian ships.

• 1215

Now, that is a little softer than Mr. Tobin's amendment, and I think in effect it means what you and Mr. Tobin just suggested about meeting Canadian standards. In respecting safety systems or devices as are imposed by Canada, if whatever devices are on that foreign ship meet the standards of Canadian law, there is no problem.

Mr. Johnson: I do not know if there are any lawyers who could give us some guidance on this. We have to talk about the safe manning regulations, whereby on ships in Canada of more than 1,000 tonnes the master cannot stand the watch, and you have to have six consecutive hours of rest, and so on. A lot of ships from foreign countries operate with automated engine rooms and automated systems so they have maybe only two crews working six hours, six on and six off, whereas Canadian ships would have to have three watch systems.

Mr. Tobin: Mr. Johnson, looking at Mr. Benjamin's amendment, I wonder if we took his amendment and replaced the word "requirement" with "standards"—

[*Translation*]

bateau étranger mais non encore autorisée au Canada—ce n'est pas que la chaloupe soit moins sûre, c'est tout simplement qu'on ne l'a pas encore examinée au Canada—nous tendons un filet si fin que nous attraperons des choses dont nous aurions préféré nous passer.

Je comprends l'intervention de M. Johnson: elle est tout à fait pertinente—mais que dirait-il si nous insérions les mots «que le navire étranger satisfait à toutes les dispositions en matière de sécurité»... par «dispositions en matière de sécurité» on entendrait des dispositions comparables. Il ne s'agit pas de dire qu'ils doivent avoir les mêmes chaloupes de sauvetage que celles qu'on a au Canada, ni les mêmes radios, ni les mêmes radars. Ils seraient tout simplement tenus de s'équiper de matériel correspondant aux mêmes normes. Je pense que cela règlerait le problème que vous y voyez, tout en protégeant le principe qui veut qu'on ne se retrouve pas avec des tas de ferrailles flottants dans les eaux canadiennes. Seriez-vous d'accord avec cela?

M. Johnson: Oui, le libellé était suffisamment clair là-dessus.

M. Tobin: Dans ce cas, je suis prêt à apporter pareil changement.

M. Benjamin: Dans ce cas, monsieur le président, je vais tout simplement lire le texte de notre amendement, sans pour autant en proposer l'adoption, car il couvre peut-être le point qui a été soulevé par M. Johnson.

Nous ajouterions les mots:

ble et que le navire étranger satisfait à toutes les dispositions en matière de système ou d'appareil de sécurité prévues par la législation canadienne applicable aux navires canadiens.

Cela est un peu moins rigoureux que l'amendement de M. Tobin, mais tout en rejoignant ce que vous et lui-même désirez sur le plan du respect des normes canadiennes. Dans la mesure où les systèmes ou appareils de sécurité installés sur un navire étranger satisfont aux dispositions de la loi canadienne, il n'y a pas de problème.

M. Johnson: Je ne sais pas s'il y a ici des juristes qui pourraient nous conseiller à ce sujet. Il ne faut pas oublier les règlements en matière d'équipage puisqu'au Canada le capitaine ne peut assurer un tour de garde sur les navires de plus de 1,000 tonnes, où il faut avoir au moins six heures de repos etc. Un grand nombre de navires étrangers possèdent une salle des machines automatisée, des systèmes automatiques, avec seulement deux membres d'équipage, qui font des quarts de six heures, séparés de six heures de repos, alors que sur les navires canadiens vous aurez trois quarts.

M. Tobin: Monsieur Johnson, si nous prenions l'amendement de M. Benjamin et que nous remplacions le terme «dispositions» par «normes»...

[*Texte*]

Mr. Benjamin: I just wonder if the legal people here could say if "requirements" and "standards" in this context mean the same thing.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, that is very, very complex. I have listened to the debate. I think I will ask Mr. Manery to give us his views on that, because it is a very complex issue, where we are changing regulations from the Canada Shipping Act. Mr. Manery, can you explain that to the committee?

Mr. Grant Manery (Director, International Shipping Branch, Department of Transport): Mr. Chairman, the effect of this amendment would be to modify orders that are made under the Canada Shipping Act. Under the Canada Shipping Act, we have all the safety requirements for vessels coming to Canada. Made under that is an order called the Non-Canadian Ship Safety Order. That is to take into account the problems that Captain Johnson has mentioned. These vessels come in safe, but they come into an order, a law, that is made to take into account the differences in standards around the world or the different types of equipment around the world. In essence what you are proposing is what already exists.

The wording we gave in the bill was general wording dealing with the law instead of stating specifically the order that is made. In essence the law that deals with foreign ships is a Canadian law that was established to take into account—

Mr. Tobin: Is it equivalent to the standards that apply to Canadian ships?

Mr. Manery: When we talk about the standards in Canadian ships, we have one problem, I guess. When we have a ship that was built, say, ten years ago it has to meet a certain standard, but when you are building a new ship there are many things that are now feasible to put into a ship, and that is a different standard that is slightly higher.

In general the foreign vessels would meet this level of standard for an older ship, but it certainly would not be the standard for a new ship, where we would have the highest standards and it would only be feasible to do at the time of construction. I think we are really modifying the Canada Shipping Act if we make this amendment.

Mr. Thacker: I think it is well intended, Mr. Tobin, but I think it just has a degree of complication that would make it difficult if we accepted your amendment or Mr. Angus's.

Mr. Johnson: I am satisfied with the clause as it reads. You know, we can impose such rigid legislation there.

[*Traduction*]

M. Benjamin: Je me demande si les juristes ici considèrent que les termes «dispositions» et «normes» signifieraient la même chose dans ce contexte.

M. Thacker: Monsieur le président, ceci est extrêmement complexe. J'ai écouté la discussion et je pense qu'il faut demander à M. Manery de nous donner son point de vue, car c'est une question très complexe, qui met en jeu une modification du règlement d'application de la Loi sur la marine marchande du Canada. Monsieur Manery, pourriez-vous expliquer cela au Comité?

M. Grant Manery (directeur, Direction du transport maritime international, ministère des Transports): Monsieur le président, cet amendement aurait pour effet de modifier les ordonnances rendues en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada. Celle-ci impose à tous les navires dans les eaux canadiennes les mêmes règles de sécurité. Il existe ainsi une ordonnance intitulée ordonnance sur la sécurité des navires non canadiens, qui tient compte justement des problèmes que le capitaine Johnson a mentionnés. Ces navires répondent à nos critères de sécurité et doivent se conformer à une ordonnance, une loi, qui tient compte des différences de normes dans le monde ou des différents types d'équipements utilisés dans le monde. Ce que vous proposez existe donc déjà, à toutes fins pratiques.

Le libellé que nous avons utilisé dans le projet de loi est très général et fait référence à la loi plutôt qu'à l'ordonnance précise qui peut être rendue. Fondamentalement, la loi régissant les navires étrangers est une loi canadienne qui a été rédigée en tenant compte. . .

M. Tobin: Les normes sont-elles équivalentes à celles que doivent respecter les navires canadiens?

M. Manery: Lorsqu'on parle des normes applicables aux navires canadiens, il y a une petite difficulté, je suppose. Dans le cas d'un navire construit il y a dix ans, il doit répondre à certaines normes, mais si vous construisez aujourd'hui un navire similaire, il se peut fort bien que vous deviez respecter des normes légèrement supérieures.

De manière générale, les navires étrangers répondent aux normes prescrites pour les navires anciens, mais sans doute pas pour un navire nouvellement construit auquel s'appliqueraient les normes les plus strictes, et qui ne pourraient être respectées qu'au moment de la construction même. Je pense que cet amendement reviendrait à modifier sensiblement la Loi sur la marine marchande du Canada.

M. Thacker: Je pense qu'il est bien intentionné, monsieur Tobin, mais qu'il est si complexe qu'il nous serait difficile de l'accepter, tout comme celui de M. Angus.

M. Johnson: Je suis satisfait du libellé actuel. Vous savez, il ne faut pas aller trop loin dans le sens de l'inflexibilité.

[*Text*]

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I am prepared, with unanimous consent, to withdraw my amendment.

The Chairman: Mr. Benjamin, the same thing?

Mr. Benjamin: Well, if it is already covered in the Canada Shipping Act.

The Chairman: Agreed. We reached consent.

Mr. Benjamin: That is not an item that I read every day.

An hon. member: Shame, shame!

Mr. Johnson: Just for reference, Mr. Chairman, all ships being imported into Canada are treated as if they were new building regardless of the age.

The Chairman: Shall clause 4 as amended carry?

An hon. member: Mr. Chairman, are we finished with clause 4?

The Chairman: Yes, we are finished.

An hon. member: Are there no more amendments?

The Chairman: No more amendments.

• 1220

Clause 4 as amended agreed to

On clause 5—*Issuance of licence: non-duty paid ship*

Mr. Benjamin: Should we break for lunch and begin with clause 5?

The Chairman: I understand we have three amendments on clause 5. We could go with clause 5 before lunch.

Mr. Benjamin: That is the trouble with taking over from Mr. Angus. I have not even read these yet. I was hoping you would say to go for lunch and begin at 3.30 p.m. I could have brushed up a little.

I will move that Bill C-52 be amended in clause 5 by adding immediately after line 15:

> a Canadian ship means a ship built in Canada where the ship's part—

Mr. Thacker: Mr. Chairman, I am not sure where Mr. Benjamin is. I do not have the amendment. Is it in the bundle?

The Chairman: Is everybody working on the same draft?

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I am prepared to move an amendment to clause 5. I think we have similar amendments to that of Mr. Benjamin.

Mr. Benjamin: Mine was at line 18.

Mr. Tobin: Mine is the same.

[*Translation*]

M. Tobin: Monsieur le président, avec le consentement unanime des membres du Comité, je suis disposé à retirer mon amendement.

Le président: Même chose pour vous, monsieur Benjamin?

M. Benjamin: Eh bien oui, si cela existe déjà dans la Loi sur la marine marchande du Canada.

Le président: Convenu. Nous sommes d'accord.

M. Benjamin: Ce n'est pas une chose que l'on pourrait affirmer tous les jours.

Une voix: C'est dommage!

M. Johnson: Juste à titre de précision, monsieur le président, tous les navires importés au Canada sont considérés comme s'ils étaient nouvellement construits, quel que soit leur âge.

Le président: L'article 4 tel qu'amendé est-il adopté?

Une voix: Monsieur le président, en avons-nous fini avec l'article 4?

Le président: Oui.

Une voix: Il n'y a pas d'autres amendements?

Le président: Non.

L'article 4 tel qu'amendé est adopté.

L'article 5—*Licence: navires non dédouanés*

M. Benjamin: Ne devrions-nous pas nous arrêter pour le déjeuner avant de commencer l'article 5?

Le président: Je crois que nous n'avons que trois amendements à l'article 5. Nous pourrions l'expédier avant le déjeuner.

M. Benjamin: C'est le problème de mon remplacement de M. Angus. Je n'ai pas encore eu le temps de les lire. J'espérais que vous ajourneriez pour le déjeuner et que nous reviendrions à 15h30. J'aurais eu le temps de me mettre un peu au courant.

Je vais proposer que le projet de loi C-52 soit modifié à l'article 5, par l'ajout, immédiatement après la ligne 16, de:

> navire canadien signifie un navire construit au Canada dont les éléments. . .

M. Thacker: Monsieur le président, je ne sais pas trop où en est M. Benjamin. Je n'ai pas cet amendement. Fait-il partie de la liasse?

Le président: Tout le monde travaille-t-il sur le même texte?

M. Tobin: Monsieur le président, je suis prêt à proposer un amendement à l'article 5. Je pense que nous avons des amendements similaires à celui de M. Benjamin.

M. Benjamin: Le mien était à la ligne 18.

M. Tobin: Le mien aussi.

[*Texte*]

Mr. Benjamin: It is line 18 on page 5. There is a typographical error in printed copy I have. It should read line 18 and not line 15. I move that clause 5 be amended by adding immediately after line 18:

> a Canadian ship means a ship built in Canada where the ship's parts made in Canada represent at least 95% of the market value of all the ship's parts; or
>
> operated by Canadian officers and seafarers.

Mr. Thacker: Mr. Chairman, because these amendments came in late, I do not know the impact of some of them. I think we should adjourn and have a chance to reflect on some of them. I would like to speak with the officials to find out exactly what this one is trying to do.

Mr. Benjamin: This is the same amendment that was out of order. We tried to put it in earlier, but it was moved to go into clause 5.

The Chairman: Clause 5 will stand and we will adjourn until 3.30 p.m. Have a good lunch.

[*Traduction*]

M. Benjamin: Le mien intervient à la ligne 18, page 5. Il y a une erreur typographique dans la copie que j'ai ici. Il faut lire ligne 18 et non pas ligne 15. Je propose que l'on modifie l'article 5 en ajoutant immédiatement après la ligne 18:

> un navire canadien signifie un navire construit au Canada dont les éléments construits au Canada représentent au moins 95 p. 100 de la valeur commerciale de tous les éléments du navire; ou
>
> dont l'équipage se compose d'officiers et de marins canadiens.

M. Thacker: Monsieur le président, ces amendements ayant été soumis avec retard, je n'ai pas pu réfléchir à leurs conséquences. Je pense qu'il faudrait lever la séance afin de se donner le temps d'y réfléchir. J'aimerais m'entretenir avec les fonctionnaires pour savoir exactement quels en seraient les effets.

M. Benjamin: C'est le même amendement que celui qui a été déclaré irrecevable. Nous avons essayé de l'introduire plus tôt, mais il a été décidé qu'il devrait s'insérer à l'article 5.

Le président: Nous allons réserver l'article 5 et lever la séance jusqu'à 15h30. Bon appétit.

Canada Post Postage paid
Postes Canada Port payé
Book rate
Tarif des livres
K1A 0S9
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESS

From the Department of Transport:

Grant Manery, Director, International Shipping Branch.

TÉMOIN

Du ministère des Transports:

Grant Manery, directeur, Politique maritime internationale.

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 9

Thursday, March 10, 1988

Chairman: Marcel R. Tremblay

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule nº 9

Le jeudi 10 mars 1988

Président: Marcel R. Tremblay

Minutes of Proceedings and Evidence of the Legislative Committee on

BILL C-52

An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature

Procès-verbaux et témoignages du Comité législatif sur le

PROJET DE LOI C-52

Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale

---

RESPECTING:

Order of Reference

Clause-by-clause consideration

CONCERNANT:

Ordre de renvoi

Étude article-par-article

APPEARING:

Blaine A. Thacker, M.P., Parliamentary Secretary to the Minister of Transport

WITNESSES:

(See back cover)

COMPARAÎT:

Blaine A. Thacker, député, secrétaire parlementaire du ministre des Transports

TÉMOINS:

(Voir à l'endos)

Second Session of the Thirty-third Parliament, 1986-87-88

Deuxième session de la trente-troisième législature, 1986-1987-1988

27746—1

LEGISLATIVE COMMITTEE ON BILL C-52

Chairman: Marcel R. Tremblay

Members

Iain Angus
Patrick Crofton
Girve Fretz
Mel Gass
Moe Mantha
Blaine A. Thacker
Brian Tobin—(7)

(Quorum 4)

Richard Chevrier
Clerk of the Committee

Pursuant to Standing Order 94(4)

On Thursday, March 10, 1988:

Mel Gass replaced Ross Belsher;

Moe Mantha replaced Morrissey Johnson.

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE PROJET DE LOI C-52

Président: Marcel R. Tremblay

Membres

Iain Angus
Patrick Crofton
Girve Fretz
Mel Gass
Moe Mantha
Blaine A. Thacker
Brian Tobin—(7)

(Quorum 4)

Le greffier du Comité
Richard Chevrier

Conformément à l'article 94(4) du Règlement

Le jeudi 10 mars 1988:

Mel Gass remplace Ross Belsher;

Moe Mantha remplace Morrissey Johnson.

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada

Available from the Canadian Government Publishing Center, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

ORDER OF REFERENCE

Extract from the Votes and Proceedings of the House of Commons for Wednesday, September 16, 1987:

"Debate was resumed on the motion of Mr. Crosbie (St. John's West), seconded by Mr. Mayer,—That Bill C-52, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature, be now read a second time and referred to a Legislative Committee.

After further debate, the question being put on the motion, it was agreed to.

Accordingly, the Bill was read the second time and referred to a Legislative Committee."

ATTEST

ROBERT MARLEAU
Clerk of the House of Commons

ORDRE DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux de la Chambre des communes du mercredi 16 septembre 1987:

«Le débat reprend sur la motion de M. Crosbie (Saint-Jean-Ouest), appuyé par M. Mayer,—Que le projet de loi C-52, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale, soit maintenant lu une deuxième fois et déféré à un Comité législatif.

Après plus ample débat, cette motion, mise aux voix, est agréée.

En conséquence, ce projet de loi est lu une deuxième fois et déféré à un Comité législatif.»

ATTESTÉ

Le Greffier de la Chambre des communes
ROBERT MARLEAU

REPORT TO THE HOUSE

Wednesday, March 16, 1988

The Legislative Committee on Bill C-52, an Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature, has the honour to report the Bill, as amended, to the House.

In accordance with its Order of Reference of Wednesday, September 16, 1987, your Committee has considered Bill C-52, and has agreed to report it with the following amendments:

Clause 2

Add, immediately after line 7 on page 1, the following:

""Agency" means the National Transportation Agency;"

Strike out lines 10 and 11 on page 2.

Clause 3

Strike out lines 34 and 35 on page 3.

Strike out lines 5 and 6 on page 4 and substitute the following:

"has overnight accommodation for at least two hundred and fifty, or such higher number as the Governor in Council may by order fix, passengers;"

Clause 4

Strike out line 32 on page 4 and substitute the following:

"4. Subject to section 7, on application therefor by a person"

Strike out line 38 on page 4 and substitute the following:

"(a) the Agency has determined that"

Clause 5

Strike out line 10 on page 5 and substitute the following:

"5. Subject to section 7, on application therefor by a person"

Strike out line 15 on page 5 and substitute the following:

"(a) the Agency has determined that"

New Clause 6

Add, immediately after line 23 on page 5 the following:

"6. (1) Unless the Minister of National Revenue is of the opinion that there are special circumstances for considering the application, the Minister of National Revenue shall not consider an application under section 4 or 5 that is made less than 14 days before the provision of the service or the performance of the

RAPPORT À LA CHAMBRE

Le mercredi 16 mars 1988

Le Comité législatif sur le projet de loi C-52, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale, a l'honneur de rapporter tel que modifié, le projet de loi à la Chambre.

Conformément à son Ordre de renvoi du mercredi 16 septembre 1987, votre Comité a étudié le projet de loi C-52 tel que modifié et a convenu d'en faire rapport avec les modifications suivantes:

Article 2

Retrancher les lignes 4 et 5 à la page 2.

Ajouter à la ligne 40, à la page 2, ce qui suit:

««Office» L'Office national des transports»

Article 3

Retrancher les lignes 41 et 42, à la page 3.

Retrancher les lignes 6 et 7, à la page 4, et les remplacer par ce qui suit:

«logement pour la nuit à au moins deux cent cinquante passagers ou le nombre plus élevé que le gouverneur en conseil peut fixer par décret;»

Article 4

Retrancher la ligne 35, à la page 4, et la remplacer par ce qui suit:

«4. Sous réserve de l'article 7, sur demande d'un résident du Canada»

Retrancher la ligne 39, à la page 4, et la remplacer par ce qui suit:

«a) que l'Office a déterminé qu'elle»

Article 5

Retrancher la ligne 10, à la page 5, et la remplacer par ce qui suit:

«5. Sous réserve de l'article 7, sur demande d'un résident du Canada»

Retrancher la ligne 15, à la page 5, et la remplacer par ce qui suit:

«a) que l'Office a déterminé qu'il»

Nouvel article 6

Ajouter immédiatement après la ligne 24, page 5, ce qui suit:

«6. (1) Le ministre du Revenu national ne peut étudier la demande qui lui est présentée en vertu des articles 4 ou 5 moins de quatorze jours avant le commencement prévu du service ou des activités visés dans la demande que s'il est d'avis que des circonstances spéciales le justifient.

activity described in the application is intended to commence.

(2) The Governor in Council may make regulations prescribing special circumstances to be taken into account by the Minister of National Revenue for the purpose of subsection (1)."

New Clause 7

Add immediately after line 9 on page 6 the following:

"7. The Governor in Council may, by regulation, fix the maximum number of licences that may be issued pursuant to sections 4 and 5."

Clause 7

Strike out line 11 on page 6 and substitute the following:

"application for a licence, the Agency"

Clause 8

Strike out lines 16 to 25 on page 6.

Strike out line 28 on page 6 and substitute the following:

"by the Agency for determining the suit-"

Clause 9

Strike out line 32 on page 6 and substitute the following:

"in section 7 the Agency may request"

Strike out lines 35 and 36 on page 6 and substitute the following:

"information and documentation as the Agency deems necessary."

Clause 10

Strike out line 38 on page 6 and substitute the following:

"under this Act the Agency may collect"

New Clause 11

Add immediately after line 41 on page 6 the following:

"UNFAIR PRACTICES

11. (1) Where the Minister of Transport is of the opinion that a government of any country has engaged in unfair, discriminatory or restrictive practices with respect to the use of Canadian ships in commercial activities in waters of that country, the Minister of Transport and the Secretary of State for External Affairs shall seek elimination of those practices through consultations.

(2) Where the consultations referred to in subsection (1) fail to result in the elimination of the practices referred to in that subsection, the Governor in Council

(2) Le gouverneur en conseil peut, par règlement, déterminer les circonstances spéciales que le ministre du Revenu national doit prendre en considération dans le cadre du paragraphe (1).»

Nouvel article 7

Ajouter immédiatement après la ligne 9, à la page 6, ce qui suit:

«7. Le gouverneur en conseil peut, par règlement, fixer le nombre maximal de licences qui peuvent être délivrées en vertu des articles 4 et 5.»

Article 7

Retrancher la ligne 12 à la page 6, et la remplacer par ce qui suit:

«Office détermine si un navire canadien»

Article 8

Retrancher les lignes 17 à 26 à la page 6.

Retrancher la ligne 29, à la page 6, et la remplacer par ce qui suit:

«l'Office dans sa détermination»

Article 9

Retrancher la ligne 31, à la page 6, et la remplacer par ce qui suit:

«à l'article 7, l'Office peut demander à»

Article 10

Retrancher la ligne 35, à la page 6, et la remplacer par ce qui suit:

«10. L'Office peut, pour s'acquitter»

Nouvel article 11

Ajouter immédiatement après la ligne 40, à la page 6, ce qui suit:

«PRATIQUES INJUSTES

11. (1) Si le ministre des Transports constate que le gouvernement d'un pays se livre à des pratiques injustes, discriminatoires ou restrictives touchant l'utilisation de navires canadiens pour des activités commerciales dans les eaux de ce pays, ce ministre et le secrétaire d'État aux Affaires extérieures procèdent à des consultations en vue de faire cesser ces pratiques.

(2) En cas d'insuccès de ces consultations, le gouverneur en conseil peut, sur recommandation du ministre des Transports et du secrétaire d'État aux

may, on the recommendation of the Minister of Transport and the Secretary of State for External Affairs, take such action as the Governor in Council considers appropriate."

Clause 12

Strike out lines 17 and 18 on page 7 and substitute the following:

"tion 3(1), the ship is guilty of an offence and is liable"

Strike out line 20 on page 7 and substitute the following:

"ing fifty thousand dollars."

Strike out lines 22 to 24 on page 7 and substitute the following:

"ship under subsection (1) on more than one day or is continued by the ship for more than one day, it shall be"

Clause 13

Strike out line 28 on page 7 and substitute the following:

"13. (1) Where a ship is charged"

Add immediately after line 34 on page 7, the following:

"(2) Where a ship is charged with an offence under section 12, the summons in relation thereto may be served by leaving it with the master or any officer of the ship or by posting the summons on some conspicuous part of the ship, and the ship may appear by counsel or agent, but if it does not appear, a court may, on proof of service of the summons, proceed ex parte to hold the trial."

Clause 15

Strike out lines 18 and 19 on page 9 and substitute the following:

"conviction to a fine not exceeding fifty thousand dollars."

Strike out line 32 on page 9 and substitute the following:

"Transport in the amount of fifty"

Strike out lines 13 to 18 on page 10, and substitute the following:

"the Minister of Transport may apply to a court for an order authorizing the Minister of Transport to sell the ship."

Strike out lines 30 to 47 on page 10 and lines 1 to 3 on page 11 and substitute the following:

Affaires extérieures, prendre les mesures qu'il estime indiquées.»

Article 12

Retrancher les lignes 13 à 16, à la page 7, et les remplacer par ce qui suit:

«paragraphe 3(1), le navire est coupable d'une infraction punissable par procédure sommaire et encourt une amende maximale de»

Retrancher la ligne 17 à la page 7, et la remplacer par ce qui suit:

«cinquante mille dollars»

Article 13

Retrancher la ligne 22, à la page 7, et la remplacer par ce qui suit:

«13. (1) Tout tribunal canadien qui aurait eu»

Ajouter immédiatement après la ligne 27, à la page 7, ce qui suit:

«(2) La signification à un navire accusé d'une infraction prévue à l'article 12 se fait en remettant la citation à comparaître au capitaine ou à un officier du navire ou en l'affichant à un endroit bien en vue sur le navire; le navire peut comparaître, par avocat ou agent; en cas de défaut de comparution, un tribunal peut, sur preuve de la signification, procéder par défaut.»

Article 15

Retrancher les lignes 14 et 15, à la page 9, et les remplacer par ce qui suit:

«amende maximale de cinquante mille dollars»

Retrancher la ligne 25, à la page 9, et la remplacer par ce qui suit:

«cinquante mille dollars, que le ministre des»

Retrancher les lignes 1 à 6, à la page 10, et les remplacer par ce qui suit:

«(8) Le ministre des Transports peut demander au tribunal de rendre une ordonnance l'autorisant à vendre un navire si le navire a été accusé d'une infrac-»

Retrancher les lignes 15 à 20, à la page 10, et les remplacer par ce qui suit:

"the Minister of Transport may apply to a court for an order authorizing the Minister of Transport to sell the ship.

(10) Forthwith on making an application under subsection (8) or (9), the Minister of Transport shall, by registered mail, give notice of the application to

(a) the registrar of the register in which the ship to which the application relates is recorded;

(b) the holder of any mortgage against the ship that is registered on the register referred to in paragraph (a); and

(c) the holder of any maritime lien against the ship to which the application relates, and the holder of any like interest, known to the Minister of Transport at the time of the making of the application.

(11) A notice sent by registered mail shall be deemed to have been given to the person to whom it was sent on the day an acknowledgement of receipt in respect thereof is received by the Minister of Transport.

(12) Where the court seized of an application under subsection (8) or (9) is satisfied that it is appropriate to do so, the court may relieve the Minister of Transport of the obligation to give the notice referred to in subsection (10) or authorize the Minister of Transport to give the notice in such other manner as the court deems fit.

(13) Where an application is made under subsection (8) or (9) in respect of a ship,

(a) any person referred to in paragraph (10)(b) or (c) may, within sixty days after the giving of the notice to that person, and

(b) any other person who claims an interest in the ship as mortgagee, or as the holder of a maritime lien or as the holder of any like interest, may, within sixty days after the making of the application,

apply by notice in writing to the court seized of the application for an order referred to in subsection (14).

(14) Where, on the hearing of an application made under subsection (13), it is made to appear to the satisfaction of the court

(a) that the applicant acquired the interest in respect of which the applicant is applying in good faith prior to the commission of the offence in respect of which the ship was detained, and

«(9) Le ministre des Transports peut demander au tribunal de rendre une ordonnance l'autorisant à vendre un navire si le navire a été accusé d'une infract-»

Retrancher les lignes 30 à 38, à la page 10, et les lignes 1 à 4, à la page 11, et les remplacer par ce qui suit:

(10) Dès qu'il présente une demande en vertu des paragraphes (8) ou (9), le ministre des Transports fait parvenir par courrier recommandé un avis de la demande aux personnes suivantes:

a) le registrateur responsable du registre dans lequel le navire est immatriculé;

b) les détenteurs d'hypothèques sur le navire inscrits au registre mentionné à l'alinéa a);

c) les personnes qui, à la connaissance du ministre au moment de la demande, détiennent des privilèges maritimes, ou des droits semblables, sur le navire visé par la demande.

(11) L'avis envoyé par courrier recommandé est réputé reçu par son destinataire, le jour où le ministre reçoit l'accusé de réception de l'avis.

(12) S'il est convaincu qu'il est opportun de le faire, le tribunal saisi d'une demande en vertu des paragraphes (8) ou (9) peut dispenser le ministre d'envoyer l'avis mentionné au paragraphe (10) ou lui permettre de l'envoyer de toute autre manière que le tribunal estime indiquée.

(13) En cas de demande présentée à l'égard d'un navire en vertu des paragraphes (8) ou (9), les personnes mentionnées aux alinéas (10) b) ou c) peuvent, dans les soixante jours suivant l'avis qui leur a été envoyé, demander au tribunal saisi de rendre une ordonnance sous le régime du paragraphe (14); les personnes qui revendiquent un droit sur le navire en qualité de créanciers hypothécaires, de créanciers privilégiés ou en toute autre qualité comparable le peuvent aussi, dans les soixante jours suivant la demande.

(14) Lors de l'audition de la demande visée au paragraphe (13), le requérant peut obtenir une ordonnance précisant la nature et l'étendue de son droit au moment de l'infraction si le tribunal constate qu'il réunit les conditions suivantes:

a) il a acquis son droit de bonne foi avant l'infraction;

(b) that the applicant is innocent of any complicity or collusion in respect of the offence in respect of which the ship was detained,

the applicant is entitled to an order declaring the nature and extent of the applicant's interest at the time of the commission of the offence.

(15) A person who makes an application under subsection (13) or the Minister of Transport may appeal to the court of appeal from an order referred to in subsection (14) and the appeal shall be asserted, heard and decided according to the ordinary procedure governing appeals to the court of appeal from orders or judgments of a court.

(16) A court shall not hear an application under subsection (8) or (9) until all applications under subsection (13) in relation thereto have been heard.

(17) A court hearing an application under subsection (8) or (9) may authorize the Minister of Transport to sell the ship to which the application relates in such manner and subject to such terms and conditions as the court considers appropriate and, on application by the Minister of Transport, give directions to the Minister of Transport as to the rank of the interests of persons who have obtained an order referred to in subsection (14).

(18) Where a ship is sold pursuant to this section, any surplus remaining from the proceeds of sale after deducting

(a) the amount of

(i) the maximum fine that could have been imposed for the offence, where subsection (8) applies, or

(ii) the fine actually imposed, where subsection (9) applies, and

(b) the cost of the detention and sale

shall, to the extent of the surplus, be paid in accordance with the interest of every person who has obtained an order referred to in subsection (14), and any surplus remaining thereafter shall be paid to the person registered as owner of the ship or, in the absence of registration, to the person owning the ship.

(19) On selling a ship pursuant to this section, Minister of Transport may, by bill of sale, give the purchaser a valid title to the ship free from any mortgage or other claim on the ship that is in existence at the time of the sale.

(20) Nothing in subsection (19) shall be construed as meaning that the ship may be registered in the name of the purchaser.

b) il est innocent de toute complicité ou collusion dans l'infraction.

(15) L'ordonnance visée au paragraphe (14) est susceptible d'appel, de la part du requérant ou du ministre, devant le tribunal d'appel. Le cas échéant, l'affaire est entendue et jugée selon la procédure ordinaire régissant les appels interjetés devant cette juridiction contre les ordonnances ou décisions du tribunal.

(16) L'audition d'une demande présentée en vertu des paragraphes (8) ou (9) ne peut avoir lieu avant celle des demandes qui sont présentées en vertu du paragraphe (13).

(17) Le tribunal saisi d'une demande présentée en vertu des paragraphes (8) ou (9) peut autoriser le ministre des Transports à vendre le navire visé de la façon et sous réserve des modalités que le tribunal estime indiquées; le tribunal peut aussi, à la demande du ministre des Transports, lui donner des directives sur le rang des droits des personnes en faveur desquelles une ordonnance a été rendue en vertu du paragraphe (14).

(18) Une fois déduit le montant de l'amende maximale qui aurait pu être infligée dans le cas du paragraphe (8), ou celui de l'amende qui a été infligée dans le cas du paragraphe (9), ainsi que les frais de rétention et de vente, le solde créditeur du produit de la vente d'un navire sous le régime du présent article est d'abord réparti entre les personnes qui ont obtenu une ordonnance en vertu du paragraphe (14), en conformité avec leurs droits respectifs, le reste étant remis à la personne immatriculée à titre de propriétaire du navire, ou en l'absence d'immatriculation, au propriétaire du navire.

(19) Lorsqu'il vend un navire sous le régime du présent article, le ministre peut remettre à l'acquéreur un titre de propriété libéré des hypothèques ou autres créances qui existaient au moment de la vente.

(20) Le paragraphe (19) n'a pas pour effet de permettre l'immatriculation du navire au nom de l'acquéreur.

(21) No ship sold pursuant to this section shall be deemed to have been duty paid under the *Customs Tariff* by reason only of that sale.

(22) In this section,

"court" means

(a) in the Provinces of Ontario, Nova Scotia, British Columbia, Prince Edward Island and Newfoundland, the Supreme Court of the Province,

(b) in the Province of Quebec, the Superior Court of the Province,

(c) in the Provinces of New Brunswick, Manitoba and Alberta, the Court of Queen's Bench for the Province, and

(d) in the Yukon Territory and the Northwest Territories, the Supreme Court thereof;

"court of appeal" means, in the province in which an order referred to in subsection (14) is made, the court of appeal for that province as defined in section 2 of the *Criminal Code*."

Clause 17

Strike out line 10 on page 11 and substitute the following:

"(a) to the Agency pursuant to a"

Clause 18

Strike out lines 19 and 20 on page 11 and substitute the following:

"not more than fifteen thousand dollars or to imprisonment for a term not exceeding twelve"

Clause 23

Strike out line 20 on page 12 and substitute the following:

"23. (1) Section 136 of the said Act is repealed"

Add immediately after line 31 on page 12, the following:

"(2) If this section comes into force before the coming into force of section 19 of *An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act* in consequence thereof, then section 136 of the *Canada Shipping Act*, as enacted by that Act, shall read as follows:

"136. The master of any tug, or other ship, required to have a certificated master, but so employed as not to require a clearance, as aforesaid, shall, whenever so required by any officer of customs, produce the master's certificate as master and the certificate of the master's engineer, to that officer, and for each contravention of this section

(21) Un navire vendu sous le régime du présent article n'est pas de ce seul fait réputé être un navire dédouané pour l'application du *Tarif des douanes*.

(22) Les définitions qui suivent s'appliquent au présent article.

«tribunal»

a) La Cour suprême de l'Ontario, de la Nouvelle-Écosse, de la Colombie-Britannique, de l'Île-du-Prince-Édouard et de Terre-Neuve;

b) la Cour supérieure du Québec;

c) la Cour du Banc de la Reine du Nouveau-Brunswick, du Manitoba et de l'Alberta;

d) la Cour suprême du territoire du Yukon et des Territoires du Nord-Ouest.

«tribunal d'appel» La cour d'appel, au sens de l'article 2 du *Code criminel*, de la province où est rendue l'ordonnance visée au paragraphe (14).»

Article 17

Retrancher la ligne 11 à la page 11 et la remplacer par ce qui suit:

«a) soit à l'Office à la suite de la»

Article 18

Retrancher les lignes 20 à 22, à la page 11, et les remplacer par ce qui suit:

«passible d'une amende maximale de quinze mille dollars et d'un emprisonnement maximal de douze mois ou de l'une de ces peines»

Article 23

Retrancher la ligne 18, à la page 12, et la remplacer par ce qui suit:

«23. (1) L'article 136 de la même loi est»

Ajouter immédiatement après la ligne 30, à la page 12, ce qui suit:

«(2) Si le présent article entre en vigueur avant l'entrée en vigueur de l'article 19 de la *Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz*, l'article 136 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, édicté par cette loi, se lit comme suit:

«136. Le capitaine d'un remorqueur ou d'un autre navire, tenu d'avoir un capitaine muni d'un certificat, mais employé de façon à n'avoir pas besoin de congé ainsi qu'il est dit ci-dessus, doit présenter son certificat de capitaine, ainsi que le certificat de son mécanicien, à tout préposé des douanes qui le lui demande, et, pour chaque

the master is liable to a fine not exceeding one thousand dollars.""

Clause 25

Strike out line 33 on page 12 and substitute the following:

"25. (1) Subsection 705(1) of the said Act is"

Add immediately after line 3 on page 13 the following:

"(2) If this section comes into force before the coming into force of section 79 of *An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act* in consequence thereof, then subsection 705(1) of the *Canada Shipping Act*, as enacted by that Act, shall read as follows:

"705. (1) The provisions of Part II except section 130, Part X, Part XIV except sections 647 to 649 and 651 to 655, Parts XVI to XX and Part XXII apply in respect of dynamically supported craft used in navigation, and wherever in those provisions vessels, ships or steamships are referred to, such references shall be construed as including dynamically supported craft used in navigation.""

Clause 27

Strike out lines 14 to 16 on page 13 and substitute the following:

"ship or that benefits from an exemption made pursuant to section 665 of the *Canada Shipping Act*, this Act shall apply to such a ship."

Your Committee has ordered a reprint of Bill C-52, as amended, for the use of the House of Commons at report stage.

A copy of the Minutes of Proceedings and Evidence relating to this Bill (*Issues Nos. 1 to 8, and 9, which includes this report*) is tabled.

Respectfully submitted,

MARCEL R. TREMBLAY, M.P.,
Chairman.

contravention au présent article, ce capitaine est passible d'une amende maximale de mille dollars.»»

Article 25

Retrancher la ligne 33, à la page 12, et la remplacer par ce qui suit:

«25. (1) Le paragraphe 705(1) de la même loi»

Ajouter immédiatement après la ligne 4, à la page 13, ce qui suit:

«(2) Si le présent article entre en vigueur avant l'entrée en vigueur de l'article 79 de la *Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz*, le paragraphe 705(1) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, édicté par cette loi, se lit comme suit:

«705. (1) Les dispositions de la partie II, sauf l'article 130, des parties X et XIV, à l'exception des articles 647 à 649 et 651 à 655, des parties XIV à XX et de la partie XXII s'appliquent aux engins à portance dynamique utilisés en navigation; toute mention de bâtiments, navires ou navires à vapeur dans ces dispositions est présumée viser ces engins.»»

Article 27

Retrancher les lignes 18 à 20, à la page 13, et les remplacer par ce qui suit:

«ficient d'une exemption sous le régime de l'article 665 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.»

Votre Comité a ordonné la réimpression du projet de loi C-52, tel que modifié, pour l'usage de la Chambre des communes à l'étape du rapport.

Un exemplaire des Procès-verbaux et témoignages relatifs à ce projet de loi (*fascicules nos 1 à 8, et 9, qui comprend le présent rapport*) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président,
MARCEL R. TREMBLAY, DÉPUTÉ.

MINUTES OF PROCEEDINGS

THURSDAY, MARCH 10, 1988
(12)

[*Text*]

The Legislative Committee on Bill C-52, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature, met at 11:13 o'clock a.m. this day, in room 308 West Block, the Chairman, Marcel R. Tremblay, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Patrick Crofton, Girve Fretz, Morrissey Johnson, Blaine A. Thacker and Brian Tobin.

Appearing: Blaine A. Thacker, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

Witness: *From the Department of Transport*: Grant Manery, Director, International Shipping Branch.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference, dated Wednesday, September 16, 1987, concerning Bill C-52, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other activities of a commercial nature (*see Minutes of Proceedings and Evidence, Wednesday, October 14, 1987, Issue No. 1*).

The Committee resumed consideration of Clause 5, as amended.

At 11:14 the sitting was suspended.

At 11:18 the sitting resumed.

During the sitting, the Parliamentary Secretary made a statement and, with Grant Manery, answered questions.

By unanimous consent the Committee reverted to consideration of Clause 3, as amended.

By unanimous consent the amendment of Iain Angus to Clause 3 which read as follows:

"Canada applicable to the foreign ships and meets all such requirements respecting safety systems or devices as are imposed by any law or Canada applicable to Canadian ships"

was withdrawn.

Clause 3, as amended, carried.

By unanimous consent the Committee reverted to consideration of Clause 4, as amended.

By unanimous consent the Committee decided to rescind its decision on the amendment moved by Brian Tobin which read as follows:

That Clause 4 as amended, be further amended by striking out line 34 on page 4 and substituting the following:

"foreign ships, such application having been made fourteen days prior to the date for the use of the

PROCÈS-VERBAUX

LE JEUDI 10 MARS 1988
(12)

[*Traduction*]

Le Comité législatif sur le projet de loi C-52, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale, se réunit aujourd'hui à 11 h 13, dans la pièce 308 de l'Édifice de l'ouest, sous la présidence de Marcel-R. Tremblay, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Patrick Crofton, Girve Fretz, Morrissey Johnson, Blaine A. Thacker et Brian Tobin.

Comparaît: Blaine A. Thacker, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Témoin: *Du ministère des Transports*: Grant Manery, directeur, Politique maritime internationale.

Le Comité réexamine son ordre de renvoi du mercredi 16 septembre 1987 relatif au projet de loi C-52, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale (*voir Procès-verbaux et témoignages du mercredi 14 octobre 1987, fascicule nº 1*).

Le Comité réexamine l'article 5 sous sa forme modifiée.

À 11 h 14, le Comité interrompt les travaux.

À 11 h 18, le Comité reprend les travaux.

Au cours de la séance, le secrétaire parlementaire fait une déclaration, puis lui-même et Grant Manery répondent aux questions.

Par consentement unanime, le Comité revient à l'examen de l'article 3 sous sa forme modifiée.

Par consentement unanime, l'amendement proposé par Iain Angus à l'article 3, à savoir:

«ble et que le navire étranger satisfait à toutes les dispositions en matière de système ou d'appareil de sécurité prévues par la législation canadienne applicable aux navires canadiens.»

est retiré.

L'article 3, sous sa forme modifiée, est adopté.

Par consentement unanime, le Comité revient à l'examen de l'article 4 sous sa forme modifiée.

Par consentement unanime, le Comité décide d'annuler sa décision relative à l'amendement proposé par Brian Tobin, à savoir:

Que l'article 4 du projet de loi C-52 soit modifié en substituant à ligne 36, page 4, ce qui suit:

«agissant au nom du navire étranger présentée quatorze jours avant la date d'utilisation du navire, le minis-»

foreign ships except in the case of an emergency as determined by regulation by Order-in-Council."

After debate, Clause 4, as amended, carried.

The Committee resumed consideration of Clause 5.

It was agreed—That Clause 5 be amended by striking out line 15, on page 5, and substituting the following:

"a) the Agency has determined that"

Iain Angus moved,—That Clause 5 as amended, be further amended by adding, immediately after line 18 at page 5, the following:

"(b) Canadian ship means a ship

(i) built in Canada, where the ship's parts made in Canada represent at least eighty percent of the market value of all the ship's parts, and

(ii) operated by Canadian officers and seafarers."

After debate, the question being put on the amendment it was negatived on the following show of hands: Yeas: 1; Nays: 5.

Brian Tobin moved,—That Clause 5 as amended, be further amended by adding immediately after line 18 on page 5 the following:

"(b) "Canadian ship" means a ship owned by a company meeting a minimum seventy-five percent Canadian ownership requirement"

After debate Iain Angus moved,—That the amendment be amended by adding the following:

"c) operated by Canadian officers and seafarers

d) built in Canada after the coming into force of the Act."

After debate the question being put on the sub-amendment it was negatived on the following show of hands: Yeas: 1; Nays: 4.

The question being put on the amendment, it was negatived on the following show of hands: Yeas: 2; Nays: 4.

Iain Angus moved,—That Clause 5 as amended be further amended by adding thereto, immediately after line 23, at page 5, the following:

"5.1 (1) Where the Minister of National Revenue issues a licence under sections 4 or 5, the Minister shall comply with any regulations prescribing the maximum number of licences that may be issued.

(2) The Governor in Council may make regulations prescribing the maximum number of licences to be issued under sections 4 or 5."

And debate arising thereon.

Après débat, l'article 4, sous sa forme modifiée, est adopté.

Le Comité réexamine l'article 5.

Il est convenu,—Que l'article 5 soit modifié en substituant à la ligne 15, page 5, ce qui suit:

«a) que l'Office a déterminé qu'il»

Iain Angus propose,—Que l'article 5 soit modifié en insérant à la suite de la ligne 16, page 5, ce qui suit:

«navire canadien signifie

(i) un navire construit au Canada dont les éléments construits au Canada représentent au moins 80 p. 100 de la valeur commerciale de tous les éléments du navire; ou

(ii) dont l'équipage se compose d'officiers et de marins canadiens.»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et rejeté par vote à main levée: Pour 1; Contre: 5.

Brian Tobin propose,—Que l'article 5 soit modifié en insérant à la suite de la ligne 19, page 5, ce qui suit:

«b) «navire canadien» Navire dont le propriétaire est une société appartenant, à raison d'au moins soixante-quinze pour cent, à des Canadiens»

Après débat, Iain Angus propose,—Que l'amendement soit modifié en ajoutant ce qui suit:

«c) dont l'équipage se compose d'officiers et de marins canadiens

d) construit au Canada après l'entrée en vigueur de la Loi»

Après débat sur le sous-amendement, celui-ci est mis aux voix et rejeté par vote à main levée: Pour: 1; Contre: 4.

L'amendement est mis aux voix et rejeté par vote à main levée: Pour: 2; Contre: 4.

Iain Angus propose,—Que l'article 5 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 24, page 5, ce qui suit:

«5.1 (1) Lorsque le ministre du Revenu national délivre une licence en vertu des articles 4 ou 5, celui-ci doit respecter tout règlement concernant le nombre maximum de licences qui peuvent être émises.

(2) Le gouverneur en conseil peut, par règlement, fixer le nombre maximum de licences à émettre en vertu des articles 4 ou 5.»

Un débat s'engage sur l'amendement proposé.

At 12:15 o'clock p.m. the Committee adjourned until 3:30 o'clock p.m. this day.

AFTERNOON SITTING
(13)

The Legislative Committee on Bill C-52, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature, met at 3:30 o'clock p.m. this day, in room 308 West Block, the Chairman, Marcel R. Tremblay, presiding.

Members of the Committee present: Iain Angus, Patrick Crofton, Girve Fretz, Mel Gass, Morrissey Johnson, Moe Mantha, Blaine A. Thacker and Brian Tobin.

Appearing: Blaine A. Thacker, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport.

Witnesses: *From the Department of Transport*: Grant Manery, Director, International Shipping Branch; Mark Gauthier, Legal Counsel.

The Committee resumed consideration of its Order of Reference, dated Wednesday, September 16, 1987, concerning Bill C-52, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other activities of a commercial nature (*see Minutes of Proceedings and Evidence, Wednesday, October 14, 1987, Issue No. 1*).

During the sitting, the Parliamentary Secretary made a statement and, with Grant Manery and Mark Gauthier, answered questions.

The Committee resumed consideration of Clause 5 as amended.

By unanimous consent the amendment of Iain Angus, which reads as follows:

"5.1 (1) Where the Minister of National Revenue issues a licence under sections 4 or 5, the Minister shall comply with any regulations prescribing the maximum number of licences that may be issued.

(2) The Governor in Council may make regulations prescribing the maximum number of licences to be issued under sections 4 or 5."

was withdrawn.

Clause 5 as amended, carried.

On Clause 6.

Brian Tobin moved,—That Clause 6 be amended by adding immediately after line 23 on page 5 the following:

"6. (1) Unless the Minister of National Revenue is of the opinion that there are special circumstances for considering the application, the Minister of National Revenue shall not consider an application under section 4 or 5 that is made less than fourteen days before the provision of the service or the performance of the activity described in the application is intended to commence.

À 12 h 15, le Comité interrompt les travaux pour les reprendre aujourd'hui à 15 h 30.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI
(13)

Le Comité législatif sur le projet de loi C-52, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale, se réunit aujourd'hui à 15 h 30, dans la pièce 308 de l'Édifice de l'ouest, sous la présidence de Marcel-R. Tremblay, (*président*).

Membres du Comité présents: Iain Angus, Patrick Crofton, Girve Fretz, Mel Gass, Morrissey Johnson, Moe Mantha, Blaine A. Thacker et Brian Tobin.

Comparaît: Blaine A. Thacker, secrétaire parlementaire du ministre des Transports.

Témoins: *Du ministère des Transports*: Grant Manery, directeur, Politique maritime internationale; Maître Mark Gauthier, conseiller juridique.

Le Comité réexamine son ordre de renvoi du mercredi 16 septembre 1987 relatif au projet de loi C-52, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale (*voir Procès-verbaux et témoignages du mercredi 14 octobre 1987, fascicule nº 1*).

Au cours de la séance, le secrétaire parlementaire fait une déclaration, puis lui-même, Grant Manery et Mark Gauthier répondent aux questions.

Le Comité réexamine l'article 5 sous sa forme modifiée.

Par consentement unanime, l'amendement proposé par Iain Angus, à savoir,—

«5.1 (1) Lorsque le ministre du Revenu national délivre une licence en vertu des articles 4 ou 5, celui-ci doit respecter tout règlement concernant le nombre maximum de licences qui peuvent être émises.

(2) Le gouverneur en conseil peut, par règlement, fixer le nombre maximum de licences à émettre en vertu des articles 4 ou 5.»

est retiré.

L'article 5, sous sa forme modifiée, est adopté.

Article 6

Brian Tobin propose,—Que l'article 6 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 24, page 5, ce qui suit:

«6. (1) Le ministre du Revenu national ne peut étudier la demande qui lui est présentée en vertu des articles 4 ou 5 moins de quatorze jours avant le commencement prévu du service ou des activités visés dans la demande que s'il est d'avis que des circonstances spéciales le justifient.

(2) The Governor in Council may make regulations prescribing special circumstances to be taken into account by the Minister of National Revenue for the purpose of subsection (1)."

After debate the question being put on the amendment it was agreed to.

Clause 6, as amended, carried.

On Clause 7

Iain Angus moved,—That Clause 7 be amended by adding thereto, immediately after line 9 on page 6, the following:

"7. The Governor in Council may, by regulation, fix the maximum number of licences that may be issued pursuant to sections 4 and 5."

The question being put on the amendment it was agreed to.

It was agreed,—That Clause 7, as amended, be further amended by striking out line 11, page 6, and substituting the following:

"application for a licence, the Agency"

Clause 7, as amended, carried.

By unanimous consent, the Committee reverted to consideration of Clause 4.

On motion of Iain Angus, it was agreed,—That Clause 4 as amended be further amended by striking out line 32 on page 4 and substituting the following:

"4. Subject to section 7, on application therefor by a person"

Clause 4, as amended, carried.

By unanimous consent, the Committee reverted to consideration of Clause 5.

On motion of Iain Angus, it was agreed,—That Clause 5 as amended be further amended by striking out line 10 on page 5 and substituting the following:

"5. Subject to section 7, on application therefor by a person"

Clause 5, as amended, carried.

On Clause 8

On motion of Brian Tobin, it was agreed,—That Clause 8 be amended by deleting lines 16 to 25 on page 6.

It was agreed that Clause 8 as amended, be further amended by striking out line 28, page 6, and substituting the following:

"by the Agency for determining the suit"

Clause 8, as amended, carried.

On Clause 9

It was agreed,—That Clause 9 be amended by striking out line 32 on page 6, and substituting the following:

"in Section 7 the Agency may request"

(2) Le gouverneur en conseil peut, par règlement, déterminer les circonstances spéciales que le ministre du Revenu national doit prendre en considération dans le cadre du paragraphe (1).»

Après débat, l'amendement est mis aux voix et adopté.

L'article 6 ainsi modifié est adopté.

Article 7

Iain Angus propose,—Que l'article 7 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 9, page 6, ce qui suit:

«7. Le gouverneur en conseil peut, par règlement, fixer le nombre maximal de licences qui peuvent être délivrées en vertu des articles 4 et 5.»

L'amendement est mis aux voix et adopté.

Il est convenu,—Que l'article 7, sous sa forme modifiée, soit modifié en substituant à la ligne 12, page 6, ce qui suit:

«Office détermine si un navire canadien»

L'article 7 ainsi modifié est adopté.

Par consentement unanime, le Comité revient à l'examen de l'article 4.

Sur motion de Iain Angus, il est convenu,—Que l'article 4, sous sa forme modifiée, soit modifié en substituant à la ligne 33, page 4, ce qui suit:

«4. Sous réserve de l'article 7, sur demande d'un résident du Canada»

L'article 4 ainsi modifié est adopté.

Par consentement unanime, le Comité revient à l'examen de l'article 5.

Sur motion de Iain Angus, il est convenu,—Que l'article 5 soit modifié en substituant à la ligne 10, page 5, ce qui suit:

«5. Sous réserve de l'article 7, sur demande d'un résident du Canada»

L'article 5 ainsi modifié est adopté.

Article 8

Sur motion de Brian Tobin, il est convenu,—Que l'article 8 soit modifié en retranchant les lignes 17 à 26, page 6.

Il est convenu que l'article 8 soit modifié en substituant à la ligne 29, page 6, ce qui suit:

«l'Office dans sa détermination»

L'article 8 ainsi modifié est adopté.

Article 9

Il est convenu,—Que l'article 9 soit modifié en substituant à la ligne 31, page 6, ce qui suit:

«à l'article 7, l'Office peut demander à»

It was agreed,—That Clause 9, as amended, be further amended by striking out lines 35 and 36, on page 6 and substituting the following:

"information and documentation the Agency deems necessary"

Clause 9, as amended, carried.

On Clause 10

It was agreed,—That Clause 10 be amended by striking out line 38 on page 6 and substituting the following:

"under this Act the Agency may collect"

Clause 10, as amended, carried.

On motion of Morrissey Johnson, it was agreed,—That Bill C-52 be amended by adding immediately after line 41 on page 6 the following new clause:

"UNFAIR PRACTICES

11. (1) Where the Minister of Transport is of the opinion that a government of any country has engaged in unfair, discriminatory or restrictive practices with respect to the use of Canadian ships in commercial activities in waters of that country, the Minister of Transport and the Secretary of State for External Affairs shall seek elimination of those practices through consultations.

(2) Where the consultations referred to in subsection (1) fail to result in the elimination of the practices referred to in that subsection, the Governor in Council may, on the recommendation of the Minister of Transport and the Secretary of State for External Affairs, take such action as the Governor in Council considers appropriate."

Clause 11 carried.

On Clause 12

On motion of Patrick Crofton, it was agreed,—That Clause 12 be amended by striking out lines 17 and 18 on page 7, and substituting the following:

"tion 3(1), the ship is guilty of an offence and liable"

On motion of Brian Tobin, it was agreed,—That Clause 12 as amended, be further amended by striking out line 20 on page 7 and substituting the following:

"ing fifty thousand dollars"

On motion of Patrick Crofton, it was agreed,—That Clause 12 as amended be further amended by striking out lines 22 to 24 on page 7 and substituting the following:

"ship under subsection (1) on more than one day or is continued by the ship for more than one day, it shall be"

Clause 12, as amended, carried.

Il est convenu,—Que l'article 9 soit modifié en substituant à la ligne 34, page 6, ce qui suit:

«plémentaires que l'Office juge nécessaires»

L'article 9 ainsi modifié est adopté.

Article 10

Il est convenu,—Que l'article 10 soit modifié en substituant à la ligne 35, page 6, ce qui suit:

«10. L'Office peut, pour s'acquitter»

L'article 10 ainsi modifié est adopté.

Sur motion de Morrissey Johnson, il est convenu,—Que le projet de loi C-52 soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 40, page 6, ce qui suit:

«PRATIQUES INJUSTES

11. (1) Si le ministre des Transports constate que le gouvernement d'un pays se livre à des pratiques injustes, discriminatoires ou restrictives touchant l'utilisation de navires canadiens pour des activités commerciales dans les eaux de ce pays, ce ministre et le secrétaire d'État aux Affaires extérieures procèdent à des consultations en vue de faire cesser ces pratiques.

(2) En cas d'insuccès de ces consultations, le gouverneur en conseil peut, sur recommandation du ministre des Transports et du secrétaire d'État aux Affaires extérieures, prendre les mesures qu'il estime indiquées.»

L'article 11 est adopté.

Article 12

Sur motion de Patrick Crofton, il est convenu,—Que l'article 12 soit modifié en substituant aux lignes 13 à 16, page 7, ce qui suit:

«paragraphe 3(1), le navire est coupable d'une infraction punissable par procédure sommaire et encourt une amende maximale de»

Sur motion de Brian Tobin, il est convenu,—Que l'article 12, sous sa forme modifiée, soit modifié en substituant à la ligne 17, page 7, ce qui suit:

«cinquante mille dollars»

Sur motion de Patrick Crofton, il est convenu,—Que l'article 12, sous sa forme modifiée, soit modifié dnas la version anglaise seulement, en substituant aux lignes 13 à 16, page 7, ce qui suit:

«ship under subsection (1) on more than one day or is continued by the ship for more than one day, it shall be»

L'article 12 ainsi modifié est adopté.

On Clause 13

On motion of Morrissey Johnson, it was agreed,—That Clause 13 be amended by striking out line 28 on page 7 and substituting the following:

"13. (1) Where a ship is charged"

(b) adding, immediately after line 34 on page 7, the following:

"(2) Where a ship is charged with an offence under section 12, the summons in relation thereto may be served by leaving it with the master or any officer of the ship or by posting the summons on some conspicuous part of the ship, and the ship may appear by counsel or agent, but if it does not appear, a court may, on proof of service of the summons, proceed ex parte to hold the trial."

Clause 13, as amended, carried.

Clause 14 carried.

On Clause 15

On motion of Brian Tobin, it was agreed,—That Clause 15 be amended by:

(a) striking out lines 18 and 19 on page 9 and substituting the following:

"conviction to a fine not exceeding fifty thousand dollars."

(b) striking out line 32 on page 9 and substituting the following:

"Transport in the amount of fifty"

On motion of Girve Fretz, it was agreed,—That Clause 15 as amended be further amended by striking out line 13 to 18 on page 10 and substituting the following:

"the Minister of Transport may apply to a court for an order authorizing the Minister of Transport to sell the ship."

On motion of Girve Fretz, it was agreed,—That Clause 15 as amended be further amended by striking out lines 30 to 47 on page 10 and lines 1 to 3 on page 11 and substituting the following:

"the Minister of Transport may apply to a court for an order authorizing the Minister of Transport to sell the ship.

(10) Forthwith on making an application under subsection (8) or (9), the Minister of Transport shall, by registered mail, give notice of the application to

(a) the registrar of the register in which the ship to which the application relates is recorded;

(b) the holder of any mortgage against the ship that is registered on the register referred to in paragraph (a); and

(c) the holder of any maritime lien against the ship to which the application relates, and the holder of

Article 13

Sur motion de Morrissey Johnson, il est convenu,—Que l'article 13 soit modifié en substituant à la ligne 22, page 7, ce qui suit:

«13. (1) Tout tribunal canadien qui aurait eu»

b) en ajoutant à la suite de la ligne 27, page 7, ce qui suit:

«(2) La signification à un navire accusé d'une infraction prévue à l'article 12 se fait en remettant la citation à comparaître au capitaine ou à un officier du navire ou en l'affichant à un endroit bien en vue sur le navire; le navire peut comparaître, par avocat ou agent; en cas de défaut de comparution, un tribunal peut, sur preuve de la signification, procéder par défaut.»

L'article 13 ainsi modifié est adopté.

L'article 14 est adopté.

Article 15

Sur motion de Brian Tobin, il est convenu,—Que l'article 15 soit modifié:

a) en substituant aux lignes 14 et 15, page 9, ce qui suit:

«amende maximale de cinquante mille dollars»

b) en substituant à la ligne 25, page 9, ce qui suit:

«cinquante mille dollars, que le ministre des»

Sur motion de Girve Fretz, il est convenu,—Que l'article 15 ainsi modifié soit modifié en substituant aux lignes 1 à 6, page 10, ce qui suit:

«(8) Le ministre des Transports peut demander au tribunal de rendre une ordonnance l'autorisant à vendre un navire si le navire a été accusé d'une infrac-»

Sur motion de Girve Fretz, il est convenu,—Que l'article 15 ainsi modifié soit modifié en substituant aux lignes 15 à 20, page 10, aux lignes 30 à 38, page 10, et aux lignes 1 à 4, page 11, ce qui suit:

«(9) Le ministre des Transports peut demander au tribunal de rendre une ordonnance l'autorisant à vendre un navire si le navire a été accusé d'une infract-

(10) Dès qu'il présente une demande en vertu des paragraphes (8) ou (9), le ministre des Transports fait parvenir par courrier recommandé un avis de la demande aux personnes suivantes:

a) le registrateur responsable du registre dans lequel le navire est immatriculé;

b) les détenteurs d'hypothèques sur le navire inscrits au registre mentionné à l'alinéa a);

c) les personnes qui, à la connaissance du ministre au moment de la demande, détiennent des privilèges

any like interest, known to the Minister of Transport at the time of the making of the application.

(11) A notice sent by registered mail shall be deemed to have been given to the person to whom it was sent on the day an acknowledgement of receipt in respect thereof is received by the Minister of Transport.

(12) Where the court seized of an application under subsection (8) or (9) is satisfied that it is appropriate to do so, the court may relieve the Minister of Transport of the obligation to give the notice referred to in subsection (10) or authorize the Minister of Transport to give the notice in such other manner as the court deems fit.

(13) Where an application is made under subsection (8) or (9) in respect of a ship,

(a) any person referred to in paragraph (10)(b) or (c) may, within sixty days after the giving of the notice to that person, and

(b) any other person who claims an interest in the ship as mortgagee, or as the holder of a maritime lien or as the holder of any like interest, may, within sixty days after the making of the application,

apply by notice in writing to the court seized of the application for an order referred to in subsection (14).

(14) Where, on the hearing of an application made under subsection (13), it is made to appear on the satisfaction of the court

(a) that the applicant acquired the interest in respect of which the applicant is applying in good faith prior to the commission of the offence in respect of which the ship was detained, and

(b) that the applicant is innocent of any complicity or collusion in respect of the offence in respect of which the ship was detained,

the applicant is entitled to an order declaring the nature and extent of the applicant's interest at the time of the commission of the offence.

(15) A person who makes an application under subsection (13) or the Minister of Transport may appeal to the court of appeal from an order referred to in subsection (14) and the appeal shall be asserted, heard and decided according to the ordinary procedure governing appeals to the court of appeal from orders or judgments of a court.

(16) A court shall not hear an application under subsection (8) or (9) until all applications under subsection (13) in relation thereto have been heard.

(17) A court hearing an application under subsection (8) or (9) may authorize the Minister of

maritimes, ou des droits semblables, sur le navire visé par la demande.

(11) L'avis envoyé par courrier recommandé est réputé reçu par son destinataire, le jour où le ministre reçoit l'accusé de réception de l'avis.

(12) S'il est convaincu qu'il est opportun de le faire, le tribunal saisi d'une demande en vertu des paragraphes (8) ou (9) peut dispenser le ministre d'envoyer l'avis mentionné au paragraphe (10) ou lui permettre de l'envoyer de toute autre manière que le tribunal estime indiquée.

(13) En cas de demande présentée à l'égard d'un navire en vertu des paragraphes (8) ou (9), les personnes mentionnées aux alinéas (10)b) ou c) peuvent, dans les soixante jours suivant l'avis qui leur a été envoyé, demander au tribunal saisi de rendre une ordonnance sous le régime du paragraphe (14): les personnes qui revendiquent un droit sur le navire en qualité de créanciers hypothécaires, de créanciers privilégiés ou en toute autre qualité comparable le peuvent aussi, dans les soixante jours suivant la demande.

(14) Lors de l'audition de la demande visée au paragraphe (13), le requérant peut obtenir une ordonnance précisant la nature et l'étendue de son droit au moment de l'infraction si le tribunal constate qu'il réunit les conditions suivantes:

a) il a acquis son droit de bonne foi avant l'infraction;

b) il est innocent de toute complicité ou collusion dans l'infraction.

(15) L'ordonnance visée au paragraphe (14) est susceptible d'appel, de la part du requérant ou du ministre, devant le tribunal d'appel. Le cas échéant, l'affaire est entendue et jugée selon la procédure ordinaire régissant les appels interjetés devant cette juridiction contre les ordonnances ou décisions du tribunal.

(16) L'audition d'une demande présentée en vertu des paragraphes (8) ou (9) ne peut avoir lieu avant celle des demandes qui sont présentées en vertu du paragraphe (13).

(17) Le tribunal saisi d'une demande présentée en vertu des paragraphes (8) ou (9) peut autoriser le

Transport to sell the ship to which the application relates in such manner and subject to such terms and conditions as the court considers appropriate and, on application by the Minister of Transport, give directions to the Minister of Transport as to the rank of the interests of persons who have obtained an order referred to in subsection (14).

(18) Where a ship is sold pursuant to this section, any surplus remaining from the proceeds of sale after deducting

(a) the amount of

(i) the maximum fine that could have been imposed for the offence, where subsection (8) applies, or

(ii) the fine actually imposed, where subsection (9) applies, and

(b) the cost of the detention and sale

shall, to the extent of the surplus, be paid in accordance with the interest of every person who has obtained an order referred to in subsection (14), and any surplus remaining thereafter shall be paid to the person registered as owner of the ship or, in the absence of registration, to the person owning the ship.

(19) On selling a ship pursuant to this section, Minister of Transport may, by bill of sale, give the purchaser a valid title to the ship free from any mortgage or other claim on the ship that is in existence at the time of the sale.

(20) Nothing in subsection (19) shall be construed as meaning that the ship may be registered in the name of the purchaser.

(21) No ship sold pursuant to this section shall be deemed to have been duty paid under the Customs Tariff by reason only of that sale.

(22) In this section,

"court" means

(a) in the Provinces of Ontario, Nova Scotia, British Columbia, Prince Edward Island and Newfoundland, the Supreme Court of the Province,

(b) in the Province of Quebec, the Superior Court of the Province,

(c) in the Provinces of New Brunswick, Manitoba and Alberta, the Court of Queen's Bench for the Province, and

(d) in the Yukon Territory and the Northwest Territories, the Supreme Court thereof;

"court of appeal" means, in the province in which an order referred to in subsection (14) is made, the court of appeal for that province as defined in section 2 of the *Criminal Code*."

ministre des Transports à vendre le navire visé de la façon et sous réserve des modalités que le tribunal estime indiquées; le tribunal peut aussi, à la demande du ministre des Transports, lui donner des directives sur le rang des droits des personnes en faveur desquelles une ordonnance a été rendue en vertu du paragraphe (14).

(18) Une fois déduit le montant de l'amende maximale qui aurait pu être infligée dans le cas du paragraphe (8), ou celui de l'amende qui a été infligée dans le cas du paragraphe (9), ainsi que les frais de rétention et de vente, le solde créditeur du produit de la vente d'un navire sous le régime du présent article est d'abord réparti entre les personnes qui ont obtenu une ordonnance en vertu du paragraphe (14), en conformité avec leurs droits respectifs, le reste étant remis à la personne immatriculée à titre de propriétaire du navire, ou en l'absence d'immatriculation, au propriétaire du navire.

(19) Lorsqu'il vend un navire sous le régime du présent article, le ministre peut remettre à l'acquéreur un titre de propriété libéré des hypothèques ou autres créances qui existaient au moment de la vente.

(20) Le paragraphe (19) n'a pas pour effet de permettre l'immatriculation du navire au nom de l'acquéreur.

(21) Un navire vendu sous le régime du présent article n'est pas de ce seul fait réputé être un navire dédouané pour l'application du *Tarif des douanes*.

(22) Les définitions qui suivent s'appliquent au présent article.

«tribunal»

a) La Cour suprême de l'Ontario, de la Nouvelle-Écosse, de la Colombie-Britannique, de l'Île-du-Prince-Édouard et de Terre-Neuve;

b) la Cour supérieure du Québec;

c) la Cour du Banc de la Reine du Nouveau-Brunswick, du Manitoba et de l'Alberta;

d) la Cour suprême du territoire du Yukon et des Territoires du Nord-Ouest.

«tribunal d'appel» La cour d'appel, au sens de l'article 2 du *Code criminel*, de la province où est rendue l'ordonnance visée au paragraphe (14).»

Clause 15, as amended, carried.

Clause 16 carried.

On Clause 17

It was agreed,—That Clause 17 be amended by striking out line 10, page 11 and substituting the following:

"(a) To the Agency pursuant to a"

Clause 17, as amended, carried.

On Clause 18

On motion of Brian Tobin, it was agreed,—That Clause 18 be amended by striking out lines 19 and 20 on page 11 and substituting the following:

"not more than fifteen thousand dollars or to imprisonment for a term not exceeding twelve"

Clause 18 as amended carried.

Clauses 19 to 22 carried severally.

On Clause 23

Moe Mantha moved,—That Clause 23 be amended by:

(a) striking out line 20 on page 12 and substituting the following:

"23. (1) Section 136 of the said Act is repealed"

(b) adding, immediately after line 31 on page 12, the following:

"(2) If this section comes into force before the coming into force of section 19 of *An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act in consequence thereof*, then section 136 of the *Canada Shipping Act*, as enacted by that Act, shall read as follows:

"136. The master of any tug, or other ship, required to have a certificated master, but so employed as not to require a clearance, as aforesaid, shall, whenever so required by any officer of customs, produce the master's certificate as master and the certificate of the master's engineer, to that officer, and for each contravention of this section the master is liable to a fine not exceeding one thousand dollars.""

After debate, the question being put on the motion, it was agreed to.

Clause 23, as amended, carried.

Clause 24 carried.

On Clause 25

On motion of Mel Gass, it was agreed,—That Clause 25 be amended by striking out line 33 on page 12 and substituting the following:

"25. (1) Subsection 705(1) of the said Act is"

L'article 15 ainsi modifié est adopté.

L'article 16 est adopté.

Article 17

Il est convenu,—Que l'article 17 soit modifié en substituant à la ligne 11, page 11, ce qui suit:

«a) soit à l'Office à la suite de la»

L'article 17 ainsi modifié est adopté.

Article 18

Sur motion de Brian Tobin, il est convenu,—Que l'article 18 soit modifié en substituant aux lignes 20 à 22, page 11, ce qui suit:

«passible d'une amende maximale de quinze mille dollars et d'un emprisonnement maximal de douze mois ou de l'une de ces peines»

L'article 18 ainsi modifié est adopté.

Les articles 19 à 22 sont respectivement adoptés.

Article 23

Moe Mantha propose,—Que l'article 23 soit modifié:

a) en substituant à la ligne 18, page 12, ce qui suit:

«23. (1) L'article 136 de la même loi est»

b) en ajoutant à la suite de la ligne 30, page 12, ce qui suit:

«(2) Si le présent article entre en vigueur avant l'entrée en vigueur de l'article 19 de la *Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz*, l'article 136 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, édicté par cette loi, se lit comme suit:

«136. Le capitaine d'un remorqueur ou d'un autre navire, tenu d'avoir un capitaine muni d'un certificat, mais employé de façon à n'avoir pas besoin de congé ainsi qu'il est dit ci-dessus, doit présenter son certificat de capitaine, ainsi que le certificat de son mécanicien, à tout préposé des douanes qui le lui demande, et, pour chaque contravention au présent article, ce capitaine est passible d'une amende maximale de mille dollars.»»

Après débat sur l'amendement, celui-ci est mis aux voix et adopté.

L'article 23 ainsi modifié est adopté.

L'article 24 est adopté.

Article 25

Sur motion de Mel Gass, il est convenu,—Que l'article 25 soit modifié en substituant à la ligne 33, page 12, ce qui suit:

«25. (1) Le paragraphe 705(1) de la même loi»

On motion of Mel Gass, it was agreed,—That Clause 25, as amended, be further amended by adding immediately after line 3 on page 13, the following:

"(2) If this section comes into force before the coming into force of section 79 of *An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act in consequence thereof*, then subsection 705(1) of the *Canada Shipping Act*, as enacted by that Act, shall read as follows:

"705.(1) The provisions of Part II except section 130, Part X, Part XIV except sections 647 to 649 and 651 to 655, Parts XVI to XX and Part XXII apply in respect of dynamically supported craft used in navigation, and wherever in those provisions vessels, ships or steamships are referred to, such references shall be construed as including dynamically supported craft used in navigation.""

Clause 25 as amended carried.

Clause 26 carried.

On Clause 27

Blaine Thacker moved,—That Clause 27 be amended by striking out lines 14 to 16 on page 13 and substituting the following:

"ship or that benefits from an exemption made pursuant to section 665 of the *Canada Shipping Act* this Act shall apply to such a ship,

Clause 27, as amended, carried.

Clause 1 carried.

The Title carried.

Bill C-52, as amended, carried.

Ordered,—That the Chairman report Bill C-52 to the House.

Ordered,—That the Committee order a reprint of Bill C-52, as amended, for use in the House of Commons at report stage.

At 4:22 o'clock p.m. the Committee adjourned to the call of the Chair.

Richard Chevrier
Clerk of the Committee

Sur motion de Mel Gass il est convenu,—Que l'article 25 ainsi modifié soit modifié en ajoutant à la suite de la ligne 4, page 13, ce qui suit:

«(2) Si le présent article entre en vigueur avant l'entrée en vigueur de l'article 79 de la *Loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le Code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz*, le paragraphe 705(1) de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, édicté par cette loi, se lit comme suit:

«705. (1) Les dispositions de la partie II, sauf l'article 130, des parties X et XIV, à l'exception des articles 647 à 649 et 651 à 655, des parties XIV à XX et de la partie XXII s'appliquent aux engins à portance dynamique utilisés en navigation; toute mention de bâtiments, navires ou navires à vapeur dans ces dispositions est présumée viser ces engins.»»

L'article 25 ainsi modifié est adopté.

L'article 26 est adopté.

Article 27

Blaine Thacker propose,—Que l'article 27 soit modifié en substituant aux lignes 18 à 20, page 13, ce qui suit:

«ficient d'une exemption sous le régime de l'article 665 de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.»

L'article 27 ainsi modifié est adopté.

L'article 1 est adopté.

Le titre est adopté.

Le projet de loi C-52, sous sa forme modifiée, est adopté.

Il est ordonné,—Que le président fasse rapport, à la Chambre, du projet de loi C-52.

Il est ordonné,—Que le Comité fasse réimprimer, sous sa forme modifiée, le projet de rapport C-52 à l'usage de la Chambre à l'étape du rapport.

À 16 h 22, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité
Richard Chevrier

EVIDENCE

[*Recorded by Electronic Apparatus*]

[*Texte*]

Thursday, March 10, 1988

• 1113

The Chairman: Good morning, everybody. I hope we will complete our study of clause-by-clause today and I will be in a position to table in the House in the near future.

L'ordre de renvoi du mercredi 16 septembre 1987 se lit comme suit:

Que le projet de loi C-52, Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale, soit maintenant lu une deuxième fois et soit déféré à un comité législatif.

Mr. Blaine Thacker (Parliamentary Secretary to Minister of Transport): On a point of order, Mr. Chairman, I am wondering if we might just ask the committee to stand for about five minutes so I can have a meeting with Mr. Tobin and perhaps with Mr. Angus to discuss one clause.

The Chairman: Do I have a consensus?

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Okay, we will adjourn for five minutes.

• 1114

TÉMOIGNAGES

[*Enregistrement électronique*]

[*Traduction*]

Le jeudi 10 mars 1988

Le président: Bonjour, mesdames et messieurs. J'espère que nous pourrons terminer notre étude article par article aujourd'hui et que nous serons en mesure de faire rapport à la Chambre très bientôt.

Our order of reference of September 16, 1987 is as follows:

That Bill C-52, An Act respecting the use of foreign ships and non-duty paid ships in the coasting trade and in other marine activities of a commercial nature, be now read the second time, and be referred to a legislative committee.

M. Blaine Thacker (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): J'invoque le Règlement, monsieur le président. Je me demande si le Comité ne pourrait pas faire une pause de cinq minutes environ pour que je puisse discuter d'un article avec M. Tobin et M. Angus si possible.

Le président: Qu'en pensent les membres du Comité?

Des voix: D'accord.

Le président: Nous allons donc faire une pause de cinq minutes.

• 1117

Mr. Thacker: Mr. Chairman, I am pleased to be back before the legislative committee. I would like to introduce Mr. Grant Manery, who is the director of international shipping policy; Miss Karen Hecks, who is the chief of policy analysis for industry; and Mr. Mark Gauthier, who is the legal adviser from the Department of Justice, but on assignment with the Department of Transport. We are prepared to proceed, Mr. Chairman.

On clause 3—*Prohibition*

The Chairman: Welcome, everybody. We will first proceed with clause 3. I understand Mr. Angus asked to hold that clause the other day. Do you have any comment, Mr. Angus?

Mr. Angus: After further consultation we recognize that what I intended to do in my amendment cannot be done under this bill, it would have to be done under another bill. So I withdraw the amendment and would suggest we now raise the question of clause 3 itself.

Clause 3 as amended agreed to.

On clause 4—*Issuance of licence: foreign ship*

M. Thacker: Monsieur le président, il m'est agréable de revenir devant le comité législatif. Je vous présente M. Grant Manery, le directeur de la politique maritime internationale, Mme Karen Hecks, le chef de l'analyse des politiques pour l'industrie, et M. Mark Gauthier, un conseiller juridique du ministère de la Justice, détaché auprès du ministère des Transports. Nous sommes prêts à commencer.

Article 3—*Interdiction*

Le président: Bienvenue à tout le monde. Nous allons d'abord revenir à l'article 3. Si je comprends bien, M. Angus avait demandé que cet article soit réservé l'autre jour. Vous avez quelque chose à dire à ce sujet, monsieur Angus?

M. Angus: Après consultation, il appert que l'objet de mon amendement ne peut pas être réalisé dans le cadre de ce projet de loi. Il faudrait un autre projet de loi. Je retire donc mon amendement et je propose que l'article 3 même soit mis en délibération.

L'article 3 modifié est adopté.

Article 4—*Licence: navires étrangers*

[*Text*]

The Chairman: I understand, Mr. Thacker, you have a point of order on clause 4.

Mr. Thacker: Yes, Mr. Chairman, after full discussion yesterday the committee passed an amendment to clause 4 of Mr. Tobin's and I think perhaps a subamendment to clause 4. I am asking the committee if it would be kind enough to reopen clause 4. I appreciate this requires unanimous consent. We are here to explain to the committee some of the technical problems with the wording of the amendment, which the committee adopted.

Therefore, my undertaking and request to the committee is that the committee unanimously open up clause 4, that Mr. Tobin withdraw his amendment to clause 4, and that we then pass clause 4 as is—unless the committee were to adopt another type of amendment—and pass clause 5. You have my undertaking to submit clause 6, which meets all of the requirements, I believe, that Mr. Tobin wanted in his amendment, and the subamendment to clause 4 in terms of the 14 days.

The Chairman: Is there unanimous consent to reopen clause 4?

Mr. Tobin: Going to clause 6, Mr. Chairman, I am just trying to understand... We had a discussion and in principle I have no difficulty, but just to clarify in my own mind that we are putting it now under terms and conditions of the licence, which is probably more appropriate, anyway, than the clause on the issuance of licence for a foreign ship. This terms and conditions of licence does apply to foreign ships... that is implicit, right? Do paragraphs 6.(1)(a) and (b) remain intact there?

Mr. Thacker: No, Mr. Tobin, the existing clause 6 will become clause 7. We will insert a new clause 6, which will meet your need vis-à-vis clauses 4 and 5 for the 14 days' notice. Then clause 6 will become clause 7 and everything will be renumbered accordingly by the editors.

Mr. Tobin: Great.

The Chairman: Shall clause 4, as previously amended, carry? We made one amendment at that time.

Mr. Tobin: I have to get reoriented here. Some of us have just come from another committee on a different subject. Had we completed all the amendments on clause 4 the other day?

Mr. Angus: No, Mr. Tobin, apparently yours was still on the floor.

Mr. Tobin: No, mine was passed.

The Chairman: We passed all amendments on clause 4.

• 1120

Mr. Thacker: There was another amendment to clause 4 that Mr. Tobin had, "Canada applicable to Canadian ships". He had withdrawn that one.

[*Translation*]

Le président: Si je comprends bien, monsieur Thacker, vous désirez faire un rappel au Règlement au sujet de cet article 4.

M. Thacker: Monsieur le président, le Comité hier, après en avoir discuté longuement, adoptait un amendement de M. Tobin ainsi qu'un sous-amendement, si je comprends bien, à l'article 4. Je me demande si le Comité serait assez bon pour revenir à cet article 4. Je sais que le consentement unanime est nécessaire. Nous aimerions faire part au Comité des problèmes d'ordre technique que pose le libellé qui a été adopté.

Il s'agirait donc que le Comité décide à l'unanimité de revenir sur l'article 4, que M. Tobin retire son amendement à l'article 4, que l'article 4 soit adopté tel quel, ou autrement modifié par le Comité et que l'article 5 soit adopté. Je m'engage pour ma part à présenter un article 6 qui satisfasse à toutes les demandes de M. Tobin dans son amendement, ainsi qu'un sous-amendement à l'article 4 qui porte sur les 14 jours.

Le président: Y a-t-il consentement unanime pour que l'article 4 soit remis en délibération?

M. Tobin: En ce qui concerne l'article 6, monsieur le président, j'aimerais avoir quelques précisions... Nous en avons discuté et, en principe, je n'ai pas d'objection, mais j'aimerais confirmer que nous procédons sous conditions, ce qui est probablement plus juste de toute façon, plutôt que sous octroi des licences aux navires étrangers. Cependant, ces conditions s'appliquent aux navires étrangers, n'est-ce pas? C'est implicite, n'est-ce pas? Les alinéas 6.(1)a) et b) continuent bien de s'appliquer?

M. Thacker: Non, monsieur Tobin, l'article 6 existant devient l'article 7. Nous insérons un nouvel article 6, qui répond à vos exigences relativement au préavis de 14 jours aux articles 4 et 5. Donc, l'article 6 devient l'article 7 et les articles suivants sont renumérotés en conséquence par les rédacteurs.

M. Tobin: Très bien.

Le président: L'article 4, modifié, est-il adopté? Il y avait un autre amendement.

M. Tobin: Je dois me remettre dans le contexte. Il y en a parmi nous qui viennent d'un autre comité qui traitait d'un sujet différent. En avions-nous terminé avec tous les amendements à l'article 4 l'autre jour?

M. Angus: Non, monsieur Tobin, le vôtre apparemment était toujours en délibération.

M. Tobin: Non, le mien avait été adopté.

Le président: Nous avons adopté tous les amendements à l'article 4.

M. Thacker: L'autre amendement de M. Tobin à l'article 4, «ble aux navires canadiens», avait été retiré.

[*Texte*]

Mr. Angus: What about mine? I understood mine was still on the floor; there was still some discussion. That was:

> Canada applicable to the foreign ship and meets all such requirements respecting safety systems or devices as are imposed by the law of Canada applicable to Canadian ships.

My understanding was that there was still some discussion around that.

The Chairman: No, Mr. Benjamin has already withdrawn that amendment.

Mr. Tobin: The record will show that as I withdrew mine, a moment or two later he said words to the effect of, oh, what the hell, we will withdraw it. Mr. Johnson gave us a good explanation.

Mr. Johnson: We had an explanation that it is covered. What we are attempting to do here is cover it under the Canada Shipping Act.

Mr. Tobin: Mr. Angus, if it would help you, you should know that Mr. Johnson gave us a very good explanation, notwithstanding our intent, of what some of the difficulties are. We had the official back at the table, and they are covered under the Canada Shipping Act.

The difficulty is—and I moved the same amendment—that certain life rafts, certain radar, certain types of equipment, are certified in Canada. Much of the similar type of equipment on foreign ships meets Canadian standards, but it has no particular brand name or piece of equipment that has been certified in this country. Therefore we were told if we worded it the way we were intending to word it, it would have the effect of literally saying to all foreign ships, unless you have the identical equipment—not just the same standards, but the identical equipment—to what is already certified in this country, they would not be able to come in.

Frankly, there was some concern we would be inviting perhaps some difficulties for ourselves with other nations if we proceeded in that manner. We had an official come to the table. I withdrew and Mr. Benjamin withdrew.

Mr. Angus: It is my further understanding, though, that were we prepared to change "requirements" to "standards", the clause in effect would have been acceptable both to officials and to members of this committee.

Mr. Tobin: Mr. Benjamin withdrew. I tell you that. After we had the official at the table I withdrew as well.

The Chairman: That is what the record shows at the moment.

Clause 4 as amended agreed to.

On clause 5—*Issuance of licence: non-duty paid ship*

[*Traduction*]

M. Angus: Et le mien? Je croyais qu'il était en délibération; la discussion se poursuivait à son sujet. C'était le suivant:

> ble et que le navire étranger satisfait à toutes les dispositions en matière de systèmes ou d'appareils de sécurité prévus par la législation canadienne applicable aux navires canadiens.

Je pensais qu'il était toujours question de cet amendement.

Le président: Non, M. Benjamin l'avait retiré.

M. Tobin: Si vous consultez les procès-verbaux, vous constaterez que toute de suite après que j'ai retiré le mien, M. Benjamin s'est dit prêt à retirer le sien. M. Johnson nous avait donné une bonne explication.

M. Johnson: Ce qui était prévu là se trouvait déjà dans la Loi sur la marine marchande du Canada.

M. Tobin: Pour votre information, monsieur Angus, M. Johnson nous a très bien expliqué la situation, même si notre intention était bonne. Un fonctionnaire, rappelé à la table, nous a indiqué que ce que nous désirions obtenir se trouvait déjà dans la Loi sur la marine marchande du Canada.

J'ai proposé le même amendement. Le problème est que certains canots de sauvetage, certains radars, certains appareils sont certifiés au Canada. Une bonne part du même équipement à bord des navires étrangers répond aux normes canadiennes, mais certains appareils n'ont pas nécessairement été certifiés ici. De la façon dont nous avions rédigé nos amendements, nous frappions d'interdiction tous les navires étrangers qui n'avaient pas exactement le même équipement que les navires canadiens, même si cet équipement pouvait répondre aux mêmes normes.

Nous risquions d'inviter des représailles de la part d'autres nations en procédant de cette façon. C'est ce que nous a expliqué un fonctionnaire qui est venu à la table et M. Benjamin et moi-même avons retiré nos amendements.

M. Angus: Je croyais qu'en remplaçant «dispositions» par «normes», l'article aurait pu être acceptable pour les fonctionnaires et pour les membres du Comité.

M. Tobin: Je puis vous assurer que M. Benjamin a retiré son amendement après l'explication donnée par le fonctionnaire. Et je l'ai imité.

Le président: Les procès-verbaux le confirment.

L'article 4 modifié est adopté.

Article 5—*Licence: navires non dédouanés*

[*Text*]

Mr. Angus: I move that Bill C-52 be amended at clause 5 by adding immediately after line 18 at page 5 the following:

(b) Canadian ship means a ship

(i) built in Canada, where the ship's parts made in Canada represent at least 80% of the market value of all the ship's parts; and

(ii) operated by Canadian officers and seafarers;

Basically the intent, first of all, is that from here on in any new vessels that are used in the coastal trade would have to be built in Canada with 80% Canadian content. The intent is that there would be a grandfathering. Nobody in his right mind is going to suggest that existing vessels that were not built in Canada be scrapped in favour of purchasing new ones.

The second part is "operated by Canadian officers and seafarers". Very clearly, in effect it is a Canadian version of the Jones Act. I would encourage members to give serious consideration to making this kind of change. It is not going to change things overnight, but down the road Canadian shippers will look at purchasing Canadian vessels rather than buying them offshore.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I have an amendment in the same clause that I submit is radically different from Mr. Angus's amendment, for two reasons. First, Mr. Angus moves his amendment and says the intent is that it be grandfathered, but there is no grandfather provision in the clause and if it were passed as proposed then every ship that is currently a Canadian flagship and on which all duties had been paid, which is the existing system, would no longer be a Canadian ship overnight, because there is not a grandfather clause in Mr. Angus's amendment. Notwithstanding his best intention that there ought to be one, it is not there. So, for that reason alone, unless you want to take a good chunk of the Canadian fleet and make it illegal and put a good chunk of our Canadian seafarers and ships' captains and officers out of work quickly, we cannot pass the amendment.

• 1125

However, I do support the intent of Mr. Angus's amendment, and I have an amendment that deals purely with ownership and that recognizes that Canadian ships are ships either (a) built in Canada or (b) built elsewhere on which duties have been paid, which is the current system: it is and/or, one or the other. Then I add the provision of 75% Canadian content, which was proposed to us—and I should not discuss my amendment now—by the Dominion Marine Association.

[*Translation*]

M. Angus: Je propose que le projet de loi C-52 soit modifié à l'article 5 par l'insertion tout de suite après la ligne 19, page 5, de ce qui suit:

b) navire canadien signifie un navire

(i) construit au Canada dont les pièces fabriquées au Canada représentent au moins 80 p. 100 de la valeur marchande de toutes les pièces du navire; et

(ii) doté d'un équipage d'officiers et de marins canadiens;

L'objet de cet amendement est d'abord de faire en sorte que tous les nouveaux navires appelés à faire le cabotage soient construits au Canada avec un contenu canadien de 80 p. 100. Les droits acquis seraient respectés. Il serait incensé de suggérer que les navires existants qui n'ont pas été construits au Canada devraient être mis au rancart pour être remplacés par des neufs.

Pour ce qui est des équipages d'officiers de marins canadiens, eh bien, cet amendement est la version canadienne de la Loi Jones. C'est une invitation à changer d'attitude. Le changement ne se fera pas du jour au lendemain, mais il est à espérer qu'avec le temps les armateurs canadiens envisageront d'acheter des navires canadiens plutôt que des navires étrangers.

M. Tobin: Monsieur le président, j'ai au même article un amendement qui diffère sensiblement de celui de M. Angus, et ce pour deux raisons. D'abord, M. Angus ne présente pas son amendement en disant que les droits acquis seront respectés, mais l'amendement lui-même n'en parle pas, ce qui fait que s'il était adopté tel quel, tous les navires qui battent habituellement pavillon canadien et qui ont été dédouanés, en vertu du système actuel, cesseraient du jour au lendement d'être considérés comme navires canadiens. Malgré la déclaration de M. Angus quant à ses bonnes intentions, son amendement ne contient pas de disposition relativement aux droits acquis. Donc, nous ne pouvons pas l'accepter, ne serait-ce que pour cette raison, à moins que nous voulions mettre au rancart rapidement une bonne partie de la flotte canadienne en la rendant illégale et mettre au chômage du jour au lendemain une bonne partie des capitaines, officiers et marins canadiens.

Il reste que je suis d'accord en ce qui me concerne avec l'objet de l'amendement de M. Angus et que j'ai moi-même un amendement qui aborde strictement la question de la propriété en faisant valoir que les navires canadiens sont des navires qui premièrement ont été construits au Canada ou qui deuxièmement ont été construits ailleurs pour être ensuite dédouanés, selon le système actuel. Donc, c'est l'un ou c'est l'autre. J'ajoute ensuite une disposition qui fait qu'il doit y avoir un contenu canadien de 75 p. 100. Je ne veux pas discuter de mon amendement tout de suite, mais c'est la proposition qui nous avait été faite par la Dominion Marine Association.

[*Texte*]

I cannot support Mr. Angus's amendment as drafted, but I certainly support the intent and will be moving an amendment of my own in a moment.

Mr. Johnson: I have great difficulty with the amendment Mr. Angus has proposed, as much as I am a national and I would like to see a shipbuilding program in Canada. But with 80% of the market value, what we are saying is that anybody who would want to have a ship built in Canada would automatically have to have almost all of the equipment manufactured in Canada. If we were talking about a fishing vessel, we have to admit, whether we want to or not, that certain sophisticated electronic equipment is not presently manufactured in Canada, and it is not unusual to see a ship now with hundreds of thousands of dollars of equipment in the bridge alone. I would be very doubtful that we could build certain kinds of ships that could in fact obtain 80% of the market value of the ship made in Canada. I doubt very much if we could achieve that.

I refer to a present proposal that a consortium has put forward to the Department of National Defence for minesweeping vessels. They say that they could have only around 60% Canadian content on that particular ship, although all the electronic equipment for the bottom would be manufactured in British Columbia. You would be limiting somebody to almost one specific type of engine to go into the vessel, and so on. So I have great difficulty with it.

Mr. Angus: Let us not call the question yet. I am hearing a couple of things. I am hearing support in principle for the idea, and, Mr. Tobin, you are right: we have not worded an appropriate grandfathering clause, and for this to be properly done we require that.

Mr. Johnson, you are very accurate in terms of the content thing, and I am not wedded to the 80%. Maybe that is not the kind of wording that is needed. Maybe really what we are talking about is the shipbuilding part, so that the hulls and the main stuff that can be built in Canada—and I recognize the problems with the electronic equipment, the problem with the engines. . . If there is a desire by this committee to make a change in the Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act in a way that will stimulate in a small way shipbuilding in Canada, then perhaps what we should do is to stand another clause and allow myself, Mr. Tobin, and Mr. Johnson, and perhaps Mr. Thacker, to see if we can come to some wording that would meet the intent but not cause the problems that have been legitimately raised as a result of that intent.

• 1130

Mr. Tobin: When you define Canadian ships based on content, the area Mr. Angus is into is very complex and varied. Mr. Johnson has pointed out some examples in the fishing industry, and both he and I have good reason to be aware that once you get past the bottom, what is on the ship comes from all over the planet. It depends on the

[*Traduction*]

Donc, je ne peux pas être d'accord avec l'amendement de M. Angus sous cette forme, mais j'appuie l'objet de son amendement et j'entends proposer quelque chose moi-même dans quelques minutes.

M. Johnson: Même si je suis nationaliste et j'aimerais bien voir moi aussi un programme de construction navale au Canada, j'ai bien du mal à accepter l'amendement de M. Angus. En précisant 80 p. 100 de la valeur marchande, on oblige quiconque voudrait construire un navire au Canada à faire fabriquer presque toutes les pièces d'équipement au Canada. Pour ce qui est des bateaux de pêche, par exemple, il faut bien admettre que certaines pièces d'équipement électronique très perfectionné ne sont pas fabriquées au Canada actuellement; il y a des bateaux qui ont actuellement pour des centaines de milliers de dollars de pièces d'équipement de ce genre seulement sur la passerelle. Je doute qu'il soit possible de construire certains types de navires avec 80 p. 100 de la valeur marchande des pièces fabriquées au Canada.

Je me fie à la proposition que vient de faire un consortium au ministère de la Défense nationale en vue de la construction de dragueurs de mines. Selon le consortium, il serait possible d'atteindre seulement un contenu canadien de 60 p. 100 pour ce type de navire, même si tout le matériel électronique sous le pont était fabriqué en Colombie-Britannique. Le choix serait limité à une seule sorte de moteur pour la construction de tel ou tel navire. Je ne puis être d'accord avec l'amendement.

M. Angus: Ne votons pas tout de suite. J'ai entendu deux sortes d'arguments. M. Tobin est d'accord avec le principe, mais il souligne à juste titre qu'il n'y ait pas de disposition sur les droits acquis dans l'amendement même.

M. Johnson met en doute quant à lui le pourcentage de contenu. Je ne tiens pas mordicus aux 80 p. 100. Et pour ce qui est du libellé, il n'est peut-être pas idéal. Mais nous parlons ici de la construction des navires, des coques et structures qui peuvent être construites au Canada; je sais très bien qu'il peut y avoir des problèmes avec l'équipement électronique, les machines. . . Cependant, si le Comité veut vraiment modifier la Loi sur le cabotage et les activités commerciales maritimes de façon à stimuler le moindrement la construction navale au Canada, il peut toujours réserver cet autre article et me permettre de consulter M. Tobin, M. Johnson et peut-être M. Thacker afin de voir s'il n'y aurait pas un libellé qui convienne à l'objectif visé tout en évitant les difficultés qui ont été si judicieusement relevées.

M. Tobin: M. Angus se lance dans un domaine très complexe et varié lorsqu'il essaie de définir un navire canadien par le contenu canadien. M. Johnson a mentionné certains exemples de l'industrie de la pêche, et lui et moi savons qu'à part la coque, le reste de l'équipement d'un navire vient de partout au monde.

[*Text*]

nature of the fishery you are trying to prosecute, on the best technology to prosecute that fishery, and frankly on prices to some extent. It changes again when you talk about defence requirements and so.

You could almost send a task force out across the country on this subject to look at the industry, at the high-tech side of this country and at what is currently available and whether it is competitive and geared to a specific task, be it defence, research or fishery. It is a large question, and with respect, Mr. Angus—because I do understand and support what you are trying to do—I do not think standing the clause at this stage will resolve the problem.

I do not think we will find a solution that quickly because of the problems I just mentioned. I would like to put forward my own amendment and that will not occur if we stand the clause. I honestly cannot see that two or three of us are going to be able to find a solution because frankly we do not have the necessary expertise to pass that kind of an amendment to the Coastal Shipping Act at this stage, nor will we in any short period of time.

The Chairman: Mr. Angus, your last comment.

Mr. Angus: I thought Captain Johnson indicated he wanted back into the round. If paragraph 5.(b)(1) just says "built in Canada" period, it does not get into the problem of content. It just means assembled in Canada.

Mr. Tobin: You still have a problem with all those vessels on which duty had been paid and which are currently part of the Canadian fleet. This is the amendment we are dealing with.

Mr. Angus: I have already admitted there is no grandfather clause and there should be; I agree with you. In answer to the concern about the content, which is quite legitimate, if the wording was "Canadian ship means a ship (1) built in Canada, and (2) operated by Canadian officers and seafarers", then all we would need is a grandfather clause.

Mr. Tobin: Where is it then?

Mr. Angus: Mr. Tobin, you know it is not there, and either you are trying to be helpful or you are not. Are you just—

Mr. Tobin: I want to go on to an amendment I think might pass and do some good for the industry.

Mr. Angus: That may very well be, and we will get to that, but right now we are on this one. Obviously if there is no desire to try to help the shipbuilding industry on your part—

Mr. Tobin: There is.

Mr. Angus: —or on the government's side, then we will call the question. We have a chance here to do something.

[*Translation*]

Tout dépend de la nature de la pêche qu'on fait, de la meilleure technologie qui existe pour ce genre de pêche, et des prix, dans une certaine mesure. La situation des navires militaires est évidemment différente.

On pourrait presque envoyer un groupe d'étude partout au pays pour examiner l'industrie de pointe au Canada pour savoir si l'équipement qu'elle fabrique est concurrentiel et bien adapté, que ce soit à la défense, à la recherche ou à la pêche. C'est une question très vaste, et sauf le respect que je dois à M. Angus—car je comprends et j'appuie ce qu'il essaie de faire—à mon avis, le fait de réserver l'article à cette étape-ci ne va pas résoudre le problème.

A mon sens, nous n'allons pas trouver de solution rapidement à cause des problèmes que je viens d'évoquer. J'aimerais présenter mon propre amendement, et cela ne sera pas possible si nous réservons l'article. Sincèrement, je ne crois pas que deux ou trois des membres du Comité puissent trouver une solution, car nous n'avons tout simplement pas la compétence nécessaire pour adopter un amendement de ce genre à la Loi sur le cabotage, et nous n'allons pas l'acquérir rapidement.

Le président: Une dernière remarque, monsieur Angus.

M. Angus: Je pensais que le capitaine Johnson voulait intervenir de nouveau. On évite le problème du contenu canadien si on met seulement à l'alinéa 5.b)(1) «construit au Canada». Cela signifie tout simplement que le navire est monté au Canada.

M. Tobin: Mais il y a toujours le problème de tous ces navires dédouanés qui font partie de la flotte canadienne à l'heure actuelle. C'est l'amendement en question.

M. Angus: J'ai déjà reconnu que mon amendement ne prévoit pas de droits acquis et qu'il devrait le faire. Je suis d'accord avec vous. Votre préoccupation en ce qui concerne le contenu est fort légitime, mais je trouve que si on changeait le libellé comme suit: «Un navire canadien est un navire qui est (1) construit au Canada, et (2) équipé d'officiers et de marins canadiens», tout ce qu'il nous faudrait c'est un article concernant les droits acquis.

M. Tobin: Et où est-il?

M. Angus: Vous savez fort bien, monsieur Tobin, qu'il n'y a pas d'article concernant les droits acquis. Essayez-vous vraiment d'être utile ou pas? Cherchez-vous tout simplement à. . .

M. Tobin: Je veux passer un amendement qui risque d'être adopté et qui risque d'être bénéfique à l'industrie.

M. Angus: C'est fort possible, et nous allons passer à votre amendement, mais pour l'instant nous sommes saisis de celui-ci. Evidemment, si vous ne tenez pas du tout à aider l'industrie de la construction navale. . .

M. Tobin: Au contraire.

M. Angus: Et si le gouvernement ne tient pas du tout à aider cette industrie, eh bien autant passer au vote. Nous

[*Texte*]

I admit I have incomplete wording, but we are legislators and are responsible for reviewing this kind of legislation to come up with the best kind of legislation possible. I have not heard any objection to the philosophy of it.

Mr. Tobin: Mr. Angus, the statement you just made that there is no desire to help the shipbuilding industry is nonsense, as you are well aware. Maybe that is frustration speaking, rather than the normal rational person we hear from whenever you are at the table.

Mr. Angus: It is frustration with your attitude.

Mr. Tobin: We have a responsibility to come to the table with well-crafted, well thought-out amendments. If you mean grandfathering, the amendment has grandfathering; if you mean built in Canada, it says built in Canada; if you do not mean 95%, it does not say 95%. We have a responsibility to do our homework. All I am saying is that I have an amendment, which will pass or not. I hope you will support it. I have done my homework and am ready to go to work.

Mr. Angus: I will remember that, Mr. Tobin.

The Chairman: We are debating an amendment tabled by Mr. Angus.

Amendment negatived: nays, 5; yeas, 1

The Chairman: We now proceed with Mr. Tobin's amendment.

• 1135

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I move that clause 5 of Bill C-52 be amended by adding immediately after line 18 on page 5 the following:

(b)"Canadian ship" means a ship owned by a company meeting a minimum seventy-five percent Canadian ownership requirement:

I said a moment ago that I supported the intent of Mr. Angus's amendment, and I meant that I support the intent of the amendment. For reasons we have already discussed, I could not support that amendment as drafted.

As all of us are aware, whether we like it or not, the reality of the Canadian shipping industry is that a Canadian flagship is defined in one of two ways. It is either a vessel that has been built in this country and flagged as a Canadian vessel, or it is a vessel that has been imported into this country, on which all duties have been paid, and is therefore certified as a Canadian vessel. It is either/or, one or the other. In either case it becomes a Canadian ship.

What I want to do is in addition to one or the other, without proposing a massive change at this time: for example, saying you can no longer purchase a vessel, pay

[*Traduction*]

avons la possibilité ici au sein du Comité de faire quelque chose d'utile. Je reconnais que le libellé que j'ai proposé est incomplet, mais nous sommes des législateurs et nous sommes chargés d'examiner ce genre de projet de loi pour l'améliorer dans la mesure du possible. Personne ne s'est opposé à la philosophie de l'amendement.

M. Tobin: Monsieur Angus, vous venez de dire que nous ne tenons pas à aider l'industrie de la construction navale. C'est tout à fait aberrant, comme vous le savez. Peut-être que vous dites cela parce que vous vous sentez frustré. D'habitude les commentaires qu'on entend de votre part sont raisonnables.

M. Angus: C'est votre attitude que je trouve frustrante.

M. Tobin: Nous avons la responsabilité de présenter des amendements bien pensés. Si vous voulez parler des droits acquis, il faut les mentionner; si vous voulez parler des navires construits au Canada, il faut le dire; si vous ne voulez pas parler d'un contenu canadien de 95 p. 100, il ne faut pas le dire. Il nous incombe de faire notre travail correctement. Tout ce que je vous dis c'est que j'ai un amendement à présenter qui sera adopté ou qui ne le sera pas. J'espère que vous allez l'appuyer. Je me suis bien préparé, et je suis prêt maintenant à travailler.

M. Angus: Je vais m'en souvenir, monsieur Tobin.

Le président: Nous discutons d'un amendement présenté par M. Angus.

L'amendement est rejeté: contre, 5; pour, 1.

Le président: Nous passons maintenant à l'amendement de M. Tobin.

M. Tobin: Monsieur le président, je propose que l'article 5 du projet de loi C-52 soit modifié par l'ajout immédiatement après la ligne 19 à la page 5 de ce qui suit:

b) «navire canadien» désigne un navire appartenant à une société qui est à au moins 75 p. 100 propriété canadienne;

J'ai dit il y a un instant que j'étais en faveur de l'intention de l'amendement de M. Angus, et c'est ce que je voulais dire. Pour les raisons que j'ai déjà invoquées, je n'ai pas pu appuyer l'amendement sous la forme présentée.

Comme nous le savons tous, que cela nous plaise ou non, le fait est qu'il y a deux définitions d'un navire battant pavillon canadien. Il s'agit soit d'un navire qui a été construit au Canada et qui bat pavillon canadien, ou d'un navire qui a été importé au pays, qui est dédouané, et qui est donc certifié comme étant un navire canadien. Si un navire répond à l'une ou à l'autre de ces définitions, il est considéré navire canadien.

Je ne propose pas de modifications massives par exemple, qui interdiraient à toute personne d'acheter un navire, de le dédouaner et de battre pavillon canadien.

[*Text*]

all duties, and have it flagged as a Canadian ship, which would have been, Mr. Angus, the effect of your amendment as was drafted. I am saying we will leave that system in place for now because of the reality of the shipping industry and the shipbuilding industry. People in the shipbuilding industry will tell you this. We are competing in a world where we do not have—not getting into the partisanship at all—subsidies for that industry at this stage, and we are competing with some countries that have up to 50%.

In the absence of that kind of policy, to just arbitrarily say "no Canadian ships" is another Jones Act, and will hurt us as much as it will help us, particularly in the cross-lake trade, in which we are now beating the hell out of the Americans. We have to think about that.

All I am doing is leaving the existing rules in place. We are adding to the existing rules of what is a Canadian ship: that the ship is owned by a company that is 75% Canadian-owned. Where does that come from?

The Dominion Marine Association, hardly a radical group, representing the bulk of the industry on the Great Lakes and up and down the seaway, came before the committee and said the following to us: we have some concern about free trade, and the concern is that as long as the Jones Act is in place, the Americans have a monopoly on the coastal trade in that nation; we cannot go down there, that is the reality; we do not like it, but we acknowledge it and accept it.

With the investment provisions contained in the free trade agreement, they have a monopoly on their own coastal trade, and because of the Jones Act they are not really competitive with us in our coastal trade. We beat the hell out of them. What is to stop the Americans now, under the investment provisions of up to $150 million in the third year of implementation—investment without review—from coming into Canada, buying up Canadian companies, or else hanging up a shingle in Canada, developing a company, and grabbing a huge chunk of what is now a very lucrative cross-lake trade for Canada?

It was the Dominion Marine Association who said that given that anomaly of a free trade agreement on the one hand and at the same time the Jones Act, which is a monopoly, and given the ability to use the investment provisions to come in and grab a part of that lucrative cross-lake trade—which they currently are not getting, we are getting it here in Canada—let us protect our industry from American entrepreneurs, who have their own backyard covered, locked up under the Jones Act, from using our investment provisions to come in and take away our traffic as well. They will have it both ways.

I say to members, remember that in the airline industry in this country, when we did the deregulation

[*Translation*]

Cela aurait été l'effet de l'amendement proposé par M. Angus. Je propose de ne pas changer ce système pour le moment, à cause des réalités de l'industrie de la marine marchande et de la construction navale. Les gens dans l'industrie de la construction navale vont vous confirmer que c'est la bonne façon de procéder. Sans chercher à être partisan, nous faisons concurrence dans un monde où certains pays accordent des subventions jusqu'à 50 p. 100 à l'industrie de la construction navale.

Si on interdit tous les navires étrangers, on va finir par avoir un autre *Jones Act*, ce qui nous fera autant de tort que de bien, surtout dans le domaine des échanges dans les Grands lacs, où nous sommes de loin supérieurs aux Américains à l'heure actuelle. C'est quelque chose dont il faut tenir compte.

Je laisse en place les règles actuelles, mais j'ajoute qu'il faut que le navire appartienne à une société qui est à 75 p. 100 propriété canadienne. D'où vient cet amendement?

La Dominion Marine Association, qui n'est guère un groupe de radicaux, et qui représente la plupart de l'industrie dans les Grands lacs et dans la Voie maritime, a comparu devant le Comité pour nous dire qu'elle s'occupait du libre-échange parce que tant que la *Jones Act* reste en vigueur, les Américains ont un monopole sur le cabotage chez eux. Nous ne pouvons pas aller là-bas. Cela ne nous plaît pas, mais nous l'admettons et nous l'acceptons.

Les dispositions concernant l'investissement contenu dans l'accord sur le libre-échange lors d'un monopole sur leur propre cabotage, et grâce au *Jones Act*, ils ne peuvent pas nous concurrencer dans notre cabotage. Nous sommes beaucoup plus forts qu'eux. Qu'est-ce qui empêcherait les Américains, compte tenu des dispositions concernant l'investissement qui permet un investissement jusqu'à 150 millions de dollars pendant la troisième année de mise en vigueur de l'entente, et il s'agit d'investissements sans examen, de venir au Canada, racheter des sociétés canadiennes, ou mettre sur pied une société au Canada, et de s'accaparer une part énorme de notre cabotage très rentable dans les Grands lacs en ce moment?

C'est la Dominion Marine Association qui nous a dit que l'Accord sur le libre-échange va permettre aux Américains, grâce aux dispositions concernant l'investissement, de venir ici accaparer une part importante du cabotage très intéressant dans les Grands lacs. À l'heure actuelle, les Américains n'ont pas ce cabotage, ce sont les Canadiens qui l'ont. L'Association a donc demandé qu'on protège l'industrie des entrepreneurs américains, qui ont déjà un monopole en vertu de la *Jones Act*. Elle a dit qu'il ne faut pas leur permettre d'invoquer les dispositions concernant l'investissement pour venir chez nous et prendre également notre cabotage. De cette façon, les Américains risquent de gagner sur les deux tableaux.

Je rappelle aux membres du Comité que lorsque nous avons adopté le projet de loi concernant la

[*Texte*]

bill, we did put in place a 75% Canadian ownership provision. It is in legislation. There is a very healthy precedent for what is being proposed.

• 1140

So I would ask members, because this would displace nobody who is now in... All of the Canadian shipping companies are 75% or better Canadian-owned today. Nobody is going to wake up in the morning with a huge shock. I say to you that this is the provision we ought to put in. It protects our industry from being on the one hand locked out of the U.S. market, and on the other keeps us from being vulnerable to American entrepreneurs who would come in in order to get at that lucrative cross-lake trade. With their own Jones Act, they are not competitive against us—we beat them. So you put up a Canadian shingle, you get away from the provisions of the Jones Act and you take away the most profitable part of the Canadian shipping industry, which is not the seaway: it is the cross-lakes trade. That has been recommended by the Dominion Marine Association. I have the brief for those who might want to make reference to it, Mr. Chairman.

Mr. Thacker: On a point of order, I should have jumped in right at the start in order to stop Mr. Tobin making his presentation before I raised a technical problem procedurally. But I wanted him to express his views because I think anyone around this table would express exactly the same views in terms of where the country should be.

The fact of the matter is all of this should have been done in the Canada Shipping Act years ago. And I am not blaming your party any more than anyone else. The nation has never collectively addressed its mind to the question of Canadian ownership in the shipping industry to really have a shipping policy from that perspective and I agree we should.

Mr. Chairman, with great respect, I submit that this is not the statute to put it in and I submit that it is procedurally inadmissible because it really goes against the principle of the bill. There is a substantial addition to the bill that deals with ownership, whereas this is a coasting trade act, which deals only with which ships can come in. It does not have anything to do with ownership; it has to do with whether they are built in Canada or whether they have paid a duty to come into the country.

Mr. Tobin's amendment, however well intended, includes an ownership business—

Mr. Tobin: Part of the criteria.

Mr. Thacker: —and it seems to me that the proper place for it to go would be in the Canada Shipping Act. Even if you were to find the motion to be admissible, Mr. Chairman, I think we will have sufficient arguments to

[*Traduction*]

déréglementation de l'industrie aérienne, nous avons incorporé une disposition exigeant que les sociétés soient à 75 p. 100 de propriété canadienne. Cela est prévu dans la loi. C'est un très bon précédent pour ce que je propose ici.

Je demanderai donc aux membres, étant donné que cela ne toucherait personne... Toutes les compagnies de transport maritimes canadiennes sont déjà la propriété de canadiens à 75 p. 100 ou plus. Cela ne changera l'avis de personne. Je vous dis que cette disposition doit être incluse. Elle empêche que notre industrie ne soit évincée du marché américain d'une part, et d'autre part, que les entrepreneurs américains ne viennent s'emparer du secteur lucratif des lacs. Leur propre *Jones Act* mine leur position concurrentielle par rapport à nous. Il leur suffit d'afficher une enseigne canadienne pour éviter les dispositions de la loi Jones et s'emparer du secteur le plus rentable de l'industrie canadienne, non pas la voie maritime, mais la traversée des lacs. C'est ce qu'a recommandé la Dominion Marine Association. J'ai son mémoire pour ceux qui voudraient le consulter, monsieur le président.

M. Thacker: J'invoque le Règlement, monsieur le président. J'aurais dû intervenir tout de suite pour empêcher que M. Tobin ne fasse son intervention avant que je ne soulève une question de procédure. Mais je souhaitais qu'il exprime son opinion parce que je pense que tous les membres du Comité la partagent.

En fait, tout ceci aurait dû être fait il y a des années en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada et je ne blâme pas votre parti plus que quiconque. Le pays ne s'est jamais penché collectivement sur la question de la propriété canadienne dans l'industrie du transport maritime et je conviens que nous devrions tenir compte de cet aspect.

Monsieur le président, en toute déférence, je maintiens que ce n'est pas dans cette loi que cette disposition devrait se retrouver et que cet amendement n'est pas admissible du point de vue de la procédure parce qu'il est contraire au principe du projet de loi. Il s'agit d'un ajout important se rapportant à la propriété alors que cette loi a trait au cabotage et aux navires qui peuvent venir au Canada. Il n'a rien à voir avec la propriété, mais s'inquiète plutôt de savoir si les navires ont été construits au Canada ou si tous les droits ont été acquités avant qu'ils n'arrivent au pays.

Bien que son intention soit bonne, l'amendement de M. Tobin fait allusion à l'élément de propriété...

M. Tobin: C'est un aspect du critère.

M. Thacker: ... et il me semble qu'il viserait plutôt la Loi sur la marine marchande du Canada. Même si vous décidez que la motion est admissible, monsieur le président, nous aurons assez d'arguments pour convaincre

[*Text*]

convince even Mr. Tobin this is not the statute to put it in. In fact, it creates more problems than it solves at this point.

Mr. Tobin: How?

Mr. Thacker: I would ask you to consider first of all the procedural admissibility of Mr. Tobin's amendment.

Mr. Angus: Mr. Chairman, I would speak to the procedural admissibility and then be allowed to come back after we deal with that, because I have a subamendment to make.

Bill C-52 is an act respecting the use of foreign ships in the coasting trade. I cannot believe that the Parliamentary Secretary is suggesting that by defining what a Canadian ship is, in an act that deals with the use of foreign ships... Because to define a Canadian ship therefore defines a foreign ship, and I think it is legitimately before this committee.

I agree with Mr. Thacker that the better place would be the Canada Shipping Act so that we cover not just coastal trade. And I would not be surprised, Mr. Thacker, if we raised that during the debate on the Canada Shipping Act and were rebuffed by your government. I would have to go back and check the record, but I have a sense that is what happened. So we just cannot pass the buck to the previous administration.

Mr. Chairman, I would argue that Mr. Tobin's amendment is legitimately before us because it does relate to the purpose of the bill.

Mr. Johnson: Mr. Chairman, if my memory serves me correctly, in order to have a ship registered in Canada at the present time under present legislation, you have to either prove Canadian citizenship or prove that the corporate body under which the ownership will be registered is a duly registered, incorporated Canadian company. I thought that was the regulation.

I see a gentleman in the back shaking his head. But I recall going into Glasgow in Scotland a few years ago and I had to carry an affidavit signed by a justice of the peace or a notary public saying that the company I was going to register the ship with was a duly registered, incorporated Canadian company, before I could get the registry changed from British to Canadian. Maybe I am wrong, but I know that I was in Glasgow to register the ship and they would not accept me as being the passport... I even had to prove and have a letter from the board of directors of the company saying I was duly authorized as president of the company to act on the company's behalf. I just use that as an argument, and I would like for somebody to give me legal clarification of it.

[*Translation*]

M. Tobin même que ceci n'est pas la loi appropriée. En fait, il crée plus de problèmes qu'il n'en résout pour l'instant.

M. Tobin: Comment?

M. Thacker: Je vous demanderai de juger tout d'abord de l'admissibilité de l'amendement de M. Tobin aux termes de la procédure.

M. Angus: Monsieur le président, permettez-moi d'intervenir maintenant au sujet de l'admissibilité et de revenir quand nous en aurons disposé, parce que j'ai un sous-amendement à proposer.

Le projet de loi C-52 est une loi concernant l'utilisation de navires étrangers pour le cabotage. Je ne peux pas croire que le secrétaire parlementaire estime que définir ce qui constitue un navire canadien, dans une loi qui porte sur l'utilisation de navires étrangers... En définissant un navire canadien on définit nécessairement un navire étranger, et c'est pourquoi cet amemdement me semble tout à fait admissible.

Je conviens avec M. Thacker qu'il vaudrait mieux l'apporter à la Loi sur la marine marchande du Canada pour qu'il vise toutes les activités maritimes et non pas seulement le cabotage. Et je ne serais pas étonné, M. Thacker, que nous ayons essuyé un refus de votre gouvernement si nous l'avons proposé pendant le débat sur cette loi. Il faudra que je vérifie, mais je pense que c'est ce qui s'est passé. On ne peut donc pas seulement se décharger de ses responsabilités sur le gouvernement précédent.

Monsieur le président, je maintiens que l'amendement de M. Tobin est tout à fait légitime parce qu'il se rapporte justement à l'objet du projet de loi.

M. Johnson: Monsieur le président, si je me souviens bien, pour qu'un navire soit immatriculé au Canada en vertu de la loi actuelle, il faut prouver soit la citoyenneté canadienne ou que la société enregistrée comme propriétaire est une société canadienne dûment incorporée. Je croyais que c'était le règlement.

Je vois que quelqu'un fait non de la tête. Mais je me souviens d'être allé à Glasgow, en Ecosse, il y a quelques années et d'avoir été obligé d'apporter avec moi une déclaration signée par un juge de la paix ou un notaire stipulant que la compagnie sous le nom de laquelle j'allais immatriculer le navire était une société canadienne dûment enregistrée avant qu'on accepte le changement au registre. Je fais peut-être erreur, mais je sais que je me trouvais à Glasgow pour immatriculer le navire et qu'ils n'acceptaient pas le paseport... J'ai même dû prouver au moyen d'une lettre du conseil d'administration de la compagnie que j'étais dûment autorisé, à titre de président de la compagnie, à agir en son nom. Ce n'est qu'un exemple que j'utilise comme argument, et j'aimerais que quelqu'un me dise ce qu'il en est en vertu de la loi.

[*Texte*]

• 1145

So that would automatically say you had to be a Canadian or a Canadian corporation to. . . But I see what Mr. Tobin is getting at.

Mr. Tobin: I am really just defining what a Canadian ship is. I am defining when an owner is a Canadian—75%.

Mr. Johnson: Well right now it says a ship built in Canada or on which duties have been paid.

Mr. Tobin: Paid, period. And for the Americans, you pay your duties and come on in and grab into that cross-lake trade. We are hearing this from the Dominion Marine Association, for God's sake. We are hearing it from the guys who are in the business, who are ambivalent about the Jones Act.

On the one hand, in principle it irks them that the Americans have put a fence up around the United States. But on the other hand they are laughing because the Americans have made themselves so uncompetitive with that Jones Act that Canada has the lion's share of the cross-lake trade both ways, because the Americans simply cannot compete and—

Mr. Thacker: [*Inaudible—Editor*]. . . a substantive point there. Unfortunately, we cannot get around the fact that "Canadian ship" is defined in this statute. That was where Mr. Tobin first tried to get his amendment in and it was procedurally unacceptable. So he has moved to a subsequent clause, which I submit is equally inadmissible for the reasons I have given.

Mr. Tobin: No, Mr. Chairman. Let us set the record straight. Mr. Tobin never, ever tried to move his amendment under the interpretation clause. I moved it before we ever sat in committee because I thought it was more appropriate to the clause it is now in. It was never moved. There was never a ruling made by the Chair. The Chair can confirm that.

I argue—and argue very strongly, Mr. Thacker—that we may have a debate about this and different views about it. But to suggest, in a bill in which we are providing criteria for what a Canadian ship is, that this is inadmissible in the coastal shipping act—an act set up to determine who should apply for waivers and under what conditions they should get a waiver. . . I say to you with great respect—and I repeat, with great respect—the amendment is admissible. We should argue it on substance, not on whether or not it is admissible. Of course it is admissible. There may be some argument why it ought not to be accepted. That I would like to hear, but if you want to defeat it on the basis that it is not admissible, I have no doubt the Chair is not going to rule it is inadmissible. Of course it is. Of course it is admissible.

[*Traduction*]

Cela voudrait donc dire automatiquement que vous devez être un Canadien ou une société canadienne pour. . . Mais je vois à quoi M. Tobin veut en venir.

M. Tobin: Je ne fais que définir ce qu'est un navire canadien. Je précise quand un Canadien est propriétaire, quand il détient au moins 75 p. 100.

M. Johnson: Pour l'instant, le projet de loi dit un navire construit au Canada à l'égard duquel tous les droits et taxes ont été acquittés.

M. Tobin: Acquittés, un point c'est tout. Il suffit alors aux Américains d'acquitter ces droits pour venir s'emparer du marché des lacs. C'est la Dominion Marine Association elle-même qui nous le dit. C'est ce que nous disent les gens de la partie qui sont partagés devant la Loi Jones.

D'une part, du point de vue du principe, ils voient d'un mauvais oeil les Américains construire une barrière autour des États-Unis. Mais d'autre part, ils sont contents parce que les Américains se sont rendus si peu concurrentiels avec la Loi Jones que le Canada a la part du lion du marché des lacs, dans les deux sens, parce que les Américains ne peuvent simplement pas faire concurrence. . .

M. Thacker: [*Inaudible—Éditeur*]. . . une question de fond ici. Malheureusement, nous ne pouvons nier que «navire canadien» soit défini dans la loi. C'est là que M. Tobin a tenté pour la première fois d'inclure son amendement et qu'il a été jugé inacceptable. Il est donc passé à un article subséquent, qui n'est pas plus approprié du point de vue de la procédure pour les raisons que j'ai données.

M. Tobin: Non monsieur le président. Mettons les choses au point. M. Tobin n'a jamais cherché à proposer son amendement lors de l'étude de l'article d'interprétation. Je l'ai proposé avant même que nous siégions en comité parce que je pensais qu'il se rapportait plutôt à cet article. Il n'a jamais été proposé en comité. Il n'y a jamais eu de décision du président. Le président peut confirmer.

Je maintiens—et avec vigueur, monsieur Thacker—que nous pouvons discuter de cette question et ne pas être d'accord. Mais de prétendre qu'il ne se rapporte pas à un projet de loi où l'on définit ce qui constitue un navire canadien, qu'il est inadmissible dans le cas de la Loi sur le cabotage—une loi qui prévoit qui doit obtenir des exemptions et dans quelles conditions. . . Je vous dis avec tout le respect que je vous dois—et j'insiste là-dessus—que cet amendement est inadmissible. Nous devrions discuter du fond, et non pas de son admissibilité. Bien entendu il est admissible. Il se peut qu'on puisse invoquer des arguments pour le rejeter, et j'aimerais les entendre, mais si vous voulez le rejeter en prétendant qu'il n'est pas admissible, je suis sûr que le président en décidera autrement. C'est certain qu'il est admissible.

[*Text*]

I would like to hear—I think I have given you a very valid argument for why it ought to be in. I have cited the Dominion Marine Association. I have cited the... We will all recall at the time of free trade there was a lot of debate about this loophole. It is closing a loophole. I would argue to the government, it allows you to go out and say to a potential naysayer about free trade, we have solved your problem, fellows, relax now.

Mr. Thacker: No, Mr. Chairman, in terms of that and in terms of worrying about the American ships coming in, the Minister has announced he is going to solve that. As the customs tariffs come down, we are invoking in the omnibus trade bill a section that will put a quantitative limit on what the Americans bring in. We are also putting into this bill a retaliatory clause. The combination of the two will more than meet your substantive needs. Where you need to direct your idea of Canadian ownership is in the Canada Shipping Act, and private members' bills can do that any day. Six of them can come up for vote.

Mr. Tobin: You and I know about private members' bills. Explain to me, Mr. Thacker—

Mr. Thacker: Six private members' bills can now come up for a vote, so it is true that Members of Parliament have the power to legislate—

Mr. Tobin: But we are here now. We have the opportunity now—not if, and, maybe, perhaps.

We have done this with respect to the Canadian airline industry. At the time, the Canadian airline industry said we are prepared to go for deregulation; we are prepared to get rid of the current operation, to have wide-open market forces, but if you are going to leave us wide open to the Americans, those big guys south of the border, we will never survive long enough to get this industry deregulated as a Canadian industry. We need protection.

We put in a 75%—and I challenge anybody to tell me that is not the case. I recall it very well—Canadian ownership requirement. We said fellows, it is going to be a wide-open free market but we are not going to have you killed on the other side of the border where the Americans have—this was the reason for it—in their own airline industry a 75% American clause.

Now, with respect to shipping, the Americans in effect have a 100% investment clause. They close off their marketplace 100%. We are asking—I think we are being gentle, we are taking the precedent of the airline industry—for a 75% Canadian investment clause. The Americans not only say they want 100% American ownership; they want 100% American content and 100% American parts. They want 100% American bottoms. And they do not have a policy that says you can pay duties and taxes and bring the ship into the United States and it will be considered an American ship. This is far gentler than the American Jones Act. All it does is close a loophole,

[*Translation*]

J'aimerais entendre—je crois avoir invoqué un argument très solide en faveur de son inclusion. J'ai cité la Dominion Marine Association. J'ai cité... Nous nous souviendrons tous qu'au moment du débat sur le libre-échange, on avait beaucoup parlé de cet échappatoire. Je ne fais que la supprimer. Je dirais même au gouvernement que cela lui permettra de répondre aux critiques du libre-échange que leur problème est résolu et qu'ils peuvent rester tranquilles.

M. Thacker: Non, monsieur le président, le ministre a déjà annoncé qu'il allait supprimer cet échappatoire et veiller à ce que les navires américains ne puissent pas venir. À mesure que les tarifs douaniers baisseront, nous invoquerons un article de l'entente du libre-échange qui opposera une limite quantitative à ce que peuvent faire entrer les Américains. Nous incluons aussi dans ce projet de loi une disposition prévoyant des représailles. Ces deux mesures feront plus que dissiper vos préoccupations. Vous devez plutôt soumettre cette idée de propriété canadienne aux termes de la Loi sur la marine marchande du Canada, et il suffit pour cela d'un projet de loi d'initiative parlementaire. Six projets peuvent être mis aux voix.

M. Tobin: Nous savons tous deux ce qu'il faut penser de ces projets de loi. Expliquez-moi, monsieur Thacker...

M. Thacker: Six projets de loi d'initiative parlementaire peuvent maintenant être mis aux voix, il est donc vrai que les députés ont le pouvoir de légiférer...

M. Tobin: Mais nous sommes ici maintenant. L'occasion se présente maintenant... Il n'y a pas de si et de peut-être.

C'est ce que nous avons fait à l'égard de l'industrie canadienne du transport aérien. À l'époque, elle avait dit être prête à accepter la déréglementation et à laisser agir les forces du marché, mais qu'elle ne survivrait jamais assez longtemps pour voir cette déréglementation se réaliser si on ouvrait la porte toute grande aux Américains. Elle a dit qu'elle avait besoin de protection.

Nous avons donc imposé la propriété canadienne à 75 p. 100—et je défie quiconque de me dire le contraire, je m'en souviens très bien. Nous leur avons dit que le marché serait tout à fait libre mais qu'on ne les laisserait pas se faire massacrer de l'autre côté de la frontière où les Américains exigeaient déjà 75 p. 100 de propriété américaine dans l'industrie du transport aérien.

Pour ce qui est du transport maritime, les Américains ont porté ce pourcentage à 100 p. 100. Nous demandons—et ce n'est vraiment pas exagéré, nous nous inspirons du précédent dans le transport aérien—la propriété canadienne à 75 p. 100. Les Américains non seulement prétendent exiger que le navire soit à 100 p. 100 la propriété d'Américains; ils veulent également que le contenu et les pièces de rechange soient américains à 100 p. 100. Le bâtiment tout entier doit être américain à 100 p. 100. Il ne suffit pas non plus d'amener le navire aux États-Unis, après avoir acquitté les droits et taxes, pour qu'il soit considéré comme un bâtiment américain. Le

[*Texte*]

and it is a big one: $150 million a bite. It prevents the Americans, who have an absolute monopoly in their own marketplace, from coming in and exploiting the very lucrative cross-lake trade.

• 1150

Because of their Jones Act, the Americans cannot compete with us on the cross-lake trade. So there is only one way to get a piece of it. That is to come and buy into a Canadian company, or to set up a Canadian branch office. This would prohibit that kind of activity, which has never been possible, and will not be possible until the full implications of the free trade investment provisions go into place. That is why up until now it has not been necessary.

Mr. Thacker: If we are going to get into the substantive part, I think we should first see if the motion is properly on the table or not.

The Chairman: After discussion with the clerk, it appears that this amendment is admissible. We do not see any problem to put that amendment ahead. I think we are ready for questions on that. You may want to discuss this with the clerk to determine if it is admissible. If so, we can adjourn for a few minutes.

Mr. Tobin: You rule.

Mr. Angus: I would just remind the Chair that when I first spoke I sought clarification. We were speaking in terms of the admissibility. I indicated I had an amendment to make. While I am quite happy to hear the explanation from the officials, I would still like to reserve the right to make an amendment to Mr. Tobin's motion.

Mr. Thacker: I wonder if the committee would hear Mr. Manery explain some of the problems with the clause as worded.

Mr. Grant Manery (Director, International Shipping Branch, Department of Transport): The proposal to a define Canadian ship in clause 5 would have the effect of making all vessels that were owned by 74% or less foreign ships. So we would now have a third class of ship.

Mr. Tobin: That is a very substantive statement for you to make. It is a good piece of information for the committee to have. How many ships are there that fall into that category, since you are going to make that kind of statement?

Mr. Manery: In terms of what exists, as far as we can tell, there is perhaps one.

Mr. Tobin: Which one? I am told there are none.

Mr. Manery: The information we have is that there is one that is being used in the Arctic that is 50% Canadian and 50% American.

[*Traduction*]

Jones Act américaion est bien plus strict que cela. Le seul résultat, c'est de fermer un échappatoire, mais un échappatoire de taille: 150 millions de dollars. Nous empêchons ainsi les Américains, qui ont le monopole absolu sur leur propre marché, de s'introduire dans le nôtre et d'exploiter le lucratif commerce des lacs.

C'est à cause du *Jones Act* que les Américains ne peuvent nous concurrencer dans les lacs. Ils ne leur restent donc qu'une façon d'y parvenir, à savoir d'acquérir une société canadienne ou de monter une filiale canadienne. Nous interdirions ainsi ce genre d'activités qui n'a jamais été possible et qui ne sera possible que lorsque toutes les dispositions de l'entente de libre-échange concernant les investissements prendront effet. C'est pourquoi cela n'a pas été nécessaire jusqu'à présent.

M. Thacker: Si nous abordons maintenant la question de fond, nous devrions d'abord nous assurer que la motion est dûment présentée.

Le président: Je viens d'en discuter avec le greffier qui m'assure que cet amendement est recevable. Nous ne voyons pas d'obstacles à le présenter et sommes disposés à répondre aux questions. Vous voudrez peut-être en parler au greffier pour juger s'il est recevable, auquel cas nous pouvons ajourner la séance pendant quelques minutes.

M. Tobin: C'est à vous d'en décider.

M. Angus: Je voulais simplement rappeler au président que lorsque j'ai pris la parole, je demandais un éclaircissement. Nous parlions de recevabilité et j'ai dit que j'avais un amendement à présenter. Je suis heureux, certes, d'entendre l'explication des fonctionnaires du ministère, mais je ne m'en réserve pas moins le droit de présenter un amendement à la motion de M. Tobin.

M. Thacker: Est-ce que le Comité veut bien écouter M. Manery qui va nous expliquer certaines des difficultés que suscite la motion ainsi rédigée.

M. Grant Manery (directeur, Service de la navigation internationale, ministère des Transports): La proposition de définition, à l'article 5, d'un navire canadien aurait pour effet de faire des navires étrangers de tous ceux qui ne sont propriété canadienne qu'à 74 p. 100 ou moins. Nous créerions donc une troisième catégorie de navires.

M. Tobin: C'est un renseignement très important que vous donnez-là au Comité. Combien de navires existe-t-il qui entrent dans cette catégorie, puisque vous faites ce genre d'affirmation?

M. Manery: À l'heure actuelle, pour autant que nous sachions, il y en a peut-être un.

M. Tobin: Lequel? On me dit qu'il n'y en a pas.

M. Manery: Il y en a un, à notre connaissance; il appartient pour moitié à des Canadiens et pour moitié à des Américains, et il est utilisé dans l'Arctique.

[*Text*]

Mr. Tobin: Give them a waiver. You do not change the law for one ship in the Arctic.

Mr. Thacker: Mr. Tobin, would you be kind enough to let Mr. Manery explain his views?

Mr. Tobin: He said "all ships". I wanted to know how many. We now know there is one.

Mr. Thacker: You are entitled to the question. Proceed.

Mr. Manery: The thing is that this is a law that will be on the books and we could have other situations. The point I wanted to make was that we would theoretically at least have a second class of ship. We might be faced with the problem that we would grant a waiver to a foreign ship, or in this case, a duty paid ship, in which it would take precedence over a Canadian-built ship that was less than 75% owned. That would be difficult to accept.

The Chairman: I must point out that as far as the procedures are concerned, we do not see any problem at all. Do you have some comment?

Mr. Manery: As far as existing ships, I do not see any concern. We could grandfather any ships that are out there. So I do not see a problem with existing ships.

Mr. Tobin: That is precisely the point of my amendment: recognizing that this is not a problem now, that there are now no ships that fall into this future possible category. I want to make sure there are never ships that fall under that category. And I want to make sure that we do not open up the Canadian shipping industry to an assault from our neighbours south of the border, who have a hammerlock on their own trade, who are not competitive in the cross-lake trade, and whose only means to get a piece of that very lucrative action is to hang up a shingle in Canada. That is what the Dominion Marine Association told us would happen. Up until now, they have had to suffer the downside of the Jones Act. There was nothing they could do, because Investment Canada kept them out. Investment Canada, the current government's investment provisions, worked.

• 1155

Under the provisions of free trade, three years into the treaty, investments of up to $150 million can occur without review. They are saying that at that stage we will have a problem.

Mr. Thacker: But is that not the current status right now? What is to stop an American from doing that right now?

Mr. Tobin: Right now the shipping industry is so capital intensive and these guys are so big that under the current investment provisions that allow them to come in without review, even if they bought in, they would get

[*Translation*]

M. Tobin: Donnez-leur une dispense, on ne change pas la loi pour un seul navire dans l'Arctique.

M. Thacker: Monsieur Tobin, auriez-vous l'obligeance de laisser M. Manery s'expliquer?

M. Tobin: Il a dit «tous les navires». Je veux savoir combien, et nous savons maintenant qu'il y en a un seul.

M. Thacker: Vous avez droit à poser la question, continuez.

M. Manery: Le problème, c'est qu'une fois que la loi existe, d'autres situations peuvent se présenter. Je voulais simplement souligner le fait qu'en théorie tout au moins, nous aurions une deuxième catégorie de navires. Nous pourrions accorder une dispense à un navire étranger ou, en l'occurence, un navire qui a acquitté des droits, qui prendrait alors précédence sur un navire de construction canadienne mais propriété canadienne à moins de 75 p. 100. Ce serait difficilement acceptable.

Le président: Je vous ferai remarquer qu'en ce qui concerne les procédures, nous n'y voyons aucun inconvénient. Avez-vous quelque chose à ajouter?

M. Manery: Je ne vois pas de difficulté en ce qui concerne les navires existants. Nous pourrions faire valoir les droits acquis pour tout navire existant actuellement, de sorte que je ne vois pas de difficulté à cela.

M. Tobin: C'est exactement où je voulais en venir avec mon amendement, à savoir qu'il n'existe pas de problème actuellement, qu'il n'y a pas de navire qui entre dans cette catégorie éventuelle. Je veux veiller à ce qu'il n'y en ait jamais et m'assurer que nous ne permettons pas que le commerce maritime canadien soit envahi par nos voisins du sud qui ont le monopole sur leur propre terrain, qui ne sont pas concurrentiels dans le commerce des lacs et dont le seul moyen de s'approprier une partie de ce marché si lucratif est d'avoir pignon sur rue au Canada. C'est ce qui va arriver, d'après ce que prédisait la Dominion Marine Association, qui jusqu'à présent avait subi les répercussions de la *Jones Act* sans pouvoir faire quoi que ce soit, parce que Investissement Canada les tenait à l'écart. En effet, Investissement Canada, à savoir les dispositions en matière d'investissements du gouvernement actuel, étaient efficaces.

Aux termes des dispositions de l'entente sur le libre-échange, il sera possible, trois ans après la date d'effet du traité, de faire, sans révision, des investissements allant jusqu'à 150 millions de dollars. A ce moment-là, nous dit-on, nous allons connaître des difficultés.

M. Thacker: Mais n'est-ce pas la situation à l'heure actuelle? Qu'est-ce qui empêche actuellement un Américain de faire cela?

M. Tobin: A l'heure actuelle, le secteur maritime exige tant de capitaux et ces sociétés sont si importantes qu'avec les dispositions actuelles sur les investissements qui ne leur imposent aucune entrade, ils ne parviendraient

[*Texte*]

nowhere near 25% of a Canadian shipping company. It just would not happen.

They are saying that as you get into an environment where you can take a bite of up to $150 million without review, they could literally come in and buy up existing Canadian companies or significant chunks of Canadian companies, and get access to that cross-lake trade. I repeat, we have this provision in our airline industry, and the 75% compares with the 100% on the other side of the border. We have just heard Mr. Manery, who is going to give us evidence of the problem, tell us there is one ship in the Arctic that is 50:50 owned. If that is the case, he gets a waiver.

Mr. Johnson: This amendment to clause 5 which Mr. Tobin has moved will supersede paragraphs 2.(1)(a) and 2.(1)(b), which define a Canadian ship as follows:

(a) registered in Canada in respect of which all duties and taxes under the Customs Tariff and the Excise Tax Act have been paid, or

(b) built in Canada

I am wondering, since this is a coastal shipping bill, how much conflict will there be between the Canada Shipping Act and the Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act if somebody were to build a ship that was not going to be used in the coastal trade at all but was going to be used exclusively for international trade.

Mr. Tobin: There would not be a problem.

Mr. Johnson: What would the definition be?

Mr. Tobin: I have had advice on that. We would not have a problem. This definition would apply to that trade in which we still dominate; in fact, 99% would protect that position. That is why I said in my opening remarks, the effect of my amendment would be to say a Canadian ship is as it says in paragraphs 2.(1)(a) and 2.(1)(b). A Canadian ship would be either registered in Canada, on which all duties and taxes have been paid or built in Canada. One or the other would define a Canadian ship, and it would be owned by a company 75% Canadian owned. I made reference to that.

Mr. Johnson: I did not finish what I had to say, Mr. Chairman. What I am wondering is why you put it in clause 5, where we are dealing with the issuance of licences, rather than in the interpretation in clause 2.

Mr. Tobin: Technically, I would be ruled out of order in changing the interpretation, whereas I have to put this kind of proviso in clause 5. It is a technical question, Mr. Johnson, nothing more. Therefore, in the effects of the amendment, Morrissey, would you have (a) and my amendment, (b) and my amendment defining a Canadian ship. It would be one or the other, either built in the country where duty and taxes are paid and 75% Canadian

[*Traduction*]

jamais à s'approprier même 25 p. 100 d'une société maritime canadienne. Ce serait impossible.

Mais quand les règles changent et qu'il est possible, sans contrôle d'investir jusqu'à 150 millions de dollars, il pourrait s'implanter dans ce secteur et acquérir des sociétés canadiennes existantes ou y détenir des parts majoritaires, pour avoir ainsi accès au commerce des lacs. Nous avons cette disposition pour les compagnies aériennes, je l'ai déja dit, et les 75 p. 100 se comparent favorablement avec les 100 p. 100 de nos voisins. Nous venons d'entendre M. Manery, qui va nous parler de cette question, nous dire qu'il y a un navire dans l'Arctique qui est moitié propriété américaine et moitié propriété canadienne. Si tel est bien le cas, il obtiendra une dispense.

M. Johnson: L'amendement que M. Tobin a présenté à l'article 5 se subtitue aux alinéa 2.(1)a) et 2.(1)b), qui définissent un navire canadien comme suit:

a) Soit un navire immatriculé au Canada à l'égard tous les droits et taxes prévus par le Tarif des douanes et la *Loi sur la taxe d'accise* ont été acquittés

b) Soit un navire construit au Canada.

Je me demande, puisqu'il s'agit d'une Loi sur le cabotage, dans quelle mesure il y aurait conflit entre la Loi sur la marine marchande du Canada et la Loi sur le cabotage et les activités commerciales maritimes si quelqu'un construisait un navire qui n'allait pas être utilisé pour le cabotage, mais uniquement pour le commerce international.

M. Tobin: Il n'y aurait pas de difficulté.

M. Johnson: Quelle serait alors la définition?

M. Tobin: Je dois demander conseil sur ce point. Nous n'aurions pas de difficulté. Cette définition s'appliquerait au commerce dans lequel nous sommes encore dominants; en fait, 99 p. 100 protégerait cette position. C'est pourquoi j'ai dit, dans mes remarques préliminaires, que mon amendement aurait pour effet de dire qu'un navire canadien, et comme il est dit aux alinéa 2.(1)a) et 2.(1)b). Un navire canadien serait soit immatriculé au Canada, tous les droits et taxes ayant été payés sur ce navire, soit construit au Canada. L'une ou l'autre définition s'appliquerait à un navire canadien, et il serait propriété d'une société canadienne à 75 p. 100. C'est ce que j'avais dit.

M. Johnson: Je n'ai pas terminé ce que j'avais à dire, monsieur le président. Je me demandais pourquoi on met cela à l'article 5 où il est question de l'octroi de licence plutôt que dans l'interprétation à l'article 2.

M. Tobin: C'est que ma motion serait irrecevable si je changeais l'interprétation, et c'est pourquoi je dois introduire ce genre de clause restrictive à l'article 5. C'est une question uniquement de forme, monsieur Johnson, et rien de plus. C'est pourquoi vous auriez l'amendement a) et l'amendement b) définissant un navire canadien. Il faudrait que ce soit l'un ou l'autre, soit construit dans le pays où les droits et taxes sont acquittés et propriété

[*Text*]

owned, or built in the country and 75% Canadian owned. This is the drafting advice I have had.

Mr. Thacker: There is also an argument Mr. Manery did not get to with respect to ownership under 75% that committee members should have in mind as they discuss it.

Mr. Manery: Since clause 5 deals with when we grant the licence, we essentially list all the vessels are prohibited from coming into the coastal trade. If you do not list the vessels below 75% ownership, they can operate in the trade. That means for 90% of the trade to be carried on in Canada, we could have a vessel owned less than 75% Canadian, but when the waiver came we would just compare it to those that are 75% owned or more. So 99% of the trade would still be available to these other vessels, and 1% would be contested on this criteria.

Mr. Tobin: Mr. Manery, you will have to repeat that. You lost me there somewhere along the way.

Mr. Manery: In the way the bill is drafted, we list all those ships prohibited from engaging in coasting trade.

Mr. Angus: Where does it say that?

Mr. Manery: It does not say it, but if you look at the bill, in clause 4 and clause 5 you will see that the only thing that protects Canadian ships is the listing of those that cannot participate in the trade. We have no place where it says this is reserved to a Canadian ship.

• 1200

Mr. Tobin: Mr. Manery, perhaps you can enlighten me, and I you. We make reference in clause 4 and 5 and many places in the bill to what a Canadian ship is. Specifically, we interpret it in paragraphs 2.(1)(a) and (b). The effect of my amendment is to add further criteria to what a Canadian ship is, and quite frankly I do not know how you draw the conclusion you draw.

Mr. Manery: I think if you want to accept that they are eliminated you have to some way—

Mr. Tobin: That who is eliminated?

Mr. Manery: That ships below 75% are prohibited from being. . .

Mr. Tobin: Are not considered to be Canadian ships.

Mr. Manery: Yes. That is the point.

Mr. Tobin: And we now know there are no ships in Canada, except one in the north, that would not meet that criteria.

[*Translation*]

canadienne à 75 p. 100, soit construit dans le pays et propriété canadienne à 75 p. 100. C'est sous cette forme qu'on m'a conseillé de présenter l'amendement.

M. Thacker: Les membres du Comité, dans leur discussion, devraient prendre en compte un autre argument, dont n'a pas parlé M. Manery, sur les navires qui sont propriété canadienne à moins de 75 p. 100.

M. Manery: Puisque l'article 5 porte sur l'octroi de licence, nous dressons la liste de tous les navires qui n'ont pas le droit de faire du cabotage. Si vous ne mettez pas sur cette liste les navires dont la propriété canadienne n'atteint pas 75 p. 100, ils sont autorisés à faire le commerce dans nos eaux. Ceci revient à dire que pour 90 p. 100 du commerce maritime qui se fait au Canada, nous pourrions avoir un navire dont la propriété canadienne n'atteint pas 75 p. 100, mais avec la dispense nous comparerions ceci à ceux qui sont propriété canadienne à 75 p. 100 ou plus. Ceci revient à dire que 99 p. 100 du volume du commerce pourrait encore être pris par ces autres navires et 1 p. 100 serait contesté d'après ce critère.

M. Tobin: Vous allez devoir répéter cela, monsieur Manery, car j'ai perdu le fil de votre réponse.

M. Manery: Dans le projet de loi actuel, nous faisons la liste de tous les navires qui n'ont pas le droit de faire du cabotage.

M. Angus: Où au juste?

M. Manery: Ce n'est pas dit expressément, mais si vous examinez le projet de loi vous constaterez qu'aux articles 4 et 5 la seule protection dont bénéficient les navires canadiens est la liste de ceux qui ne peuvent participer au commerce. Nulle part il n'est précisé ce qui est réservé à un navire canadien.

M. Tobin: Monsieur Manery, nous pourrions peut-être nous renseigner mutuellement: aux articles 4 et 5 et ailleurs dans le projet de loi, nous nous référons aux navires canadiens, en reprenant l'interprétation des alinéas 2.(1)a) et b). Mon amendement a pour objet d'ajouter des critères à la définition d'un navire canadien, et je ne comprends vraiment pas comment vous arriver à la conclusion que vous tirez.

M. Manery: Si vous reconnaissez qu'ils sont éliminés, vous devez, d'une certaine façon. . .

M. Tobin: Qui est éliminé?

M. Manery: Que les navires dont la propriété canadienne n'atteint pas 75 p. 100 n'ont pas le droit de. . .

M. Tobin: Ne sont pas considérés comme étant des navires canadiens.

M. Manery: Oui, c'est bien cela.

M. Tobin: Et nous savons maintenant qu'il n'y a pas de navires au Canada, à l'exception d'un dans le Nord, qui ne répondent pas à ce critère.

[*Texte*]

Mr. Manery: Yes, but I am saying if they came in we would have trouble keeping them out, unless you can consider them foreign ships.

Mr. Angus: But would they not then have to apply as a foreign ship?

Mr. Tobin: Yes, and that is the point. That is precisely the purpose of the amendment. I am not worried about hurting that trade if it develops. I do not want it to develop. I do not want the Americans in here with 50% ownership working Canadian waters as if they were a Canadian company and getting access to the cross lakes trade if they currently do not have access, and will in future. So you are making the best argument I have heard for my amendment.

Mr. Thacker: I believe we could go around this all day. It is very complex. We have been through it carefully with officials, with the Minister. The proper place for this type of general policy insertion would be in the Canada Shipping Act—

Mr. Tobin: No.

Mr. Thacker: —and not in the Canadian coasting trade. And I am asking you to call the question closed.

Mr. Tobin: Mr. Chairman. I have to respond.

Mr. Angus: I have an amendment. I am getting a bit frustrated with Mr. Thacker wanting to push the question when we have business to deal with here.

Mr. Tobin: He said the proper place is in the Canada Shipping Act. This qualifying clause addresses the coastal trade. If you put it in the Canada Shipping Act it applies to everything imaginable. I am applying it to the commercial, coastal trade. Now perhaps within the bounds of the Canada Shipping Act there are some other areas where this is not a concern or a problem. But on the coastal trade it is a problem, it is a concern. It is in the proper place, dealing specifically with the concern raised by the Dominion Marine Association.

The Chairman: I think we are ready for the question on the motion moved. Go ahead with the subamendment.

Mr. Angus: I move the addition of the following words, after the word "requirement" in line 3 of Mr. Tobin's amendment:

(c) operated by Canadian officers and seafarers, and

(d) built in Canada after the coming into force of this act.

The motion supports Mr. Tobin's 75% Canadian ownership requirement, and I do support that. It adds the requirement that it be operated by Canadian officers and seafarers. It requires that it be built in Canada—no content percentages, no problems with engines or electronic equipment or whatever. And it says "after the

[*Traduction*]

M. Manery: Oui, mais s'il y en avait, nous aurions du mal à les écarter, à moins de pouvoir les considérer comme étant des navires étrangers.

M. Angus: Est-ce qu'ils ne devraient pas alors faire une demande en tant que navires étrangers?

M. Tobin: Oui, c'est justement cela. C'est exactement ce à quoi vise l'amendement. Je ne crains pas de porter atteinte à ce commerce s'il s'implante, car je ne veux pas qu'il s'implante. Je ne veux pas que les Américains, avec des navires américains à 50 p. 100, naviguent dans les eaux canadiennes s'il existe une société canadienne, et aient accès au commerce lacustre auquel ils n'ont pas accès actuellement. Vous apportez de l'eau à mon moulin.

M. Thacker: C'est une question très complexe, et nous pourrions y passer la journée. Nous l'avons examinée de près avec les fonctionnaires et avec le ministre. Ce genre de dispositions générales devraient figurer dans la Loi sur la marine marchande du Canada. . .

M. Tobin: Non.

M. Thacker: . . . et non dans la Loi sur le cabotage. Je vous demande de mettre fin à la discussion.

M. Tobin: Monsieur le président, j'ai une réponse à faire.

M. Angus: J'ai un amendement, et l'insistance de M. Thacker commence à m'irriter, alors que nous avons des affaires à traiter ici.

M. Tobin: Il a dit que l'endroit pour une disposition pareille serait la Loi sur la marine marchande du Canada. Or, cette disposition corrective porte sur le cabotage, et si vous l'insérez dans la Loi sur la marine marchande du Canada, elle s'appliquera à tout ce qui est imaginable. Je l'applique spécifiquement au cabotage. Il se peut que cela ne pose pas de problèmes, à certains égards, dans la Loi sur la marine marchande du Canada, mais cela en pose pour le cabotage. L'amendement se trouve donc placé où il le faut, et porte spécifiquement sur l'objection soulevée par la Dominion Marine Association.

Le président: Nous sommes prêts à mettre aux voix la motion en question. Présentez donc votre sous-amendement.

M. Angus: Je propose d'ajouter les mots suivants après le mot «condition», à la ligne 3 de l'amendement de M. Tobin:

c) dont le capitaine et l'équipage soient canadiens et

d) construit au Canada après l'entrée en vigueur de cette loi.

La motion appuie la condition de propriété canadienne à 75 p. 100 proposée par M. Tobin, et je suis en faveur de cela. Elle y ajoute la condition d'un équipage et d'un capitaine canadiens, de même que la condition que le navire soit construit au Canada, sans spécifier des pourcentages de contenu, des chicanes sur les moteurs, le

[*Text*]

coming into force of this act". In other words, that is the grandfather provision.

We all know the issue. It meets the concerns raised by members in terms of the grandfather clause of being overly specific, that would create all sorts of problems, whether it is the fishing industry, the shipbuilding industry or what have you. I encourage members to support the subamendment to Mr. Tobin's amendment.

The Chairman: Okay, we will support it. I think we ready to put the question on that, unless some additional comment can help the members.

Mr. Johnson: The difficulty I have with the amendment is that a Canadian ship is already defined in the interpretation. And in clause 5 we are talking about the issuance of a licence. If the ship means a ship owned by a company meeting a minimum of 75% Canadian ownership, does that mean if a group of Canadians owned the foreign ship? That is what I cannot understand. You can define a Canadian ship registered in Liberia if it is 75% owned by Canadians. And that is where I have the difficulty with it. If the ship is already registered in Canada, there is no need for the supplement which Mr. Angus has moved because every ship that I am aware of you have to have. . . I know if it is Norway or Denmark or somewhere like that, you have to have a national of the country it is registered in. You cannot have a Canadian ship staffed by officers from another country unless the person is a landed immigrant and has got certificates that are acceptable in Canada to operate the ship. So it has to be either a Canadian citizen or a landed immigrant.

• 1205

Mr. Tobin: Mr. Johnson makes a very good point, but if his concern was that by putting in 75% as the qualifier someone could therefore buy a Liberian tanker, bring it in and call it Canadian, there are other regulations elsewhere to prevent that. Then his concern would be equally legitimate with respect to the current interpretation, which merely says it is built in Canada, duty and taxes are paid. There is nothing in the current interpretation which you refer to in clause 2 saying crewed by Canadians because that is covered in other regulations.

An hon. member: With no reinforcement.

Mr. Johnson: In clause 5 all it does is say what the Minister has to do to issue a licence to a foreign ship. But we are defining a Canadian ship here. . .

Mr. Tobin: Mr. Johnson, the problem is technically the chairman would probably have ruled out of order any

[*Translation*]

matériel électronique ou autres. L'amendement précise «après l'entrée en vigueur de cette loi», autrement dit, c'est la clause de préservation des droits acquis.

Nous connaissons tous la question. Nous répondons ainsi aux objections soulevées par nos collègues en ce qui concerne la disposition des droits acquis à laquelle ils reprochent d'être trop spécifique et qui soulèverait toutes sortes de problèmes avec le secteur des pêches, celui de l'industrie navale ou tout autre. J'encourage mes collègues à appuyer le sous-amendement à l'amendement de M. Tobin.

Le président: D'accord, nous l'appuierons. Nous sommes maintenant prêt à mettre la motion aux voix, sauf si les membres du Comité ont besoin d'un éclaircissement supplémentaire.

M. Johnson: L'objection que j'ai à l'amendement, c'est que nous avons déjà une définition de navire canadien et qu'à l'article 5, nous parlons de l'octroi d'une licence. Si on entend par navire un navire qui soit propriété canadienne à 75 p. 100 au moins, qu'adviendrait-il si un groupe de Canadiens étaient propriétaires de navires étrangers? Voilà ce que je ne peux comprendre. Un navire canadien battant pavillon libérien serait donc canadien s'il est propriété canadienne à 75 p. 100, et c'est ce que j'ai du mal à comprendre. Si le navire est déjà enregistré au Canada, on n'a pas besoin du sous-amendement proposé par M. Angus, car, à ma connaissance, il faut, pour chaque navire. . . Je sais que s'il s'agit d'un navire norvégien ou danois, vous devez avoir un membre de l'équipage originaire du pays où le navire est enregistré. Vous ne pouvez avoir un navire canadien dont l'équipage provient d'un autre pays, à moins que la personne ne soit un immigrant reçu pourvu de certificats reconnus au Canada et lui permettant de gouverner le navire. Il faut donc soit un citoyen canadien, soit un immigrant reçu.

M. Tobin: M. Johnson avance un argument très intéressant, mais s'il craint qu'en précisant que la propriété canadienne doit être de 75 p. 100 quelqu'un pourrait acheter un bateau-citerne libérien, l'introduire dans nos eaux et dire qu'il est canadien, il existe ailleurs d'autres dispositions qui l'en empêcheraient. La même objection pourrait alors s'appliquer à la définition du projet de loi d'après laquelle le navire doit être construit au Canada et les droits et taxes doivent avoir été acquittés. Rien dans la définition actuelle de l'article 2 ne stipule que l'équipage doit être constitué de Canadiens, parce que c'est dit ailleurs.

Une voix: Sans qu'on insiste là-dessus.

M. Johnson: Tout ce qu'il y a à l'article 5, c'est ce que doit faire le ministre pour octroyer une licence à un navire étranger. Mais nous parlons ici de la définition d'un navire canadien. . .

M. Tobin: Monsieur Johnson, la difficulté, c'est que le président aurait sans doute déclaré irrecevable tout

[*Texte*]

amendment to the interpretation clause. That has been the practice. It is in clause 5 at the advice of the clerk.

Mr. Johnson: I would suggest that if you want to make this amendment you would have to say, notwithstanding anything contained within the bill elsewhere defining a Canadian ship, that these are the requirements for a Canadian ship. You will have to say notwithstanding anything else contained in the bill.

Mr. Tobin: Mr. Johnson, if you want to move an amendment we would be glad to hear it.

The Chairman: I think we are already on the question on the subamendment made by Mr. Angus.

Subamendment negatived: nays, 4; yeas, 1.

The Chairman: We will now move to Mr. Tobin's amendment.

Amendment negatived: nays, 4; yeas, 2.

Mr. Angus: Mr. Chairman, just as a point of order, should there be members on the government side that agree with the principle, perhaps in the backrooms between now and report stage they may wish to have some very serious discussions with the government and have the Order in Council bring in. . . No? Who brings in. . .?

Mr. Tobin: If you want to put it in the interpretation clause by unanimous consent we will reopen it and put it in, if that meets your concern, Mr. Johnson. We would be glad to support you if you want to make a motion to that effect.

Mr. Johnson: If it were elsewhere I would support it.

The Chairman: We now deal with the third amendment made by Mr. Angus on clause 5.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, may ask a question on a point of order? I understand Mr. Thacker has an appointment soon, so I would suggest before we get into another that there is no point starting something for three or four minutes. We might as well wait until this afternoon, Mr. Thacker.

Mr. Thacker: I think that is true, Mr. Chairman, because I think the rest of the bill can go fairly quickly.

Mr. Tobin: Now hold on, I changed my mind. There is one thing we can do: we can do clause 6.

The Chairman: We are still on clause 5. I think we have time to deal with the third amendment as presented by Mr. Angus on clause 5.

Mr. Angus: I move that Bill C-52 be amended by adding thereto immediately after line 23 at page 5 the following:

5.1(1) Where the Minister of National Revenue issues a licence under sections 4 or 5, the Minister shall comply with any regulations prescribing the maximum number of licences that may be issued.

[*Traduction*]

amendement à l'article sur les définitions. C'est l'usage. On l'a placé ici sur le conseil du greffier.

M. Johnson: Si vous voulez faire cet amendement, vous devriez dire: nonobstant toute autre définition d'un navire canadien contenue ailleurs dans le projet de loi, voici quelles sont les conditions pour un navire canadien. Il va falloir ajouter cela.

M. Tobin: Monsieur Johnson, si vous voulez présenter un amendement, nous vous écoutons.

Le président: Mais nous en sommes déjà au sous-amendement proposé par M. Angus.

Le sous-amendement est rejeté par quatre voix contre une.

Le président: Nous passons maintenant à l'amendement de M. Tobin.

L'amendement est rejeté par quatre voix contre deux.

M. Angus: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. S'il y a des députés du parti gouvernemental qui sont d'accord avec le principe, ils pourraient peut-être, en coulisses, d'ici le stade du rapport, en discuter sérieusement avec le gouvernement et demander qu'un décret soit. . . Non? Un décret qui. . .?

M. Tobin: Si vous voulez l'insérer à l'article sur les définitions, il faut le consentement unanime, et nous pourrons alors le faire, si c'est ce que vous voulez, monsieur Johnson. Nous serons heureux de vous appuyer si vous voulez présenter une motion à cet effet.

M. Johnson: Si c'était ailleurs, je l'appuierais.

Le président: Nous examinons maintenant le troisième amendement à l'article 5, proposé par M. Angus.

M. Tobin: Monsieur le président, puis-je vous poser une question en invoquant le Règlement? M. Thacker doit bientôt nous quitter. Cela n'aurait guère de sens d'aborder un autre amendement et de n'y consacrer que trois ou quatre minutes; autant attendre l'après-midi, monsieur Thacker.

M. Thacker: C'est vrai, monsieur le président, car le reste du projet de loi ne devrait pas présenter de difficultés.

M. Tobin: Un instant, j'ai changé d'avis. Il y a une chose que nous pourrions faire, à savoir l'article 6.

Le président: Mais nous en sommes encore à l'article 5. Nous avons le temps, à mon avis, de mettre aux voix le troisième amendement présenté par M. Angus à l'article 5.

M. Angus: Je propose qu'on modifie le projet de loi C-52 en ajoutant à la suite de la ligne 24, page 5, ce qui suit:

5.1(1) Lorsque le ministre du Revenu national délivre une licence en vertu des articles 4 ou 5, celui-ci doit respecter tout règlement concernant le nombre maximum de licences qui peuvent être émises.

[*Text*]

(2) The Governor in Council may make regulations prescribing the maximum number of licences to be issued under sections 4 or 5.

In clause 6 there is a companion one that deals with single trips. What this amendment does is give the government the power to restrict the number of trips they can issue licences for. We obviously want to try to prevent a situation in which a number of shippers can use a particular foreign vessel on an ongoing basis rather than ensuring the construction of Canadian vessels to meet that need. This would occur when a specific kind of vessel is required, but the requirement by any individual user would not necessitate construction of a Canadian vessel. Similarly, this would apply to a particular class of vessel that could be replaced by construction of one or more Canadian vessels to meet the need.

• 1210

Mr. Thacker: As I read it, is Mr. Angus thinking that there would be a limit on the Minister so that he could only grant so many per ship, or would there be a limit on the agents, because it is really an agent that applies, or do you think there would be a limit on the number of times an agent can come in and ask for a foreign licence?

Mr. Angus: No, no. It will be a—

Mr. Thacker: Or would there be a quantitative on the Minister in the period of a year? Can he only grant 6 or 12, for everybody, or. . .?

Mr. Angus: No, no. The intention—and I hesitate to use the word after what happened a little while ago—is to restrict the number of times a single vessel or a type of vessel being used by a number of different companies can be utilized.

Mr. Thacker: But that is not what your amendment says: "prescribing the maximum number of licences that may be issued". And because it is a charging section in a statute, I think that could cause some problems, frankly.

Mr. Angus: But it is the regulations that would prescribe the maximum number of licences that may be issued, so surely that would be taken into consideration. We are not trying to say to the Minister you have a six-pack to work with this year, and once you have given out six licences, it does not matter what else happens, you cannot give out any more. That is not what we are trying to do.

Mr. Tobin: I understand where Mr. Angus is coming from. I suppose you are trying to set up the notion that it is not an open lottery or something on licences.

The question I have as we go through the bill is if we. . . We have already begun the process with the change we will make to clause 6 by all-party agreement on the two-week minimum requirement except in the case of emergencies or difficulties. If we set up a system whose

[*Translation*]

(2) Le gouverneur en conseil peut, par règlement, fixer le nombre maximum de licences à émettre en vertu des articles 4 ou 5.

À l'article 6, il y a un amendement apparenté, qui porte sur le cas où il y a un seul voyage. Cet amendement donne au gouvernement le pouvoir de limiter le nombre de voyages pour lesquels il délivre des licences. Nous visons par là à empêcher que ne se produise le cas où plusieurs armateurs peuvent utiliser, de façon permanente, un navire étranger plutôt que de faire construire des navires canadiens à cet effet. Il pourrait s'agir d'un type de navire pour lequel les besoins d'un seul utilisateur ne justifieraient pas la construction d'un navire au Canada. Il pourrait également s'agir d'une catégorie de navire qui pourrait être remplacée par la construction d'un ou de plusieurs navires canadiens.

M. Thacker: De la façon dont je comprends cet amendement, M. Angus veut dire que le ministre devrait avoir une limite à respecter; il ne pourrait accorder que tant de licences par navire ou tant de licences par agent, parce que ce sont vraiment les agents qui présentent les demandes; ou encore, les agents ne pourraient présenter que tant de demandes de licences pour des navires étrangers. C'est bien cela?

M. Angus: Non. Il s'agira. . .

M. Thacker: Ou le ministre serait limité à tant de licences par année. Il ne pourrait en accorder que 6 ou 12. . .

M. Angus: Non. L'objet—je suis un peu craintif après ce qui s'est passé plus tôt—consiste à restreindre le nombre de fois qu'un navire ou un type de navire peut être utilisé par certaines sociétés.

M. Thacker: L'amendement dit: «doit respecter tout règlement concernant le nombre maximum de licences qui peuvent être émises». Le fait que c'est dans la partie du projet de loi qui a trait à l'utilisation pourrait présenter des problèmes.

M. Angus: Ce sont quand même les règlements qui prescriraient le nombre maximum de licences qui pourraient être accordées; il serait sûrement tenu compte de toutes les considérations. Nous ne voulons pas dire que le ministre n'aurait droit qu'à six licences au cours d'une année, qu'une fois qu'il aurait accordé ses six licences, il aurait les mains liées, quelles que soient les circonstances. Ce n'est pas ce que nous recherchons du tout.

M. Tobin: Je comprends le point de vue de M. Angus. Il ne voudrait pas que le système de licences devienne une loterie.

J'ai une question en ce qui concerne l'étude du projet de loi. . . Nous avons accompli les premières étapes qui doivent nous mener à un article 6 accepté par tous les partis et prévoyant un minimum de deux semaines, sauf dans les cas d'urgence ou les situations difficiles. Si le but

[*Texte*]

intent is clear—that it really is a waiver system. . . And I think the two weeks goes a long way to doing that, avoiding the last-minute stuff. I mean, the regulator is now in a position to tell a guy who is doing it blatantly and obviously and deliberately, look, you had better cut this out or you are going to find yourself in trouble. I guess what I am saying is you are leaving it up to the Minister or Cabinet or somebody to determine what the magic numbers are.

Mr. Angus: Yes. I can very easily put in a number, but I do not think I have the data to do that; I think it is best left to the department. We heard testimony at the beginning of the hearings and we have had some documentation in terms of the numbers of permits issued, the fact that they did catch one particular vessel that was getting an exemption for one company and an exemption for another, so in effect they were getting more than the intention. This is to give the department the tool. . .

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I suggest to Mr. Angus that, as I said a moment ago, Mr. Thacker has to leave at 12.15, and rather than force ourselves to vote without proper debate or a chance to think about the amendment, let us do it when we come back. We are coming back this afternoon?

The Chairman: Yes, 3.30 p.m.

Mr. Angus: I think that makes sense.

Some hon. members: Agreed.

Mr. Johnson: Are you talking about a maximum number of licences that could be issued to one particular ship for a particular length of time?

Mr. Angus: Yes, or a class of ships. Because it could be a tanker, for example—that all of a sudden we have six different tankers being given licences, which means there is probably enough work for a Canadian tanker, but somebody is just sort of playing some games to get a cheap rate.

The Chairman: Okay, the meeting is adjourned until 3.30 this afternoon. Have a good lunch, everybody.

[*Traduction*]

du système est clair—il y a des exemptions prévues. . . Le fait qu'il doit y avoir un préavis de deux semaines permet d'éviter les demandes de dernière minute. L'instance de réglementation pourra dire à celui qui voudra abuser du système de façon évidente et délibérée: cessez cette pratique, sinon vous risquez d'avoir des problèmes. Ce que je veux dire, c'est qu'il appartiendra au ministre, au cabinet, ou à quelqu'un d'autre, de fixer le chiffre magique.

M. Angus: Je pourrais fixer un chiffre, mais je n'ai pas suffisamment d'informations; je pense que cette étape doit être laissée au ministère. Nous avons entendu des témoignages au début de nos audiences et nous avons reçu des documents concernant le nombre de licences octroyées; il y a eu au moins un navire qui a réussi à obtenir une exemption pour une société et une autre pour une société différente; il a donc abusé du privilège. Cet amendement vise à permettre au ministère. . .

M. Tobin: Monsieur le président, comme je l'ai indiqué plus tôt, monsieur Angus, M. Thacker doit nous quitter à 12h15; plutôt que d'avoir à voter sans avoir fait le tour de la question ou avoir eu l'occasion de réfléchir à l'amendement, je propose que nous levions la séance pour revenir plus tard. Nous revenons bien cet après-midi?

Le président: Oui, à 15h30.

M. Angus: C'est une bonne idée.

Des voix: D'accord.

M. Johnson: Vous voulez dire qu'il y aurait un nombre maximum de licences qui seraient accordées à un navire en particulier pour une période donnée?

M. Angus: Ou à une catégorie de navires. Il pourrait s'agir d'un bateau-citerne, par exemple. Il y aurait six bateaux-citernes différents qui auraient des licences, alors qu'un bateau-citerne canadien pourrait être construit pour effectuer le travail. Quelqu'un, quelque part, essaierait simplement d'utiliser le système pour payer le moins cher possible.

Le président: Très bien. La séance est levée, et les travaux reprendront à 15h30, cet après-midi. Bon appétit à tout le monde.

AFTERNOON SITTING

• 1529

Le président: À l'ordre!

Nous reprenions l'article 5 dont nous avions commencé à discuter ce matin. Nous en sommes au troisième amendement, l'amendement proposé par M. Angus. Mr. Angus, do you want to talk about your amendment to subclause 5.(1)?

• 1530

Mr. Angus: We took another look at it. Just so members are aware of the process opposition members go through, we come up with the wording, submit it to the

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

The Chairman: Order!

We resume consideration of section 5 which we started discussing this morning. We are now dealing with the third amendment, moved by Mr. Angus. Monsieur Angus, vous avez quelque chose à dire au sujet de votre amendement au paragraphe 5.(1)?

M. Angus: Nous l'avons revu. Pour que les députés sachent quelle est la procédure suivie par les députés de l'opposition, je précise que nous formulons un texte, que

[*Text*]

legal branch, then they come back with the words put together differently from the way we submitted them.

Mr. Thacker: We have that problem too.

Mr. Angus: It is our feeling that what I said prior to the break is still valid, that the intention is met by the wording, although I recognize the cautions that Mr. Thacker was presenting. And I am quite prepared just to have the question on it and—

Mr. Tobin: Leave it to the government by regulation to make regulations.

Mr. Angus: Yes.

Mr. Thacker: If the members genuinely feel strongly that the government, through the Governor in Council, should have the capacity at some point in the future to put a maximum number on. . . The wording undoubtedly is very general. There is no requirement to promulgate any regulation and the type of limitation that could be put on is virtually limitless. It could be a number per year, per ship or per agent. That all would be left open.

Mr. Angus: It gives you an authority that you may choose to exercise or not, as there is need and based on patterns of utilization.

Mr. Thacker: If members think it is worthwhile, we had our officials come up with a new proposal which we would be more than happy to have you move, Mr. Angus. It would be a new clause 7, so rather than putting in subclause 5.(1) we would move into clause 7. We would have to ask you then to reopen clauses 4 and 5 to put in an opening phrase, "Subject to clause 7 on application therefor by a person", and then it would go on. If you will withdraw your motion for subsection 5.(1), I will give you an undertaking that we will put it in as clause 7.

Motion withdrawn.

The Chairman: As you are aware, we amended clause 2 by replacing the word "agency" with "commission". Shall clause 5 as amended carry?

Clause 5 as amended agreed to.

On new clause 6.

Mr. Tobin: I move that Bill C-52 be amended by adding immediately after line 23 on page 5 the following:

6.(1) Unless the Minister of National Revenue is of the opinion that there are special circumstances for considering the application, the Minister of National Revenue shall not consider an application under section 4 or 5 that is made less than

It should read "14 days". It says 7 days, but we agreed on 14 days. We have concurrence on that:

14 days before the provision of the service or the performance of the activity described in the application is intended to commence.

[*Translation*]

nous le soumettons à la direction juridique, et qu'elle nous le renvoie sous une autre forme.

M. Thacker: Nous avons le même problème.

M. Angus: Nous estimons que ce que j'ai dit avant notre pause tient toujours, que le texte est conforme à l'intention, bien que je comprenne bien les mises en garde de M. Thacker. Je suis tout à fait prêt à passer au vote. . .

M. Tobin: Laissons le gouvernement fixer par règlement des règlements.

M. Angus: Oui.

M. Thacker: Si les députés sont vraiment convaincus que le gouvernement devrait pouvoir, par l'intermédiaire du gouverneur en conseil, fixer à l'avenir un nombre maximum. . . Le texte est manifestement très général. Rien n'exige qu'on promulgue un règlement et le genre de limite qui pourrait être imposée est pratiquement illimité. Il pourrait s'agir d'un nombre maximum par an, par navire ou par agent. Tout cela resterait ouvert.

M. Angus: Cela vous donne un pouvoir que vous êtes libre d'exercer ou non, en fonction du besoin et des modes d'utilisation.

M. Thacker: Si les députés pensent que c'est utile, nous avons demandé à nos responsables de rédiger une nouvelle proposition que vous pourriez très bien présenter, monsieur Angus. Ce serait un nouvel article 7, de sorte qu'au lieu d'insérer ce texte au paragraphe 5.(1), nous le ferions à l'article 7. Il faudrait dans ce cas réouvrir les articles 4 et 5 pour y inclure une formule initiale: «sous réserve de l'article 7, sur demande d'un résident», la suite restant inchangée. Si vous êtes d'accord pour retirer votre motion concernant le paragraphe 5.(1), je vous donne l'assurance que nous la présenterons dans le cadre de l'article 7.

La motion est retirée.

Le président: Comme vous le savez, nous avons modifié l'article 2 en remplaçant le terme «commission» par «office». L'article 5 amendé est-il adopté?

L'article 5 amendé est adopté.

Nouvel article 6.

M. Tobin: Je propose que le projet de loi C-52 soit modifié en ajoutant immédiatement après la ligne 24, à la page 5, ce qui suit:

6.(1) Le ministre du Revenu national ne peut étudier la demande qui lui est présentée en vertu des articles 4 ou 5 moins de. . .

Il faudrait lire «14 jours»; le texte dit 7 jours, mais nous nous sommes mis d'accord sur 14. Je poursuis donc:

14 jours avant le commencement prévu du service ou des activités visés dans la demande que s'il est d'avis que des circonstances spéciales le justifient.

[*Texte*]

(2) The Governor in Council may make regulations prescribing special circumstances to be taken into account by the Minister of National Revenue for the purpose of paragraph 1.(b) by renumbering the subsequent clauses and all cross-references thereto accordingly.

• 1535

The Chairman: I will go directly to the question, if you agree.

Mr. Crofton: Are you happy with this proposal?

Mr. Tobin: Just a bit of background. You will recall the—

Mr. Crofton: I recall. But his attention was diverted and I did not know whether we were rushing along here or what we were doing here.

Mr. Angus: He wrote it.

Mr. Crofton: That is fine. It is just to make sure that all the players face the same way at the same time.

Mr. Thacker: This is the settlement I am putting in, Mr. Chairman, with my hat on as Parliamentary Secretary. On a personal basis, I would stick with my shippers. But it is a compromise; I have to live with it.

Mr. Angus: Mr. Chairman, I just want to indicate that I support the amendment put in by Mr. Tobin, and supplied to him by sources we will not mention. I think it is an excellent modification to the bill. I want to compliment Mr. Tobin, the government and the department on accepting the testimony and the intent.

The Chairman: Shall clause 6 carry—

Mr. Angus: Hang on!

The Chairman: No amendments to clause 6.

Mr. Angus: Mr. Chairman, I am sorry. You are going a bit fast here. My amendment to clause 6 was tied to the amendment that I withdrew on subclause 5.(1). I have not seen the wording of Mr. Thacker's replacement amendment, which was a new clause 6—or a new clause 7.

Mr. Thacker: A new clause 7.

Mr. Angus: I am unable to continue until I see that. It may be that my amendment to clause 6 is not necessary.

Mr. Thacker: The wording of the new clause 7, Mr. Angus, would be that the Governor in Council may by regulation fix the maximum number of licences that may be issued pursuant to sections (4) and (5).

Mr. Angus: Nowhere in that does it limit any licence to single trips.

Mr. Thacker: No, that is true. But within that power it could be done that way. It is just one of these general powers you are leaving to a future Cabinet, depending on the degree of abuse that comes up. It is certainly an easy

[*Traduction*]

(2) Le gouverneur en conseil peut, par règlement, déterminer les circonstances spéciales que le ministre du Revenu national doit prendre en considération dans le cadre du paragraphe 1.b) en renumérotant les articles et les renvois suivants en conséquence.

Le président: Je vais passer tout de suite au vote si vous êtes d'accord.

M. Crofton: Cette proposition vous satisfait?

M. Tobin: Un bref rappel. Vous vous souvenez. . .

M. Crofton: Je me souviens. Mais son attention a été détournée et je ne savais pas si nous foncions en avant ou ce que nous faisions.

M. Angus: Il l'a écrit.

M. Crofton: Parfait. Je voulais simplement m'assurer que tout le monde était sur la même longueur d'ondes.

M. Thacker: C'est l'arrangement que je présente, monsieur le président, à titre de secrétaire parlementaire. À titre personnel, je soutiendrai mes transporteurs. Mais c'est un compromis, et il faut bien que je l'accepte.

M. Angus: Monsieur le président, je voudrais préciser que j'appuie l'amendement proposé par M. Tobin, qui lui a été communiqué par des sources que nous ne mentionnerons pas. Je pense que c'est une excellente modification au projet de loi. Je tiens à féliciter M. Tobin, le gouvernement et le ministère d'accepter le témoignage et l'intention.

Le président: L'article 6 est-il adopté. . .

M. Angus: Un instant!

Le président: Pas d'amendements à l'article 6.

M. Angus: Monsieur le président, excusez-moi. Vous allez un peu vite en besogne. Mon amendement à l'article était lié à l'amendement au paragraphe 5.(1) que j'ai retiré. Je n'ai pas vu le texte de l'amendement de M. Thacker qui le remplace, et qui était le nouvel article 6, ou un nouvel article 7.

M. Thacker: Un nouvel article 7.

M. Angus: Je ne peux pas continuer tant que je ne l'ai pas vu. Peut-être mon amendement à l'article 6 est-il superflu.

M. Thacker: Le nouvel article 7, monsieur Angus, dirait que le gouverneur en conseil peut, par règlement, fixer le nombre maximum de licences à émettre en vertu des articles (4) ou (5).

M. Angus: Cela ne limite en aucune façon la possibilité d'octroyer une licence pour un voyage unique.

M. Thacker: Non, c'est vrai. Mais avec ce pouvoir, on pourrait le faire de cette façon. C'est simplement un de ces pouvoirs généraux qu'on laisse à un cabinet futur, en fonction des excès qui pourront se produire. Cela permet

[*Text*]

way for them to change it—they just lobby the Cabinet, and if there is an abuse they can promulgate an order.

Mr. Angus: I think then, Mr. Chairman, even though my amendment would be very, very specific, in the spirit of the willingness of the government to provide itself with certain powers I will withdraw my amendment to clause 6. Therefore we can now put the question on clause 6.

Clause 6 agreed to.

On clause 7—*Function of Commission*

Mr. Thacker: I would ask the committee for unanimous consent to put the motion by Mr. Angus with respect to a new clause 7. Angus. At the same time, it would be conditional upon the committee agreeing unanimously to reopen clause 4 to insert the words subject to section 7, on application therefor by a person" and to reopen clause 5 and to insert the words "subject to section 7 on application therefor by a person".

Some hon. members: Agreed.

The Chairman: Okay, you have it, Mr. Angus.

• 1540

Mr. Angus: I move that clause 7 of Bill C-52 be amended (a) by adding immediately after line 9 the following:

7. The Governor in Council may, by regulation, fix the maximum number of licences that may be issued pursuant to sections 4 and 5.

(b), by renumbering the subsequent clauses and all cross-references thereto accordingly.

I want to thank the parliamentary assistant in the department for providing this wording and allowing a member to do what he intended in the correct way. I think it is important that the government does have this power in the event that there are abuses, so that they can then restrict the number of times that a particular vessel or type of vessel bypasses the other rules of the game through the exemption method. So I would encourage members to support the new clause 7.

Amendment agreed to.

Clause 7 as amended agreed to.

Mr. Angus: Can we now then go back and quickly reopen clauses 4 and 5, according to our unanimous agreement?

The Chairman: Yes.

Mr. Angus: I move that clause 4 of Bill C-52 be amended by striking out line 32 on page 4 and substituting the following:

4. Subject to section 7, on application therefor by a person

Amendment agreed to.

[*Translation*]

de changer rapidement les choses, il suffit de faire des pressions sur le Cabinet, et s'il y a un abus, ils peuvent émettre un décret.

M. Angus: Dans ce cas, monsieur le président, en dépit du fait que mon amendement serait extrêmement précis, dans la mesure où le gouvernement est disposé à se munir de certains pouvoirs, je vais retirer mon amendement à l'article 6. Nous pouvons donc passer au vote sur l'article 6.

L'article 6 est adopté.

Article 7—*Fonction de la commission*

M. Thacker: Je vais demander au Comité le consentement unanime pour présenter la motion de M. Angus sur le nouvel article 7. Il faudrait en même temps que le Comité consente à l'unanimité à réouvrir l'article 4 et l'article 5 pour y insérer l'expression «sous réserve de l'article 7, sur demande d'un résident».

Des voix: D'accord.

Le président: Bon, vous avez le consentement, monsieur Angus.

M. Angus: Je propose qu'on modifie l'article 7 du projet de loi C-52 a) en ajoutant immédiatement après la ligne 9 ce qui suit:

7. Le gouverneur en conseil peut, par règlement, fixer le nombre maximum de licences à émettre en vertu des articles 4 ou 5.

b) en changeant les numéros d'articles et la présentation des renvois qui en découlent.

Je remercie l'adjoint parlementaire du ministère de nous avoir communiqué ce texte et d'avoir permis à un député de faire correctement ce qu'il voulait. Je crois qu'il est important que le gouvernement dispose de ce pouvoir en cas d'abus, et puisse limiter le nombre de fois où un navire ou un type de navire quelconque déroge aux autres règles du jeu durant la période d'exemption. J'invite donc les députés à appuyer ce nouvel article 7.

L'amendement est adopté.

L'article 7 amendé est adopté.

M. Angus: Pourrions-nous maintenant revenir rapidement sur les articles 4 et 5, conformément à notre accord unanime?

Le président: Oui.

M. Angus: Je propose qu'on modifie l'article 4 du projet de loi C-52 en supprimant la ligne 35, à la page 4, et en la remplaçant par ce qui suit:

4. Sous réserve de l'article 7, sur demande d'un résident du Canada.

L'amendement est adopté.

[*Texte*]

Clause 4 as amended agreed to.

Mr. Angus: I move that clause 5 of Bill C-52 be amended by striking out line 10 on page 5 and substituting the following:

5. Subject to section 7, on application therefor by a person

Amendment agreed to.

Clause 5 as amended agreed to.

On clause 8—*Criteria to be used*

Mr. Tobin: I move that clause 8 of Bill C-52 be amended by striking out lines 20 and 21 on page 6 and substituting the following:

Agency may apply technical criteria in connection

Mr. Crofton: Are we changing the "Agency" in a number of places?

Mr. Tobin: Yes, it is changed all the way through the bill. When I had a copy of the government's amendments, I made my amendments to comply.

The Chairman: We did that in clause 2.

Mr. Tobin: The purpose of the amendment is not the change "Commission" to "Agency", but merely to have the words "may apply technical criteria in connection with". If you read the existing clause 8, which refers to the criteria to be used by the regulatory agency in determining whether or not a waiver is going to be allowed, this clause 8 is a departure from the existing legislation. The existing legislation makes reference only to technical criteria. This draft bill before us has something new, and that something new says "the Agency may apply such commercial, economic and technical criteria". The words "commercial" and "economic" heretofore were not found; they are found for the first time in this bill. There is a real concern expressed here by shipbuilding representatives, the shipping industry, the Dominion Marine Association, and others that, by putting in the words "commercial and economic criteria", we may see an evolution of the judgment call of the regulator that will weight commercial and economic criteria heavily against technical criteria.

• 1545

The result very well could be that in making a yes-or-no decision on a waiver, the criteria would not to know if Captain Morrissey Johnson has a ship available. The criteria would be to know if Captain Morrissey Johnson has a ship available and if he can compete with another nation with labour on board costing one-tenth of what Captain Morrissey Johnson pays his Canadian crewmen.

Until now there has always been, on the part of the regulator—he discussed that when he was before us in committee—some weight given to this question. Obviously if there were a dramatic difference, he would have to give weight to it. He could not ignore a dramatic difference in cost. We have never had these kinds of

[*Traduction*]

L'article 4 amendé est adopté.

M. Angus: Je propose qu'on modifie l'article 5 du projet de loi C-52 en supprimant la ligne 10 à la page 5 et en la remplaçant par ce qui suit:

5. Sous réserve de l'article 7, sur demande d'un résident du Canada.

L'amendement est adopté.

L'article 5 amendé est adopté.

Article 8—*Critères*

M. Tobin: Je propose qu'on modifie l'article 8 du projet de loi C-52 en supprimant les lignes 23 et 24 à la page 6 et en les remplaçant par ce qui suit:

Fixe les règlements et les critères techniques qui s'appliquent. . .

M. Crofton: On a remplacé «Commission» par «Office» à plusieurs endroits.

M. Tobin: Oui, dans tout le projet de loi. Quand j'ai eu un exemplaire des amendements du gouvernement, j'ai corrigé les miens en conséquence.

Le président: Nous l'avons fait à l'article 2.

M. Tobin: Cet amendement vise à parler uniquement ici de «critères techniques». Si vous lisez l'article 8 actuel, qui parle des critères susceptibles d'être utilisés pour déterminer si une dérogation peut être autorisée, vous constaterez qu'il ne correspond pas à la loi actuelle. Celle-ci parle uniquement de critères techniques. Nous avons dans le projet que nous étudions une nouvelle notion, puisqu'il est question de critères commerciaux, économiques et techniques. Jusqu'à présent, les termes «commerciaux» et «économiques» n'apparaissaient pas; c'est la première fois qu'on les trouve dans ce projet de loi. Les représentants des chantiers navals, de l'industrie du transport maritime, de la Dominion Marine Association et autres craignent énormément que l'inclusion de cette nouvelle expression n'amène les autorités à donner énormément d'importance aux critères économiques et commerciaux face aux critères techniques.

Le critère de la décision risquerait de ne plus être de savoir si le capitaine Morrissey Johnson a un navire disponible. Il deviendrait de savoir s'il a des navires et s'il est mesure de concurrencer un autre navire ayant un équipage étranger qui coûte le dizième de ce que le capitaine Morrissey Johnson paie son équipage canadien.

Jusqu'à présent, les autorités en ont toujours tenu compte, et nous en avons parlé lors des audiences du Comité. Il est évident que si la différence est considérable, les autorités en tiennent compte et ne peuvent pas fermer les yeux. Mais nous n'avons jamais trouvé ce genre de texte dans le projet de loi auparavant. En y insérant ce

[*Text*]

words in the bill before. By putting them in the bill we are weighting the criteria he will use. We just had Mr. Angus pass an amendment which will give the government the ability, by regulation, to make criteria. We have left it open to the government to do that, whether it be limiting trips or making any other kind of criteria.

I suggest it is wrong to put these new words in the bill. They are not there by accident. At least, somebody will argue they are not there by accident. We have always used the language I have in my amendment, straight out of the existing criteria.

I would suggest there is no reason clause 8 should not read "agency may apply technical criteria" and there is no need to put in "commercial and economic". I am afraid we are putting a weight on the competitive aspect of Canadian shipping versus foreign shipping. You cannot compare apples and potatoes—that is what you are doing when you compare a Canadian vessel with a Canadian crew with Canadian costs possibly against a foreign ship with a foreign crew and dramatically less costs. If the bill means anything, it is protecting Canadian industry and Canadian workers, so let us not weight the bill, perhaps inadvertently.

Mr. Angus: Mr. Chairman, I would like to support Mr. Tobin's motion. I had one in the package that said the identical thing, except it had commission.

Clause 4 makes it very clear. It says:

> 4. On application therefor by a person resident in Canada acting on behalf of a foreign ship, the Minister of National Revenue shall issue a licence in respect of the foreign ship, where the Minister is satisfied that
>
> (a) the Commission has determined that no Canadian ship or non-duty paid ship is suitable and available to provide the service or perform the activity described in the application;

What this amendment does is restrict it to the very terms that are applied in clause 4.

Mr. Thacker: I must say that all members are similar. The government members are pushing the same way so, wanting to respond to the committee process, our officials looked at it. Mr. Tobin, I wonder if you would agree to withdraw your motion, because it can be done by renumbering clause 8, which would in effect turn subclause 8.(2) into the charging clause which would say:

> 8. The Governor in Council may make regulations prescribing criteria to be applied by the Commission for determining the suitability and availability of Canadian ships. . .

It would be worded exactly as subclause 8.(2) is now in the bill. In effect, we would entirely delete subclause 8.(1).

[*Translation*]

texte, nous introduisons un élément de pondération dans les critères utilisés par les responsables. M. Angus vient de faire adopter un amendement qui permettra au gouvernement de fixer par règlement des critères. Nous avons accordé cette latitude au gouvernement, qu'il s'agisse de limiter les voyages ou d'établir d'autres critères.

Je pense que c'est une erreur d'apporter ces nouvelles précisions dans le projet de loi. Ce n'est pas par hasard qu'on les trouve dans le texte. Quelqu'un, en tout cas, soutiendra que ce n'est pas un hasard. Nous avons toujours utilisé le texte que je reprends dans mon amendement, et qui s'inspire directement des critères existants.

Je crois que rien ne s'oppose à ce que l'article 8 parle simplement des critères techniques, sans mentionner les critères commerciaux et économiques. Je pense que nous risquons sans cela d'insister sur la concurrence entre les navires canadiens et les navires étrangers. Il ne faut pas comparer des pommes et des pommes de terre, et c'est ce que l'on fait si l'on compare un navire canadien avec un équipage canadien et des frais canadiens à un navire étranger, transportant un équipage étranger, avec des frais beaucoup moins élevés. Si ce projet de loi doit servir à protéger l'industrie et les travailleurs du Canada, évitons de l'affaiblir peut-être involontairement.

M. Angus: Monsieur le président, j'aimerais appuyer la motion de M. Tobin. J'en avais une identique dans notre série d'amendements, sauf qu'il y était question de la Commission.

L'article 4 est très clair. Il dit:

> 4. Sur demande d'un résident du Canada agissant au nom du navire étranger, le ministre du Revenu national délivre une licence pour le navire s'il est convaincu à la fois:
>
> a) que la Commission a déterminé qu'il n'existe pas de navire canadien ou non dédouané qui soit à la fois adapté et disponible pour assurer le service ou être affecté aux activités visées dans la demande;

Cet amendement aligne le texte sur les dispositions de l'article 4.

M. Thacker: Je dois dire que tous les députés sont du même avis. Les gouvernementaux vont dans le même sens, et nous avons demandé à nos responsables de se pencher sur la question pour donner suite au souhait du Comité. Monsieur Tobin, peut-être seriez-vous d'accord pour retirer votre motion, puisqu'on pourrait simplement renuméroter l'article 8, qui serait ramené au paragraphe (2), et se lirait donc ainsi:

> 8. Le gouverneur en conseil peut, par règlement, fixer les critères à appliquer par la Commission dans sa détermination.

On conserverait donc exactement le texte du paragraphe 8.(2) du projet de loi. En fait, on supprimerait complètement le paragraphe 8.(1).

[*Texte*]

Mr. Tobin: That is fine with me.

Mr. Thacker: You will withdraw your proposed amendment.

Mr. Tobin: It puts this back to what it has been for 50 years. It leaves in the hands of the government, by Governor in Council, the ability to make regulations that would reflect economic and commercial criteria. I would almost prefer my amendment because it would make clear in the legislation that the criteria is technical rather than commercial and economic.

But if I agree to your suggestion, Mr. Thacker, we would take it out of the bill and put it in the hands of somebody who is not before Parliament to make regulations. We would only hear about them after they were already in place.

• 1550

Mr. Angus: Thirty days' objection.

Mr. Tobin: The point I am making is that we do not automatically have them in front of a committee. What is the problem with amending clause 8?

Mr. Thacker: Maybe Mr. Manery can talk more on it but as I understand the current—

Mr. Tobin: I have not rejected your proposal, I just want to think about it.

Mr. Thacker: As I understand the current practice the vast bulk of the applications are on suitable and technical criteria. But there is the odd occasion when there has been an economic analysis or a commercial, i.e., if a Canadian ship was so much higher—

Mr. Tobin: Vastly overpriced, yes.

Mr. Thacker: Vastly overpriced and so that has to happen. But it is so very rare that we felt it could go into the bill. But I can see your argument: if all three were in the bill they might have equal status and be treated the same. So we are just proposing to go back to the practice. I think you have to trust it is going to work that way.

Mr. Angus: Just on a point of order, Mr. Chairman. Mr. Tobin should withdraw his his amendment. Someone will then have to move deletion of subclause 8.(1) and the renumbering of subclauses 8.(1) and 8.(2) as clause 8.

Mr. Thacker: Yes, and we have that motion, sir.

Mr. Angus: Subclause 8.(1) would disappear.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, hearing no other members comment, I am prepared to do that and I have assistance in drafting perhaps the same words you have. Mr. Chairman, I move unanimous consent to withdraw my amendment.

[*Traduction*]

M. Tobin: Je n'ai pas d'objection.

M. Thacker: Vous retirez votre proposition d'amendement.

M. Tobin: Nous en revenons à ce que nous avons depuis 50 ans. On laisse au gouvernement la liberté d'émettre, par l'intermédiaire du gouverneur en conseil, des règlements s'inspirant des critères économiques et commerciaux. Je préférerais tout de même mon amendement, car il serait alors clair, dans le projet de loi, que le critère est d'ordre technique plutôt que commercial et économique.

Mais si nous acceptons votre proposition, monsieur Thacker, nous laissons le soin d'émettre des règlements à quelqu'un d'étranger au Parlement. Nous n'en serions informés qu'une fois ces règlements mis en place.

M. Angus: Il y a 30 jours pour faire opposition.

M. Tobin: Je veux dire que ces règlements ne seront pas automatiquement soumis à un comité. Quel problème y aurait-il à modifier l'article 8?

M. Thacker: M. Manery pourrait peut-être développer la question, mais à mon avis. . .

M. Tobin: Je n'ai pas rejeté votre proposition, je voudrais simplement y réfléchir.

M. Thacker: Actuellement, la grande majorité des demandes sont étudiées en fonction de la disponibilité et des critères techniques. Mais à l'occasion, on fait une analyse économique ou commerciale, si un navire canadien est beaucoup plus. . .

M. Tobin: Coûte beaucoup plus cher.

M. Thacker: Coûte beaucoup plus cher. Mais c'est tellement rare que nous avons pensé que cela pouvait être mentionné dans le projet de loi. Je comprends cependant votre argumentation: si l'on mentionne ces trois critères, on risque de leur accorder une importance égale. Nous proposons donc d'en revenir à la pratique actuelle, en lui faisant confiance.

M. Angus: Un simple rappel au Règlement, monsieur le président. M. Tobin devrait retirer son amendement. Quelqu'un devra alors proposer de supprimer le paragraphe 8.(1) et de remplacer les paragraphes 8.(1) et 8.(2) par un simple article 8.

M. Thacker: Oui, et nous avons effectivement cette motion.

M. Angus: Le paragraphe 8.(1) disparaîtrait.

M. Tobin: Monsieur le président, puisque je n'entends pas d'autres commentaires, je suis prêt à le faire et à formuler un texte qui sera peut-être identique au vôtre. Monsieur le président, je demande le consentement unanime pour retirer mon amendement.

[*Text*]

Some hon. members: Agreed.

Mr. Tobin: Mr. Chairman I move that clause 8 be amended by deleting lines 16 to 25 on page 16.

Mr. Thacker: Line 26 as well. The reason you have to move line 26 is because we are inserting a new—

Mr. Angus: So then you have to insert a new line that says "(8) The Governor in Council may make".

Mr. Tobin: I understand. I am just asking to be advised that what you are suggesting would be done anyway. In fact it is technically correct to say 16 to 25 and it will be reordered properly. It is not a problem.

Mr. Thacker: Put 26 in though, please, to be safe.

Mr. Tobin: I move that clause 8 be amended by deleting lines 16 to 26 on page 6 and substituting therefor—

Mr. Angus: "(8) the Governor in Council may make".

Mr. Tobin: Exactly.

Amendment agreed to.

Clause 8 as amended agreed to.

Clauses 9 and 10 agreed to.

On clause 11

Mr. Thacker: A point of order. Before you get to clause 11 we would like to propose a new clause 11. I think Mr. Johnson was going to propose it. It deals with unfair practices and is the retaliatory power.

Mr. Johnson: What I wanted to say, Mr. Chairman, was that I am being replaced this evening and I am just here waiting. I must leave to go on my plane. So I do not know if I should even have the authority to move.

The Chairman: You have. Go ahead.

• 1555

Mr. Johnson: I move that Bill C-52 be amended (a) by adding, immediately after line 41 on page 6, the following:

11.(1) Where the Minister of Transport is of the opinion that a government of any country has engaged in unfair, discriminatory or restrictive practices with respect to the use of Canadian ships in commercial activities in waters of that country, the Minister of Transport and the Secretary of State for External Affairs shall seek elimination of those practices through consultations.

(2) Where the consultations referred to in subsection (1) fail to result in the elimination of the practices referred to in that subsection, the Governor in Council may, on the recommendations of the Minister of Transport and the Secretary of State for External

[*Translation*]

Des voix: D'accord.

M. Tobin: Monsieur le président, je propose qu'on modifie l'article 8 en supprimant les lignes 17 à 26, page 16.

M. Thacker: La ligne 27 aussi. Il faut supprimer la ligne 27 puisque nous insérons un nouvel. . .

M. Angus: Il faut une nouvelle ligne disant «8. Le gouverneur en conseil peut, par».

M. Tobin: Je comprends. Je voulais simplement m'assurer que ce que vous proposez serait fait de toute façon. En fait, il est techniquement correct de proposer simplement la suppression des lignes 17 à 26, et le texte serait réorganisé en conséquence. Ce n'est pas un problème.

M. Thacker: Ajoutez quand même 27, par précaution.

M. Tobin: Je propose qu'on modifie l'article 8 en supprimant les lignes 17 à 27 et en les remplaçant par ce qui suit. . .

M. Angus: «8. Le gouverneur en conseil peut, par».

M. Tobin: Exactement.

L'amendement est adopté.

L'article 8 amendé est adopté.

Les articles 9 et 10 sont adoptés.

Article 11

M. Thacker: J'invoque le Règlement. Avant de passer à l'article 11, nous souhaiterions proposer un nouvel article 11. Je crois que M. Johnson était sur le point de le faire. Il s'agit des pratiques injustes et des mesures de rétorsion.

M. Johnson: Je voulais simplement vous dire, monsieur le président, que je vais me faire remplacer ce soir et que j'attends simplement mon remplaçant. Je dois prendre un avion. Par conséquent, je ne sais même pas si je peux proposer ce nouvel article.

Le président: Si. Allez-y.

M. Johnson: Je propose que le projet de loi C-52 soit modifié par a) insertion après la ligne 40, page 6, de ce qui suit:

11.(1) Si le ministre des Transports constate que le gouvernement d'un pays se livre à des pratiques injustes, discriminatoires ou restrictives touchant l'utilisation de navires canadiens pour des activités commerciales dans les eaux de ce pays, ce ministre et le secrétaire d'État aux Affaires extérieures procèdent à des consultations en vue de faire cesser ces pratiques.

(2) En cas d'insuccès de ces consultations, le gouverneur en conseil peut, sur recommandation du ministre des Transports et du secrétaire d'État aux Affaires extérieures, prendre les mesures qu'il estime indiquées.

[*Texte*]

Affairs, take such action as the Governor in Council considers appropriate.

(b) by renumbering the subsequent clauses and any cross-references thereto accordingly.

Clause 11 agreed to.

The Chairman: What about the existing clause 11 in the bill?

Mr. Tobin: Renumbered.

On clause 12—*Offence*

Mr. Crofton: I move that clause 12 of Bill C-52 be amended (a) by striking out lines 17 and 18 on page 7 and substituting the following:

tion 3.(1) the ship is guilty of an offence and is liable

Amendment agreed to.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, I move that clause 12 of Bill C-52 be amended by striking out line 20 on page 7 and substituting the following:

ing $50,000.

I can hear the cash register now.

Mr. Chairman, for members' reference, this is just increasing the fine and summary conviction from $25,000 to $50,000. It is bringing them up, recognizing that this thing may not be amended again for another 25, 30, 40 years. I think it has agreement of the government.

Amendment agreed to.

Mr. Crofton: I move that clause 12 of Bill C-52 be amended by striking out lines 22 to 24 on page 7 and substituting the following:

ship under subsection (1) on more than one day or is continued by the ship for more than one day, it shall be

Amendment agreed to.

Clause 12 as amended agreed to.

On clause 13—*Trial of offences*

Mr. Johnson: I move that clause 13 of Bill C-52 be amended (a) by striking out line 28 on page 7 and substituting the following, which we number 13.(1)

where a ship is charged

and (b) by adding immediately after line 34 on page 7 the following:

(2) Where a ship is charged with an offence under section 12, the summons in relation thereto may be served by leaving it with the master or any officer of the ship, or by posting the summons on some conspicuous part of the ship, and the ship may appear by counsel or agent, but where it does not appear, the court may on proof of service of the summons proceed *ex parte* to hold the trial.

[*Traduction*]

b) les changements de numéro d'articles ainsi que de présentation des renvois qui en découlent.

L'article 11 est adopté.

Le président: Que devient l'article 11 actuel?

M. Tobin: Il est renuméroté.

Article 12—*Infraction*

M. Crofton: Je propose que l'article 12 du projet de loi C-52 soit modifié par substitution, aux lignes 13 à 16, page 7, de ce qui suit:

3.(1), le navire est coupable d'une infraction punissable par procédure sommaire et encourt une amende maximale de 20. . .

L'amendement est adopté.

M. Tobin: Monsieur le président, je propose que l'article 12 du projet de loi C-52 soit modifié par substitution, aux lignes 20 et 21, de ce qui suit:

rt une amende maximale de 50,000$.

J'entends déjà le bruit des caisses enregistreuses.

Monsieur le président, il s'agit simplement de porter l'amende maximale de 25,000$ à 50,000$. On tient compte ainsi du fait que la loi ne sera peut-être pas amendée d'ici 25, 30 ou 40 ans. Je pense que cette mesure est acceptée par le gouvernement.

L'amendement est adopté.

M. Crofton: Je propose que la version anglaise de l'article 12 du projet de loi C-52 soit modifiée par suppression des lignes 22 à 27, page 7, et substitution de ce qui suit:

ship under subsection (1) on more than one day or is continued by the ship for more than one day, it shall be

L'amendement est adopté.

L'article 12 amendé est adopté.

Article 13—*Compétence des tribunaux*

M. Johnson: Je propose que l'article 13 du projet de loi C-52 soit modifié par a) substitution, à la ligne 22, page 7, de ce qui suit:

13.(1) Tout tribunal canadien qui aurait

et b) adjonction, après la ligne 27, page 7 de ce qui suit:

(2) La signification à un navire accusé d'une infraction prévue à l'article 12 se fait en remettant la citation à comparaître au capitaine ou à un officier du navire ou en l'affichant à un endroit bien en vue sur le navire; le navire peut comparaître, par avocat ou agent; dans le cas de défaut de comparution, un tribunal peut, sur preuve de la signification, procéder par défaut.

[*Text*]

Mr. Thacker: Mr. Chairman, this is really useful to enable the Crown to prosecute a ship and it is very similar to the Canada Shipping Act provisions that members will be aware of.

Amendment agreed to.

Clause 13 as amended agreed to.

Clause 14 agreed to.

• 1600

On clause 15—*Detention of ships*

Mr. Fretz: I move that clause 15 of Bill C-52 be amended (a) by striking out lines 13 to 18 on page 10 and substituting the following:

the Minister of Transport may apply to a court for an order authorizing the Minister of Transport to sell the ship.

Amendment agreed to.

Mr. Tobin: I move that clause 15 of Bill C-52 be amended (a) by striking out lines 18 and 19 on page 9 and substituting the following:

conviction to a fine not exceeding fifty thousand dollars.

Mr. Thacker: Point of order, Mr. Chairman. I am sorry, Mr. Tobin. We should wait because there is another government one dealing with line 30. So we should just move your first one on lines 18 and 19.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, just a process question. I think there is concurrence around the table on both the government and my amendments. I understand technically we should not proceed in this way, but where we know we are agreed on both the government amendments and my amendments, it should not make a difference if we just do them now: just a neater process.

Mr. Thacker: No objection.

Mr. Tobin: Actually, the earlier amendment that was moved is on page 10 and my amendments are on page 9, but for the reasons I just expressed, I made no comment at the time because there is no disagreement.

To continue, I move to amend by (b) striking out line 32 on page 9 and substituting the following:

Transport in the amount of fifty.

Amendment agreed to.

Mr. Fretz: I move to amend by striking out lines 30 to 47 on page 10 and lines 1 to 3 on page 11 and substituting the following: "the Minister—

The Chairman: We have unanimous consent. We can dispense.

[*Translation*]

M. Thacker: Monsieur le président, il s'agit de permettre à la Couronne de poursuivre un navire; la disposition ressemble beaucoup à celle qui se trouve dans la Loi sur la marine marchande du Canada.

L'amendement est adopté.

L'article 13 amendé est adopté.

L'article 14 est adopté.

Article 15—*Rétention du navire*

M. Fretz: Je propose que l'article 15 du projet de loi C-52 soit modifié par a) substitution, aux lignes 1 à 6, page 10, de ce qui suit:

(8) Le ministre des Transports peut demander au tribunal de rendre une ordonnance l'autorisant à vendre un navire si le navire a été accusé d'une infrac. . .

L'amendement est adopté.

M. Tobin: Je propose que l'article 15 du projet de loi C-52 soit modifié par a) substitution aux lignes 14 et 15, page 9, de ce qui suit:

amende maximale de 50,000$.

M. Thacker: Un rappel au Règlement, monsieur le président. Excusez-moi, monsieur Tobin. Je pense que nous devrions attendre car il y a un autre amendement du gouvernement portant sur la ligne 30. Il faudrait donc s'en tenir à la première partie de votre amendement concernant les lignes 14 et 15.

M. Tobin: Monsieur le président, une question au sujet de la procédure. Je crois que nous sommes tous d'accord sur mes amendements et ceux du gouvernement. Je comprends qu'en principe on ne devrait pas procéder de cette façon mais puisqu'il y a accord sur les amendements, cela ne ferait rien si nous approuvions mes amendements tout de suite.

M. Thacker: Je veux bien.

M. Tobin: En fait, l'amendement qui a été proposé avant le mien se rapporte à la page 10 tandis que les miens concernent la page 9 mais pour les raisons que je viens d'expliquer, je n'y vois pas d'inconvénient parce que nous sommes d'accord sur l'objectif.

Pour continuer donc, je propose que l'article soit modifié par b) substitution, à la ligne 25, page 9, de ce qui suit:

Cinquante mille dollars, que le ministre des

L'amendement est adopté.

M. Fretz: Je propose la modification par substitution, aux lignes 15 à 20, page 10, de ce qui suit: «Le ministre. . .

Le président: Nous avons le consentement unanime, il n'est pas nécessaire de faire la lecture de l'amendement.

[*Texte*]

Amendment agreed to.

Clause 15 as amended agreed to.

Clauses 16 and 17 agreed to.

On clause 18—*Summary conviction offence and punishment*

Mr. Tobin: I move that clause 18 of Bill C-52 be amended by striking out lines 19 and 20 on page 11 and substituting the following:

not more than fifteen thousand dollars or to imprisonment for a term not exceeding twelve.

As in the case of other amendments to the fine structure, it has merely given the court a high enough ceiling to play with. The court determines anywhere within this amount that the fines reflect the fact that this bill will probably not be amended again for some time.

• 1605

Amendment agreed to.

Clause 18 as amended agreed to.

Clauses 19 to 22 inclusive agreed to.

On clause 23

Mr. Mantha: I move that clause 23 of Bill C-52 be amended (a) by striking out line 20 on page 12 and substituting the following:

23.(1) Section 136 of the said Act is repealed.

(b) by adding, immediately after line 31 on page 12, the following:

(2) If this section comes into force before the coming into force of section 19 of An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act in consequence thereof, then section 136 of the Canada Shipping Act, as enacted by that Act, shall read as follows:

136. The master of any tug, or other ship, required to have a certificated master, but so employed as not to require a clearance, as aforesaid, shall, whenever so required by any officer of customs, produce the master's certificate as master and the certificate of the master's engineer, to that officer, and for each contravention of this section the master is liable to a fine not exceeding one hundred dollars.

Mr. Tobin: Our intent is clear. We would like to have Mr. Mantha move the first part only of the government amendment, because if we pass the government amendment as now read I will not be able to move my amendment to the amendment, which increases the fine from $100.00 to $1,000.00. Rather than get into amendments to amendments, if Mr. Mantha's motion would read in essence the top part. . .

[*Traduction*]

L'amendement est adopté.

La version modifiée de l'article 15 est adoptée.

Les articles 16 et 17 sont adoptés.

Article 18—*Procédure sommaire et peines*

M. Tobin: Je propose que l'article 18 du projet de loi C-52 soit modifié par substitution aux lignes 20 à 22, page 11, de ce qui suit:

passible d'une amende maximale de 15,000$ et d'un emprisonnement maximal de 12 mois ou de l'une de ces peines.

Comme dans tous mes autres amendements, il s'agit de donner aux tribunaux la possibilité d'imposer des peines plus sévères. Le montant maximal de l'amende tient compte du fait que cette loi ne risque pas d'être modifiée de nouveau avant longtemps.

L'amendement est adopté.

La version modifiée de l'article 18 est adoptée.

Les articles 19 à 22 inclusivement sont adoptés.

Article 23

M. Mantha: Je propose que l'article 23 du projet de loi C-52 soit modifié par a) substitution, à la ligne 18, page 12, de ce qui suit:

23.(1) L'article 136 de la même loi est. . .

b) insertion, après la ligne 30, page 12, de ce qui suit:

(2) Si le présent article entre en vigueur avant l'entrée en vigueur de l'article 19 de la loi modifiant la Loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz, l'article 136 de la Loi sur la marine marchande du Canada, édicté par cette loi, se lit comme suit:

136. Le capitaine d'un remorqueur ou d'un autre navire, tenu d'avoir un capitaine muni d'un certificat, mais employé de façon à n'avoir pas besoin de congé ainsi qu'il est dit ci-dessus, doit présenter son certificat de capitaine, ainsi que le certificat de son mécanicien, à tout préposé des douanes qui le lui demande, et, pour chaque contravention au présent article, ce capitaine est passible d'une amende maximale de 100$.

M. Tobin: Notre intention est claire. Nous voudrions que M. Mantha propose seulement la première partie de l'amendement du gouvernement car si nous l'adoptons comme il vient d'être lu, je ne pourrai pas proposer mon amendement à l'amendement qui a pour objet de porter l'amende de 100$ à 1,000$. Plutôt que de proposer des amendements à un amendement, je voudrais que l'on adopte seulement la première partie pour le moment.

[*Text*]

Actually what would have to happen is that I would have to move my amendment first. I would move the bottom part only.

Mr. Thacker: You are only saying that $100 becomes $1,000.

The Chairman: I do not think we can get into it. I think there is a procedural problem: we are amending a clause from another statute. My officials tell me they think there is a technical problem.

Mr. Tobin: I can solve it by giving my amendment to Mr. Mantha, because mine is identical to yours. The only difference is the $1,000 versus the $100, and he can move it.

The Chairman: There is no problem. If he wants to move it, he is more than welcome.

Mr. Tobin: I cannot amend something that is passed, and I think there is general agreement on the $1,000. Just say $1,000.That is all you have to do. Mr. Mantha will read $1,000, correct?

Mr. Thacker: From the government perspective there is no problem at all in terms of changing the amount. I just think there is a procedural problem there. The Speaker of the House can deal with it if it is a problem.

Mr. Tobin: It is not a problem.

Mr. Mantha: I am going to go to (b) and I am going to ask to change the wording to $1,000.

Mr. Angus: On the reworded 136, I notice that there are four differences between the one that is printed in the original bill before us and the amendment of today. They may be intentional changes, but the bill itself says "steamship" as opposed to "ship".

Mr. Tobin: We changed it over.

Mr. Angus: In line 26, it says "whenever so required". Down three, we have "his engineer" as opposed to "the engineer". Then we have "that master". Could I get some clarification on why those minor differences? Mr. Manery can perhaps tell us if they have any impact.

• 1610

Mr. Manery: Or do they have any impact?

Mr. Thacker: The amendments here were intended to reflect those accepted in Bill C-39. Because this bill may come into force before Bill C-39, we were trying to reflect the provisions adopted in that bill. That bill adopted provisions in clauses 136 and 137 which deal with the fines, but we have simply put those words into this bill. They are not new except that the bill as we printed it was from the original Canada Shipping Act, not from the amendments from Bill C-39.

The fine in this bill is for a captain who does not have his license with him. The provisions for not having a

[*Translation*]

En fait, je devrais en principe proposer mon amendement d'abord. Je proposerai seulement la deuxième partie.

M. Thacker: L'effet de votre amendement est de porter l'amende de 100$ à 1,000$.

Le président: Je ne pense pas que cela serait possible. Il y a une difficulté de procédure en ce sens que nous modifions l'article d'une autre loi. On m'informe que cela crée un problème sur le plan de la procédure.

M. Tobin: Je peux proposer une solution en donnant mon amendement à M. Mantha, car la seule différence concerne l'amende dont le maximum serait de 1,000$ plutôt que de 100$. Il pourra le proposer.

Le président: Très bien. S'il veut le proposer, il pourra le faire.

M. Tobin: Je ne peux pas modifier un article qui vient d'être adopté et je crois que nous sommes tous d'accord sur l'amende maximale de 1,000$. Il suffit donc que M. Mantha corrige le montant lors de sa lecture de l'amendement.

M. Thacker: Le gouvernement est tout à fait disposé à accepter ce changement de l'amende. Mais je crains que la procédure cause des problèmes. Si c'est le cas, le président de la Chambre pourra y remédier.

M. Tobin: Il n'y a pas de difficulté.

M. Mantha: Dans la partie b) je remplace donc la somme de 100$ par 1,000$.

M. Angus: Je remarque qu'il y a quatre différences entre le texte original de l'article 136 et celui qui nous est proposé aujourd'hui. Il s'agit peut-être de changements intentionnels mais dans le texte du projet de loi on voit «navire à vapeur» au lieu de «navire».

M. Tobin: Nous l'avons changé.

M. Angus: (Les trois autres changements signalés par M. Angus portent uniquement sur le texte anglais.) Pouvez-vous m'expliquer ces différences mineures; M. Manery pourra peut-être nous dire si elles auront des conséquences.

M. Manery: Ou est-ce des changements sans conséquence?

M. Thacker: L'amendement proposé ici tient compte des changements apportés au projet de loi C-39. Puisque ce projet de loi pourra entrer en vigueur avant le projet de loi C-39, il est important d'assurer la concordance entre les deux. C-39 comporte des dispositions concernant les articles 136 et 137 sur les amendes, et nous les avons simplement reprises ici. Le texte que vous voyez dans le projet de loi C-52 a été tiré tel quel de la Loi sur la marine marchande du Canada, et n'est pas la version modifiée adoptée par le projet de loi C-39.

On prévoit ici une amende pour le capitaine qui ne peut pas présenter son certificat de capitaine. Dans une

[*Texte*]

certificate or not being qualified are in an earlier provision where we provide a fine of $10,000. This is in the Canada Shipping Act, and the department perceives it as a problem because it means we are amending the Canada Shipping Act, which Parliament already dealt with in Bill C-39.

Mr. Tobin: That is understood, and many of the people around this table also dealt with the Canada Shipping Act. All we are setting is a maximum for a judge. The first time a guy does not have a certificate, the judge probably will give him a $10 fine and tell him to be smarter next time. If it happens seven times, he may want to do more than give him a $100 fine in order to wake him up to the necessity of having. . . It is just providing a realistic maximum and understanding that this thing may not open again for a long time. Of course it is an amendment to the Canada Shipping Act as well; that is where section 136 comes from.

Amendment agreed to.

Clause 23 as amended agreed to.

Clause 24 agreed to.

On clause 25—*Application*

Mr. Gass: I move that clause 25 of Bill C-52 be amended (a) by striking out line 33 on page 12 and substituting the following:

25.(1) Subsection 705.(1) of the said Act is

and (b) by adding immediately after line 3 on page 13 the following:

If this section comes into force before the coming into force of section 79 of An Act to amend the Canada Shipping Act and to amend the Arctic Waters Pollution Prevention Act, the Maritime Code Act and the Oil and Gas Production and Conservation Act in consequence thereof, then subsection 705.(1) of the Canada Shipping Act, as enacted by that Act, shall read as follows:

705.(1) The provisions of Part II except section 130, Part X, Part XIV except sections 647 to 649 and 651 to 655, Parts XVI to XX and Part XXII apply in respect of dynamically supported craft used in navigation and wherever in these provisions vessels, ships or steamships are referred to, such references shall be construed as including dynamically supported craft used in navigation.

Mr. Tobin: May I just ask you what all that means in layman's language?

Mr. Manery: This amendment is simply to get rid of the reference to Part XV, the old coasting trade provisions in the Canada Shipping Act.

Amendment agreed to.

[*Traduction*]

disposition antérieure on prévoit une amende de 10,000$ pour le capitaine non qualifié qui n'a pas de certificat. Il s'agit d'une disposition de la Loi sur la marine marchande du Canada et il est important de faire concorder les différents textes car la Loi sur la marine marchande du Canada a déjà été modifiée par le projet de loi C-39.

M. Tobin: Beaucoup des membres de ce Comité faisaient partie du groupe qui a étudié la Loi sur la marine marchande du Canada. Il s'agit simplement d'établir une amende maximale pour le juge. La première fois que le capitaine n'est pas en mesure de présenter son certificat, le juge va sans doute imposer une amende de 10$ en lui disant de faire attention à l'avenir. À la septième contravention, il estimera sans doute qu'il faut une amende de plus de 100$ pour qu'il commence à comprendre l'importance d'avoir. . . Il s'agit donc d'avoir une amende maximale réaliste en tenant compte du fait qu'il se passera longtemps avant qu'on puisse modifier cette loi. Bien entendu, il s'agit aussi d'un amendement de la Loi sur la marine marchande du Canada d'où est tiré l'article 136.

L'amendement est adopté.

La version modifiée de l'article 23 est adoptée.

L'article 24 est adopté.

Article 25—*Application*

M. Gass: Je propose que l'article 25 du projet de loi C-52 soit modifié par a) substitution, à la ligne 33, page 12, de ce qui suit:

25.(1) Le paragraphe 705.(1) de la même loi

b) insertion, après la ligne 4, page 13, de ce qui suit:

Si le présent article entre en vigueur avant l'entrée en vigueur de l'article 79 de la Loi modifiant la loi sur la marine marchande du Canada et, en conséquence, la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, la Loi sur le code maritime et la Loi sur la production et la conservation du pétrole et du gaz, le paragraphe 705.(1) de la Loi sur la marine marchande du Canada, édicté par cette loi, se lit comme suit:

705.(1) Les dispositions de la partie II, sauf l'article 130, des parties X et XIV, à l'exception des articles 647 à 649 et 651 à 655, des parties XVI à XX et de la partie XXII, s'appliquent aux engins à portance dynamique utilisés en navigation; toute mention de bâtiment, navire ou navire à vapeur dans ces dispositions est présumé viser ces engins.

M. Tobin: Pouvez-vous expliquer cette mesure pour le profane?

M. Manery: Cet amendement vise simplement à supprimer la mention de la partie XV, les anciennes dispositions de la Loi sur la marine marchande du Canada en matière de cabotage.

L'amendement est adopté.

[*Text*]

Clause 25 as amended agreed to.

Clause 26 agreed to.

• 1615

On clause 27—*Coming into force*

Mr. Thacker: I move that clause 27 of Bill C-52 be amended by striking out lines 14 to 16 and substituting the following:

ship or that benefits from an exemption made pursuant to section 665 of the Canada Shipping Act, this Act shall apply to such ship

It is a technical amendment and I would ask Mr. Gauthier to explain it to us.

Mr. Gauthier: Mr. Chairman, this amendment is required because events have simply overtaken us. The reference in the exact bill, in subclause 27.(2), to the coasting trade exemption order 1986-87 is now spent. There is a regulation being worked up, which is in the stages of publication in *The Canada Gazette*, that will have impact after March 31 of this year. In order to have the bill keep up with the regulations, the old regulation ceases to exist and the new regulation will come into place.

Mr. Tobin: On British ships.

Mr. Gauthier: That is correct. But a new one will replace it.

Mr. Tobin: What is the new regulation?

Mr. Gauthier: I believe it is called "the coasting trade exemption regulations".

Mr. Tobin: What does it do?

Mr. Gauthier: It does basically the same thing, Mr. Tobin, as the existing one, with some differences.

Mr. Tobin: What does the existing regulation do?

Some hon. members: Oh, oh.

The Chairman: It is not that exciting, Mr. Angus, I can assure you.

Mr. Manery: The existing regulations provide the authority for the Minister of National Revenue to exempt foreign vessels from entering into the coasting trade when there is no suitable Canadian vessel. Under the provisions as they existed, we had to do that on a yearly basis. When we put in the amendments in Bill C-39, we amended this section, so it would allow us to do it on a continuing basis. So under Bill C-39 we have issued a new order that would allow the Minister of National Revenue to exempt ships when there is no civil trade issue.

Mr. Tobin: Yes, but I am interested in British ships. They continue to have—

Mr. Manery: That is exactly right. It continues as it did in the past.

Mr. Tobin: Why?

[*Translation*]

La version modifiée de l'article 25 est adoptée.

L'article 26 est adopté.

Article 27—*Entrée en vigueur*

M. Thacker: Je propose que l'article 27 du projet de loi C-52 soit modifié par substitution aux lignes 17 à 20, page 13, de ce qui suit:

navires britanniques ou aux navires qui bénéficient d'une exemption sous le régime de l'article 665 de la Loi sur la marine marchande du Canada.

C'est un amendement technique, je vais demander à M. Gauthier de l'expliquer.

M. Gauthier: Monsieur le président, cet amendement est nécessaire parce que les événements nous ont dépassés. Dans le projet de loi on fait allusion au décret d'exemption pour la cabotage de 1986-1987 et ce décret est maintenant expiré. On est en train de mettre au point un règlement, qui sera publié par étapes dans la *Gazette du Canada* et qui s'appliquera après le 31 mars de cette année. Pour que le projet de loi suive les nouveaux règlements, ce changement s'impose.

M. Tobin: Il s'agit des navires britanniques.

M. Gauthier: Effectivement. Il y aura un nouveau règlement à ce sujet.

M. Tobin: Quel est le nouveau règlement?

M. Gauthier: Je pense qu'on l'appelle règlement sur les exemptions pour le cabotage.

M. Tobin: Quel est son effet?

M. Gauthier: Essentiellement le même que le règlement actuel, à quelques exceptions près.

M. Tobin: Quel est l'effet du règlement actuel?

Des voix: Oh, oh.

Le président: Le sujet n'est pas passionnant, je vous assure, monsieur Angus.

M. Manery: Le règlement actuel donne au ministre du Revenu national l'autorité d'exempter des navires étrangers de la disposition concernant le cabotage quand il n'y a pas de navires canadiens pour s'en prévaloir. Sous le régime actuel cette exemption devait se renouveler chaque année. Dans le projet de loi C-32, nous avons modifié cette disposition afin d'avoir un règlement permanent. Ainsi, le projet de loi C-39 permet au ministre du Revenu national d'exempter les navires quand il n'y a pas de différend en matière de commerce civil.

M. Tobin: Mais je m'intéresse aux navires britanniques. Ils continuent à bénéficier. . .

M. Manery: Exactement, comme par le passé.

M. Tobin: Pour quelle raison?

[*Texte*]

Mr. Manery: Because we could not, by regulation, do something that is set out in the act. We cannot get rid of British ships by a regulation. We must amend the act. That is one of the reasons we wanted to have a new Coasting Trade Act.

Mr. Tobin: The bottom line is that we are going to start treating them like everybody else; is that what you are telling me?

Mr. Manery: If you pass Bill C-52.

Mr. Tobin: My name is Tobin: I am from Cork County.

Amendment agreed to.

Clause 27 as amended agreed to.

Clause 1 agreed to.

Title agreed to.

Bill as amended agreed to.

The Chairman: Shall I report the bill, as amended, to the House?

Some hon. members: Agreed.

Mr. Thacker: Point of order, Mr. Chairman. I would just like to thank the members of the committee for sitting so patiently through lots of witnesses and then addressing their minds to the bill and applying them constructively. I think it is another example of parliamentary reform working well. Amendments came from all sides of the House and I think the bill is substantially improved. I thank the members under your capable chairmanship, Mr. Chairman, for a job well done.

The Chairman: Thank you very much.

Shall the committee order a reprint of the bill as amended for the use of the House of Commons.

Some hon members: Agreed.

Mr. Tobin: Mr. Chairman, just before we break, I want to make a similar statement. I want to congratulate you on your chairmanship and to agree with Mr. Thacker. This has been an excellent committee to work on and all members have worked together to bring good amendments to the bill.

Mr. Chairman, I want to apologize to my friend Mr. Angus for any heated words that were exchanged this morning. He is, as always, a very thorough, first-class member to serve with on committee. I would like to thank Mr. Thacker as well for his co-operation in this.

Some hon. members: Hear, hear!

Mr. Thacker: When I sat several years in opposition, we used to go after the officials quite viciously. Since being on the government side and being a Parliamentary Secretary, I am genuinely impressed with the high calibre of work performed on our behalf by our officials.

[*Traduction*]

M. Manery: Parce que nous ne pouvons pas supprimer cette disposition par règlement. Il faut modifier la loi. C'est une des raisons pour lesquelles nous voulions voir une nouvelle loi sur le cabotage.

M. Tobin: En fin de compte, nous allons leur accorder le même traitement qu'aux autres, est-ce bien cela que vous me dites?

M. Manery: Si vous votez le projet de loi C-52.

M. Tobin: Je m'appelle Tobin, je viens du comté de Cork.

L'amendement est adopté.

La version modifiée de l'article 27 est adoptée.

L'article 1 est adopté.

Le titre est adopté.

La version modifiée du projet de loi est adoptée.

Le président: Dois-je faire rapport de la version modifiée du projet de loi à la Chambre?

Des voix: D'accord.

M. Thacker: Un rappel au Règlement, monsieur le président. Je tiens à remercier les membres du Comité d'avoir fait preuve d'une grande patience en écoutant les nombreux témoins et en étudiant de façon si constructive ce projet de loi. Je pense que c'est encore un bon exemple des effets positifs de la réforme parlementaire. Des amendements ont été proposés par tous les partis et je crois que le projet de loi s'en trouve considérablement amélioré. Je remercie les membres du Comité de leur excellent travail sous votre présidence très capable, monsieur le président.

Le président: Je vous remercie.

Le Comité veut-il ordonner l'impression de la version modifiée du projet de loi pour l'usage de la Chambre des communes?

Des voix: D'accord.

M. Tobin: Monsieur le président, avant l'ajournement je voudrais faire une déclaration semblable. Je vous remercie de votre excellente présidence et, tout comme M. Thacker, je pense que le Comité a fait un excellent travail collectif d'amélioration du projet de loi.

Monsieur le président, je veux présenter mes excuses à mon ami M. Angus des propos vifs qui ont été échangés ce matin. Il est toujours un membre très consciencieux et capable. Je remercie aussi M. Thacker de sa collaboration.

Des voix: Bravo, bravo!

M. Thacker: Lors de mon séjour dans l'opposition, nous nous attaquions aux fonctionnaires sans pitié. Depuis que je fais partie du gouvernement comme secrétaire parlementaire, je dois dire que je suis très impressionné par la qualité du travail effectué pour nous par nos fonctionnaires.

[*Text*]

• 1620

Mr. Tobin: I hope that does not change when you get on the other side again.

Mr. Thacker: I would like to thank Mr. Manery, Miss Hecks and Mr. Gauthier for a job well done.

Le président: Je remercie, sans exception, tous les membres du Comité. Nous avons fait ensemble un bon exercice. Nous ferons l'envie d'autres comités législatifs. Je remercie également tous les fonctionnaires du ministère ainsi que le personnel de soutien qui nous ont permis de faire un travail ordinaire d'une façon extraordinaire.

Mr. Angus: Mr. Chairman, I would like to thank my colleagues here, plus those who filled in for me while I was in the riding or out sunbathing at the ski jumps in Calgary, watching the Olympics. Mr. Tobin, thank you for your kind words, and I say them back to you. I always enjoyed working with you over the years and will continue to do so. Thanks to the government, too, for their willingness to move along.

Mr. Tobin: This is unbelievable!

The Chairman: The meeting is adjourned.

[*Translation*]

M. Tobin: J'espère que vous serez encore du même avis quand vous retournerez dans l'opposition.

M. Thacker: Je voudrais remercier M. Manery, Mlle Hecks et M. Gauthier de leur excellent travail.

The Chairman: I wish to thank each and every one of the committee members. We have done a good job and we shall be the envy of the other legislative committees. I also want to thank the department officials who have enabled us to complete this ordinary task in an extraordinary manner.

M. Angus: Monsieur le président, j'aimerais remercier mes collègues et ceux qui m'ont remplacé pendant que j'étais dans ma circonscription ou en train de me bronzer au pieds des sauts à skis, de Calgary. Monsieur Tobin, je vous remercie de vos gentils propos et je vous les rends. Cela a toujours été un plaisir pour moi de travailler avec vous et j'espère que nous aurons cette occasion à l'avenir. Je remercie aussi le gouvernement de son esprit de collaboration.

M. Tobin: Je rêve!

Le président: La séance est levée.

Canada Post Postage paid
Postes Canada Port payé
Book rate
Tarif des livres
K1A 0S9
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Canadian Government Publishing Centre,
Supply and Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnements et Services Canada,
Ottawa, Canada, K1A 0S9

WITNESSES

From the Department of Transport:

Grant Manery, Director, International Shipping Branch;

Mark Gauthier, Legal Counsel.

TÉMOINS

Du ministère des Transports:

Grant Manery, directeur, Politique maritime internationale;

Maître Mark Gauthier, conseiller juridique.

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

CANADA

INDEX

LEGISLATIVE COMMITTEE ON

BILL C-52
Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act

HOUSE OF COMMONS

Issues 1-9 • 1987-1988 • 2nd Session • 33rd Parliament

Chairman: Marcel R. Tremblay

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

GUIDE TO THE USERS

This Index is a subject-based and cross-referenced index which provides subject analysis as well as corresponding entries under the names of individual Members of Parliament.

Each participating Member and witness has a global entry, based on the order of reference that covers all pages where he/she spoke.

Knowles, Hon. Stanley (NDP—Winnipeg North Centre)
Regional Economic Expansion Department estimates,
1984-1985, main, **15:**9, 11-2, 19

Issue page

Testimony and debate are analysed for subject content and the entries are arranged alphabetically.

Member **Knowles**
subject entry Steel industry, **15:**9

Main subject **Steel industry**
sub-heading Exports, **15:**9

Included in the index are several headings that may be particularly useful; a list under Witnesses shows all appearances by organizations before the Committee; the heading Orders of Reference lists all matters studied by the committee; the section Procedure and Committee business records all items of a procedural nature including those listed in the Minutes.

The index is extensively cross-referenced to account for organization of subject detail and varying terminology. Cross-references to a first sub-heading are denoted by a long dash "—".

Women *see* Canadian Forces—Training

A list of dates of meetings of the committee with the corresponding issue numbers may be found under the heading "Dates and Issues" on the following page.

The most common abbreviations found in the Index are as follows:

A = Appendices Amdt. = Amendment M. = Motion S.O. = Standing Order

Political affiliations: L = Liberal PC = Progressive Conservative NDP = New Democratic Party Ind = Independent

---

For further information contact the
Index and Reference Branch—992-8976

GUIDE TO THE USERS

INDEX

HOUSE OF COMMONS LEGISLATIVE COMMITTEE

OFFICIAL REPORT

SECOND SESSION—THIRTY-THIRD PARLIAMENT

DATES AND ISSUES

—1987—

October: 14th, 1.

—1988—

February: 2nd, 1; 9th, 2; 11th, 3; 23rd, 4; 24th, 5; 25th, 6.

March: 3rd, 7; 8th, 8; 10th, 9.

Ace
Container ship, maiden voyage, Montreal, Que. to Corner Brook, Nfld., Tobin accompanying, 3:25

Acting Chairman *see* Procedure and Committee business

Aird, John *see* Shipping—Canadian ships, Competitiveness

Airline industry
Deregulation, Canadian ownership provisions, legislative requirements, 9:28-9, 32, 35

Alberta Forest Products Association *see* Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act (Bill C-52)—References

Allen, John (External Affairs Department)
Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act (Bill C-52), 1:7, 39-40

Angus, Iain (NDP—Thunder Bay—Atikokan)
Coasting trade, 1:20-4, 26-8, 30-6, 55, 58-9, 79-82, 103; 7:7-9, 16; 9:30, 37-42, 44-5, 52; 9:24-7, 43-4, 46-8
Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act (Bill C-52), 1:20-8, 30-40, 50, 55-9, 78-82, 100-1, 103; 7:6-9, 14-7; 8:7-16; 9:21-7, 30, 33, 36-48, 52, 56
Committee, 9:56
Cruise ship industry, 1:37-8, 100; 8:12-3
Fishing vessels, 8:10-2
Hydrocarbon production platforms, 8:8-9
Marine scientific research, 1:39-40; 8:13-5
Pilotage regulations, 7:6-7, 14-5
Pilots, 7:15
Procedure and Committee business
Bills, 8:7-9; 9:30, 33
Meetings, 1:13
Members, 8:16
Organization meeting, 1:10-5
Witnesses, 1:10-4
M. (Tobin), 1:25
Salvage operations, 1:100-1
Shipbuilding industry, 1:23, 56-7, 59, 101
Shipping, 1:20-2, 34-5
Ships, 7:17
Transportation, 1:20

APTC *see* Atlantic Provinces Transportation Commission

Arctic *see* Oil and gas exploration; Shipbuilding industry—Soviet Union

Armitage, Ramsay (Atlantic Provinces Transportation Commission)
Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act (Bill C-52), 2:3, 5-22

Atlantic Accord *see* Oil and gas exploration

Atlantic provinces *see* Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act (Bill C-52)—References; Forest products—Intercoastal shipping; Marine transportation; Shipping—Chemicals, Caustic soda

Atlantic Provinces Transportation Commission
Role, 2:5
See also Coasting trade—Foreign flagships; Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act (Bill C-52)—References; Marine transportation—Regional development; Witnesses

Atlantic Superior see Ships—Foreign flagging

B.C. Ferry Corp. *see* Cruise ship industry

Baird, R.R. (Canadian Manufacturers Association)
Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act (Bill C-52), 6:3, 9-15

Baker, George (L—Gander—Twillingate)
Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act (Bill C-52), 1:66-9

Balance of trade *see* Forest products—Shipments to United States

Bankruptcies *see* Coasting trade—United States; *Prince George*

Benjamin, Les (NDP—Regina West)
Coasting trade, 2:9-12, 16-7, 23-5, 27, 30-1, 47, 49-50, 57-8; 8:25-8
Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act (Bill C-52), 2:9-12, 16-7, 23-5, 27, 30-1, 35, 47-50, 53, 56-8, 66-70, 72, 75-7; 4:19; 5:10, 12, 16-22, 26-7, 32-4; 8:25-9
Cruise ship industry, 5:18-9, 21-2, 27, 32-4
Emergency measures, 2:11
Forest products, 2:66-70, 75-7
Railways, 2:66
Shipbuilding industry, 2:9-10
Shipping, 2:31
Transportation, 2:47-8

Bennett, G. (Council of Forest Industries of British Columbia)
Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act (Bill C-52), 2:4, 59-77

Bernier see Ships—Petro-Canada vessel

Bill C-39 *see* Canada Shipping Act (amdt.)

Boyle, Andrew (Seafarers International Union)
Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act (Bill C-52), 1:8, 72-95, 97-104

Brazil *see* Ships—Foreign flagging, Canada Steamship Lines

Briefs *see* Procedure and Committee business

British Columbia *see* Cruise ship industry

"British ship" *see* Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act (Bill C-52)—References

Buffalo, N.Y. *see* Cruise ship industry

Bulk carriers *see* Shipbuilding industry—Soviet Union

Cabinet *see* Governor in Council

Cabotage *see* Coasting trade

Callaghan, Angus (Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers)
Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act (Bill C-52), 2:4, 41-3, 45, 48-9

Campbell, Ian (Canadian Tour Boat Association)
Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act (Bill C-52), 5:3, 22-35

Canada Benefits Plan *see* Oil and gas exploration—Atlantic Accord

Canada-Newfoundland Offshore Petroleum Board *see* Oil and gas exploration—Atlantic Accord

Canada Oil and Gas Lands Administration, Energy, Mines and Resources Department *see* Witnesses

Canada Salt Company *see* Coasting trade—Foreign flagships; Shipping—Salt; Witnesses

Canada Shipping Act
Coasting trade provisions, eliminating, 9:53
See also Coasting trade—Safety standards; Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act (Bill C-52)—References; Hydrocarbon production platforms; Transportation—User pay principle

Canada Shipping Act (amdt.)(Bill C-39) *see* Coasting trade—Ship captains

Canada Steamship Lines *see* Ships—Foreign flagging

Canada-United States agreements *see* Canada-United States Free Trade Agreement; Cruise ship industry—Safety standards

Canada-United States Defence Production Sharing Agreement *see* Defence equipment—Ships

Canada-United States Free Trade Agreement *see* Coasting trade; Cruise ship industry—United States; Shipbuilding industry—Free trade agreement; Ships—Imports; Transportation—Free trade agreement

Canadian Ambassador see Ships—Foreign flagging

Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers
Membership, 2:42
See also Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act (Bill C-52)—References; Witnesses

Canadian citizenship *see* Ships—Registration

Canadian Coast Guard *see* Coasting trade—Foreign flagships

Canadian content, ownership *see* Airline industry; Coasting trade—Canadian fleet; Hydrocarbon production platforms; Shipping Federation of Canada; Ships—Crown corporations

Canadian crew requirements *see* Coasting trade—Foreign flagships; Cruise ship industry—Foreign/non-duty paid ships; Oil and gas exploration—Arctic coasting trade; Ships

Canadian Empress
Construction, cost, Canadian standards, certification, 5:4
See also Cruise ship industry—Economic impact

Canadian fleet *see* Coasting trade; Forest products—Intercoastal shipping; Grain transportation and handling; Intercoastal trade; Merchant marine; Oil and gas exploration—Arctic coasting trade; Shipping—Transborder traffic

Canadian Manufacturers Association
Membership, 6:4
See also Coasting trade—Cabotage—Foreign flagships; Transportation—Free trade agreement—User pay principle; Witnesses

Canadian Maritimes Industries Association
Background, formerly Canadian Shipbuilding and Ship Repairing Association, 1:41
See also Coasting trade—Cabotage; Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act (Bill C-52)—References; Hydrocarbon production platforms; Shipbuilding industry; Witnesses

Canadian Merchant Service Guild
Establishment, mandate, membership, 2:37-8
See also Coasting trade—Cabotage; Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act (Bill C-52)—References; Cruise ship industry—Foreign/non-duty paid ships; Witnesses

Canadian Patrol Frigate Program *see* Defence equipment

Canadian Pioneer see Ships—Foreign flagging

"Canadian ship" *see* Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act (Bill C-52)—References

Canadian Shipbuilding and Ship Repairing Association *see* Canadian Maritimes Industries Association

Canadian Shipowners Association
Status, 3:18-9

Canadian Shippers Council *see* Hydrocarbon production platforms—Coasting trade

Canadian Tour Boat Association
Background, membership, 5:22-3
See also Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act (Bill C-52)—References; Cruise ship industry—Passenger movements; Witnesses

Canadian Transport Commission
Abolition, replacing with National Transportation Agency, Bill C-52 consequential amendments, 1:16, 19; 8:7
See also Coasting trade—Foreign flagships; Witnesses

Caustic soda *see* Shipping—Chemicals

CBRT&GW *see* Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers

Cement *see* Shipping

Chairman, decisions and statements *see* Procedure and Committee business

Challinor, D.W. (MIL Davie Incorporated)
Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act (Bill C-52), 1:7, 47-63, 66-7, 70

Chemicals *see* Shipping

Chevrier, Richard (Committee Clerk)
Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act (Bill C-52), 6:18

Citizenship *see* Canadian citizenship

Clark, James (Rideau St. Lawrence Cruise Ships)
Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act (Bill C-52), 5:3-22

Clarke, J.Y. (Canadian Maritimes Industries Association)
Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act (Bill C-52), 1:7, 41-7, 53, 55-61, 63-6, 68, 71

CMA *see* Canadian Manufacturers Association

CMIA *see* Canadian Maritimes Industries Association

CN Marine *see* Ferries

Coastal Fisheries Protection Act *see* Fishing vessels

Coasting trade
Cabotage, United States Jones Act model, implications, etc., 1:81
Canadian Manufacturers Association position, 6:4-5, 14
Canadian Maritimes Industries Association position, 1:70-1
Canadian Merchant Service Guild position, 2:49-50, 55
Competitiveness, impact, 1:82-4; 6:4
Cost increases, shippers, 1:70-1
Professional Great Lakes Pilots Corporation position, 7:16-7
Seafarers International Union position, 1:76
Studies, inquiries, 1:18, 22-4; 6:5
Canadian fleet, 1:16, 18, 20
Canadian content regulations, SIU position, 1:72, 79-80
Competitiveness, 1:63, 71; 2:47
Crews, non-Canadian, 1:79
Dual radar requirements, extension to foreign ships, SIU recommendation, 1:77, 87
Foreign-built, percentage, 1:45, 79
Rates, 2:9-10, 16-7, 34-5
Monitoring, industry consultations, etc., 1:28-31
Takeovers by United States interests, free trade agreement investment provisions, Canadian content requirements, proposals, implications, etc., 9:24-39
Coastal tonnage, Canadian/foreign fleets carrying, percentages, 1:95, 98-9; 2:7-8; 6:13-4; 8:18-9, 21
Container traffic, regulations, circumventions, 1:99
Definition, 1:26; 4:13
East coast, DMA vessels role, 3:5
Foreign flagships, temporary entry, waiver system, 1:17-8, 20-2
Abuses, last minute applications, notice period requirement, recommendations, feasibility, etc., 1:72, 77-9; 2:18-9, 40, 44-5, 54-8, 64-5; 3:6, 13-4, 16-7, 25, 27-9; 7:8-9; 8:16-7, 21-3; 9:42-3
Applications, 14-day notice period, requirement, amendment, 8:16-24
Canadian crew requirement, possibility, 2:43, 48-9, 54-5; 7:16; 9:37-9
Canadian ships, availability, suitability
Applicant determining, reverse onus, proposal, 2:58
Criteria, commercial/economic, Bill C-52 provision, DMA position, etc., 3:6, 10-3, 21-2; 9:45-8
Governor in Council determining, 1:31; 2:15-6, 40, 42-4, 47, 54-6, 64-5; 3:6
Rates, competitive level requirement, APTC recommendation, 2:6-8, 10-2, 16-7
Reservation system, NTA role, etc., 1:26-9, 59; 2:58-9; 3:6
Canadian Transport Commission role, commendation, 3:6
Customs duty, 1/120 of 25%
Canada Salt Company shipments, effects, employment impact, etc., 2:23-9, 31-5
Competition impact, CMA position, elimination, 6:5-11, 14-8
Dominion Marine Association position, 3:17-8; 6:6-7
Elimination, APTC recommendation, 2:6, 12-5
Introduction, previous government, 6:17
Nova Scotia position, increase, 3:27, 29-31, 34
Consecutive renewals, limit, single-trip permits, etc., 1:46-7, 58-9; 7:9, 16; 9:39-45
Dominion Marine Association position, 3:5-6

Coasting trade—*Cont.*
Foreign flagships, temporary entry, waiver...—*Cont.*
Emergency situations, 2:57, 64-5; 3:13-4; 8:17, 20, 23-4
Employment impact, 7:17
Exemption regulations, amending, 9:54-5
Exemptions, automatic, 2:41, 53
Extended waivers, 1:32, 34-5
See also Shipping—Chemicals
Free trade agreement, effect, 8:22
Labour conditions, wages, international standards, compliance, Employment and Immigration Department monitoring, 1:30-1
Rulings, timeframe, 2:7-8, 17-20, 30
Safety certificates, Canadian Coast Guard requirements, 1:29
Safety standards, international codes, violations, 1:85-6, 90
Tariffs, 1:18, 29-30
United States Jones Act exemption provision, comparison, 1:33-4
Wages, 2:9-10, 12, 49; 3:21; 7:10; 9:46
International Federation of Unions standards, compliance, monitoring, 1:85
Waiver application summary, availability, 1:31-2, 35-6; 2:77
Witnesses, positions, summarizing, 8:17-9
See also Coasting trade—Great Lakes—Safety standards; Ferries—CN Marine; Icebreakers; Intercoastal trade—Canadian fleet; Oil and gas exploration; Shipping—Salt
Free trade agreement, exclusion, impact, 1:19; 2:49; 3:4-5
Seafarers International Union position, 1:103-4
See also Coasting trade—Canadian fleet—Foreign flagships
Great Lakes
Cross-lakes trade, United States fleet, competitiveness, Jones Act impact, 3:5, 11; 9:28
Fleet, foreign flagging, rate, Bill C-52 impact, 7:4-5, 7-8, 10, 16
Foreign vessel *Kisla*, Canadian crew, 1:78
Intercoastal trade
Differentiating, 2:64
See also Intercoastal trade
International agreement, UNCTAD 40:40:20 policy, Canada non-signatory, 1:47
Jurisdiction, Bill C-52 extending to continental shelf, 1:17, 26
Legislation
Amendments, previous, 8:21-2
Review, studies, consultations, 1:16-7
See also Intercoastal trade
Non-duty paid class vessels, eliminating, SIU recommendation, 1:73, 76, 80-1
Safety standards
Domestic requirements, extending to foreign ships, 1:73, 76-7, 90-3; 8:24-8; 9:22-3
Enforcement, Canadian Coast Guard role, 1:86-7, 92
Equipment, devices, 8:25-7
Foreign ships, Canada Shipping Act, Non-Canadian Ship Safety Order, 1:95; 8:27-8
Stringency, competitiveness, impact, 1:93-5
United States ships, masters, competency, 7:6
See also Coasting trade—Foreign flagships
Ship captains, without licences, fines, maximum, increasing, Bill C-39 provisions, conformity, 9:51-3

Coasting trade—*Cont.*
Territorial jurisdiction, extending to 200-mile limit
Nova Scotia position, **3**:27, 33
Professional Great Lakes Pilots Corporation position, **7**:12
Shipbuilding industry position, **1**:48
United States
Bankruptcies, **1**:103
Domestic content restrictions, United States Jones Act provisions, **8**:19
See also Coasting trade—Canadian fleet—Foreign flagships—Safety standards
Vessel traffic service regulations, violations, fine, deterrent effect, **2**:41-2, 45, 50
See also Canada Shipping Act; Cruise ship industry—United States; Hydrocarbon production platforms; Oil and gas exploration—Arctic coasting trade; Pilotage regulations—Great Lakes

Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act (Bill C-52)—Minister of Transport
Consideration, **1**:5-105; **2**:5-77; **3**:4-37; **4**:4-23; **5**:4-45; **6**:4-19; **7**:3-17; **8**:6-28; **9**:21-56; as amended, **9**:55, carried, 20; report to House with amdts., **9**:55, agreed to, 20
Clause 1, **2**:36; **9**:55, carried, 20
Clause 2, as amended, **8**:8, carried, 3
Amdt. (Thacker), **8**:7, agreed to, 3
Clause 3, as amended, **8**:15, stood, 4; **9**:21, carried, 11
Amdt. (Tobin), **8**:8-9, agreed to, 3
Amdt. (Angus), **8**:8-12, 15, stood, 3; **9**:21, withdrawn by unanimous consent, 11
Amdt. (Fretz), **8**:12-3, agreed to, 4
Amdt. to amdt. (Tobin), **8**:12-3, agreed to, 4
Amdt. (Angus), **8**:13-5, negatived on recorded division, 4
Clause 4, as amended, **8**:28, carried, 4; reconsideration, **9**:22, agreed to by unanimous consent, 11; as amended, **9**:23, carried, 12; reconsideration, **9**:44, agreed to by unanimous consent, 14; as amended, **9**:45, carried, 14
Amdt. (Tobin), **8**:16-24, agreed to on recorded division, 4; decision rescinded, **9**:22, agreed to by unanimous consent, 11-2
Amdt. (Tobin), **8**:24-6, 28, withdrawn by unanimous consent, 4
Amdt. (Benjamin), **8**:26-8, withdrawn by unanimous consent, 4
Amdt. (Angus), **9**:44, agreed to, 14
Clause 5, **8**:29, stood, 5; as amended, **9**:42, carried, 13; reconsideration, **9**:44, agreed to by unanimous consent, 14; as amended, **9**:45, carried, 14
Amdt., **9**:12, agreed to
Amdt. (Angus), **9**:24-7, negatived by show of hands, 12
Amdt. (Tobin), **9**:27-39, negatived by show of hands, 12
Amdt. to amdt. (Angus), **9**:37-9, negatived by show of hands, 12
Amdt. (Angus), **9**:39-42, withdrawn by unanimous consent, 13
Amdt. (Angus), **9**:45, agreed to, 14
Clause 6, as amended, **9**:44, carried, 14
Amdt. (Tobin), **9**:42-3, agreed to, 13-4
Clause 7, as amended, **9**:44, carried, 14
Amdt. (Angus), **9**:44, agreed to, 14
Clause 8, as amended, **9**:48, carried, 14
Amdt. (Tobin), **9**:45-8, withdrawn by unanimous consent

Coasting Trade and Commercial Marine...—*Cont.*
Clause 8, as amended—*Cont.*
Amdts. (Tobin), **9**:48, agreed to, 14
Clause 9, as amended, **9**:48, carried, 15
Amdt., **9**:14-5, agreed to
Clause 10, as amended, **9**:48, carried, 15
Amdt., **9**:15, agreed to
Clause 11, new clause, M. to add (Johnson), **9**:48-9, carried, 15
Clause 12, as amended, **9**:49, carried, 15
Amdt. (Crofton), **9**:49, agreed to, 15
Amdt. (Tobin), **9**:49, agreed to, 15
Amdt. (Crofton), **9**:49, agreed to, 15
Clause 13, as amended, **9**:50, carried, 16
Amdt. (Johnson), **9**:49-50
Clause 14, **9**:50, carried, 16
Clause 15, as amended, **9**:51, carried, 19
Amdt. (Tobin), **9**:50, agreed to, 16
Amdt. (Fretz), **9**:50-1, agreed to, 16-8
Clause 16, **9**:51, carried, 19
Clause 17, as amended, **9**:51, carried, 19
Amdt., **9**:19, agreed to
Clause 18, as amended, **9**:51, carried, 19
Amdt. (Tobin), **9**:51, agreed to, 19
Clauses 19 to 22, **9**:51, carried severally, 19
Clause 23, as amended, **9**:53, carried, 19
Amdt. (Mantha), **9**:51-3, agreed to, 19
Clause 24, **9**:53, carried, 19
Clause 25, as amended, **9**:54, carried, 20
Amdt. (Gass), **9**:53, agreed to, 19-20
Clause 26, **9**:54, carried, 20
Clause 27, as amended, **9**:55, carried, 20
Amdt. (Thacker), **9**:54-5, agreed to, 20
Reprint, as amended, **9**:55, agreed to, 20
Title, **9**:55, carried, 20
References
Alberta Forest Products Association position, **2**:59
Amendments, **5**:27
Atlantic Provinces Transportation Commission brief, Atlantic provinces governments position, **2**:20-2
Consequential, **1**:19
See also Canadian Transport Commission
"British ship", Canada Shipping Act references, changing to "Canadian ship", **1**:17; **7**:8
Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers position, **2**:42-3, 47-9
Canadian Maritimes Industries Association position, **1**:46-7
Canadian Merchant Service Guild position, **2**:38, 41, 43, 47
Canadian Tour Boat Association concerns, **5**:25
Consultations, **1**:16-7, 64; **2**:60-1
Council of Forest Industries of British Columbia position, **2**:59-60, 65
Definitions, **1**:26
Affected parties, SIU position, **1**:80
Canadian ship, **1**:44-5; **8**:28-9; **9**:24-39
Commonwealth ship, defined as foreign ship, **3**:26
Foreign government ships, **1**:39
Foreign ships, **1**:89-90
Dominion Marine Association position, **3**:4
Exemptions, automatic, **1**:17-8, 36-7, 88-9; **2**:41, 53

Coasting Trade and Commercial Marine...—*Cont.*
References—*Cont.*
Forest industry, eastern provinces lumber producers position, 2:70
Nova Scotia position, 3:27-8, 34
Offences
Fines, increasing, 9:49, 51-3
Prosecutions, *ex parte*, authority, 9:49-50
Professional Great Lakes Pilots Corporation position, 7:4-5, 15-6
Purpose, 1:17, 19, 44, 47; 2:5; 3:4, 26; 4:7-8
Seafarers International Union position, 1:72-4, 87
See also Canadian Transport Commission; Coasting trade—Foreign flagships—Great Lakes—Jurisdiction; Coasting Trade Exemption Orders; Cruise ship industry; Fishing vessels; Hydrocarbon production platforms; Intercoastal trade; Manufacturers; Marine scientific research; Marine transportation—Regional development; Oil and gas exploration—Arctic coasting trade; Salvage operations; Shipbuilding industry; Shipping—Deep-sea fleet; Transportation—Deregulation; Unemployment
See also Orders of Reference; Report to House

Coasting Trade Exemption Orders
Incorporating in Bill C-52, 3:26-7

COGLA *see* Canada Oil and Gas Lands Administration, Energy, Mines and Resources Department

Collingwood, Ont. *see* Shipbuilding industry

Committee
Mandate, powers, 5:19, 44; 6:17-8
Members, co-operation, parliamentary reform, impact, 9:55-6
See also Procedure and Committee business

Commonwealth ships *see* Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act (Bill C-52)—References, Definitions

Competition *see* Coasting trade; Cruise ship industry—Safety standards; Grain transportation and handling; Manufacturers; Railways—Freight rates; Shipbuilding industry; Shipping—Canadian ships; Ships—Technology; Transportation—Freight rates

Container traffic *see Ace;* Coasting trade; Railways—Freight rates

Continental shelf *see* Coasting trade—Jurisdiction

Corner Brook, Nfld. *see Ace*

Council of Forest Industries of British Columbia *see* Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act (Bill C-52)—References; Intercoastal trade—Coasting trade legislation; Witnesses

Council of Marine Carriers
Membership, 3:19

Crofton, Patrick (PC—Esquimalt—Saanich)
Coasting trade, 8:17, 22; 9:43
Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act (Bill C-52), 8:17, 22; 9:43, 45, 49

Crosbie, Hon. John C. *see* Shipping—Salt

Crown corporations *see* Ships

Cruise ship industry
B.C. Ferry Corp. vessel, conversion to overnight excursion boat, possibility, Bill C-52 impact, 5:25-6
British Columbia, development, 2:51
Buffalo, N.Y. to Port Colborne, Ont. tours, Bill C-52 provisions applying, 1:38-9
Crews
Qualifications, licensing, 5:28-9
Training programs, funding, termination, 5:23
Economic impact, Port of Halifax, foreign/non-duty paid ships, *Canadian Empress* comparison, statistics, 5:6
Foreign/non-duty paid ships
Access, unrestricted, reciprocal access condition, proposal, feasibility, etc., 5:9, 15-9, 26-7, 32-4
Tourism industry, impact, Port of Vancouver, etc., 5:5-6, 11-2
Greek vessel, St. Lawrence River cruises, provisional licence, 5:13-4
Overnight accommodation, over 100 passengers, Bill C-52 exemption, 1:37-8, 102-3; 2:51
Canadian crew requirement, feasibility, 2:51-3
Canadian Merchant Service Guild position, 2:38-40, 46-7
Customs duties, waiving, remitting, 5:8-9
Dominion Marine Association position, 3:8, 22-3
Licences, provisional, temporary entry waivers, 5:7-10, 13-4, 20-2, 26
Passenger threshold, increase to 250, 5:12-3, 19-20, 25, 35; 8:12-3
Residency provision, 5:7
Rideau St. Lawrence Cruise Ships position, letter to Flora MacDonald, etc., 5:5-9
Seafarers International Union position, 1:87, 100
Halifax-Dartmouth Port Development Commission report, 5:6
International voyages, Bill C-52 definition, vagueness, 5:26-8, 36-9, 43-4
Layovers, possibility, 5:40-2
National Revenue Department ruling, seeking, possibility, 5:44
Safe haven provisions, 5:42
United States definition, comparison, 5:40-1
Passenger movements, Canadian Tour Boat Association members, statistics, 5:22-3
Regulations, circumventions, west coast, 1:102
Revival, Bill C-52 impact, 5:4, 6
Safety standards
Foreign/non-duty paid ships, exemption, unfair competition, equal application proposal, 5:5-9, 11-2, 14-6, 18-9, 22
Stringency, international standards, comparison, 5:16-7
United States Coast Guard standards, comparison, 5:23-4, 26-32, 35-7
Verification, Canada-United States reciprocal agreement, 5:43
Tickets, head tax imposition, possibility, foreign/non-duty paid ships, exemption, 5:26
Tour boat, typical, hypothetical example, 5:23
United States, Canadian vessels, regulations
Coasting trade, Jones Act restrictions, 5:7, 15-6, 18, 21-2
Gambling ships, beyond 12-mile limit, free trade agreement impact, 5:32-3

Cruise ship industry—*Cont.*
United States, Canadian vessels, regulations—*Cont.*
Standby crew requirement, cost, etc., 5:24, 31-2, 43
Waterton Lake, Alta., operator, American vessel owner, Bill C-52 impact, 5:25, 34
Wooden ships, distance from port of origin, restrictions, impact, Newfoundland/Prince Edward Island operators, 5:29-31
Working conditions, wages, foreign/non-duty paid ships, 2:38-40
See also Fishing vessels—Conversion; Shipbuilding industry

CSSRA *see* Canadian Shipbuilding and Ship Repairing Association

CTC *see* Canadian Transport Commission

Customs duties *see* Coasting trade—Foreign flagships; Cruise ship industry—Foreign/non-duty paid ships; Forest products—Intercoastal shipping; Hydrocarbon production platforms; Intercoastal trade—Foreign/non-duty paid ships; Shipbuilding industry—Refits and repairs; Shipping—Chemicals; Tariffs

Dalhousie University *see* Shipbuilding industry—Wages

de Lotbinière-Harwood, Bruce (Canada Oil and Gas Lands Administration, Energy, Mines and Resources Department)
Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act (Bill C-52), 4:3, 18, 21

Deep-sea shipping *see* Shipping

Defence equipment
Canadian Patrol Frigate Program, parts, Russian vessel transporting from Great Britain, 1:40-1, 47
Production, infrastructure, inadequacy, 1:53
Ships, Canada-United States Defence Production Sharing Agreement, contracts, United States auxiliary military ships, 1:50

Deregulation *see* Transportation

DMA *see* Dominion Marine Association

Documents *see* Procedure and Committee business

Dominion Marine Association
Membership
Fleet size, 3:5
West coast, 3:18-9
See also Coasting trade—East coast—Foreign flagships; Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act (Bill C-52)—References; Cruise ships—Foreign/non-duty paid ships; Great Lakes Pilotage Authority; Oil and gas exploration—Arctic coasting trade; Pilotage regulations—Great Lakes, Coasting trade; Shipping—Deep-sea fleet—Industry; Witnesses

DRIE *see* Regional Industrial Expansion Department

Duties *see* Customs duties; Import duties; Non-duty paid class ships; Tariffs

East coast *see* Coasting trade; Ferries; Oil and gas exploration

Eastern provinces *see* Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act (Bill C-52)—References, Forest industry; Forest products—Intercoastal shipping

Economic development *see* Cruise ship industry; Shipbuilding industry

Economies of scale *see* Shipbuilding industry—Competitiveness

Emergency measures
Ships, availability, 2:11-2
See also Coasting trade—Foreign flagships

Employment *see* Coasting trade—Foreign flagships; Oil and gas exploration—Atlantic Accord; Pilotage regulations—Great Lakes

Employment and Immigration Department *see* Coasting trade—Foreign flagships

Energy, Mines and Resources Department *see* Canada Oil and Gas Lands Administration

Engines *see* Shipbuilding industry—Equipment

Environment *see* Pilotage regulations—Great Lakes, Foreign

Equipment *see* Coasting trade—Safety standards; Shipbuilding industry

Europe *see* Shipbuilding industry—Contraction

Exemptions *see* Coasting trade—Foreign flagships; Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act (Bill C-52)—References; Coasting Trade Exemption Orders; Cruise ship industry—Foreign/non-duty paid ships—Safety standards—Tickets; Fishing vessels—Coastal Fisheries Protection Act jurisdiction; Hydrocarbon production platforms; Marine scientific research; Pilotage regulations; Shipbuilding industry—Free trade agreement; Taxation; Transportation—Free trade agreement

Exports *see* Grain transportation and handling; Shipbuilding industry—Technology

External Affairs Department *see* Witnesses

Ferries
CN Marine, foreign/non-duty paid ships, east coast, temporary entry waivers, 3:15-6

Filipinos *see* Ships—Petro-Canada

Fines *see* Coasting trade—Ship captains; Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act (Bill C-52)—References, Offences

Fisheries and Oceans Department *see* Marine scientific research—Foreign vessels

Fishing industry
Protection, 200-mile limit, 1:48, 62

Fishing vessels
Coastal Fisheries Protection Act jurisdiction, Bill C-52 exemption, 2:38
Restricting to vessels operating under treaty, proposal, 8:10-2
Conversion to passenger ships, 1:89
Government-operated, Bill C-52 provisions, exemption, 2:38
Imports, over 100 feet, duty-free, 1:89; 3:29
Seafarers International Union position, 1:89
25% tariff imposition, possibility, impact, 1:60-2
Modernization, 1:42-3, 60-1

Foreign-built ships *see* Coasting trade—Canadian fleet

Foreign flagging *see* Ships

Foreign flagships *see* Coasting trade

Foreign government ships *see* Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act (Bill C-52)—References, Definitions

Foreign/non-duty paid ships *see* Coasting trade; Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act (Bill C-52)—References, Definitions; Cruise ship industry; Defence equipment—Canadian Patrol Frigate Program; Ferries; Forest products—Intercoastal trade; Icebreakers; Intercoastal trade; Marine scientific research; Oil and gas exploration—Arctic coasting trade; St. Lawrence Seaway—Traffic delays; Salvage operations; Shipping—Chemicals—Salt; Ships

Foreign ownership *see* Canadian content, ownership; Shipping—Industry

Foreign shipyards *see* Shipbuilding industry—Refits and repairs

Forest industry *see* Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act (Bill C-52)—References; Transportation—Deregulation

Forest products
- Intercoastal shipping
  - Canadian fleet, capabilities, inadequacy, 2:60, 70, 75-6
  - Foreign/non-duty paid ships, temporary entry waivers, delays, impediments, 2:66-9, 71-4, 76-7
  - Panama Canal route, foreign/non-duty paid ships, temporary entry waivers, 3:9
  - Rail freight rates, water-competitive rates, United States comparison, etc., 2:61-4, 69-71, 74
  - Specialty shipments, to Atlantic provinces, 2:70
  - Through United States, re-entry, customs duty, 2:67-8
  - West to east, tonnage, value, United States comparison, etc., 2:60, 62, 64
- Shipments to United States
  - Balance of trade, statistics, requesting, 2:68
  - Panama Canal route, 2:66
- United States, shippers, costs, competitiveness, Jones Act impact, 2:61-3, 68

Forrestall, J.M. (PC—Dartmouth—Halifax East; Parliamentary Secretary to Minister of Regional Industrial Expansion and Minister of State for Science and Technology; Acting Chairman)
- Coasting trade, 1:30-1, 35, 85-6; 2:14, 50; 3:18; 7:16
- Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act (Bill C-52), 1:20, 23-4, 28, 30-1, 35, 38, 40, 58-9, 65-6, 68-70, 75, 80, 84-8, 96, 99; 2:14, 22, 29-32, 34-6, 50-3, 63, 65-6; 3:18, 23-4, 31, 34-5; 4:13-20, 22
- Cruise ship industry, 2:51-3
- Hydrocarbon production platforms, 4:15-7, 19-20, 22
- Marine industrial strategy, 3:34-5
- Marine scientific research, 1:40, 97-8
- Merchant marine, 1:96; 2:50; 3:24
- Oil and gas exploration, 2:65-6; 3:23
- Procedure and Committee business
  - Acting Chairman, 7:4
  - Clerk, 1:12
  - Documents, 1:23, 75
  - Meetings, 1:13-4
  - Organization meeting, 1:9-14

Forrestall, J.M.—*Cont.*
- Procedure and Committee business—*Cont.*
  - Printing, M., 1:9
  - Questioning of witnesses, 1:75
  - Quorum, M. (Ouellet), 1:9
  - Travel, 1:10-1
  - Witnesses, 1:13-4
- Railways, 3:23-4
- References, SIU membership, 1:84
- St. Lawrence Seaway, 2:30
- Salvage operations, 2:50-1
- Shipbuilding industry, 1:23-4, 69-70
- Shipping, 2:29-32; 7:8
- Ships, 4:13-4; 7:17

Free trade agreement *see* Canada-United States Free Trade Agreement

Freedom to Move see Transportation—Deregulation

Freight rates *see* Railways; Transportation

Fretz, Girve (PC—Erie)
- Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act (Bill C-52), 1:38, 102; 8:12; 9:50
- Cruise ship industry, 1:38, 102; 8:12

Friesen, Benno (PC—Surrey—White Rock—North Delta; Parliamentary Secretary to Minister of Employment and Immigration)
- Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act (Bill C-52), 3:18-21

Gambling ships *see* Cruise ship industry—United States

Gass, Mel (PC—Malpeque)
- Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act (Bill C-52), 9:53

GATT *see* General Agreement on Tariffs and Trade

Gauthier, Mark (Transport Department)
- Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act (Bill C-52), 9:13, 54

General Agreement on Tariffs and Trade *see* Oil and gas exploration—Atlantic Accord

Government *see* Coasting trade—Foreign flagships; Progressive Conservative Government

Government contracts *see* Shipbuilding industry

Government departments *see* Procedure and Committee business—Departmental officials; Witnesses

Governor in Council *see* Coasting trade—Foreign flagships

Grain transfer tax *see* Grain transportation and handling

Grain transportation and handling
- Exports, United States, Canadian fleet carrying, percentage, 1:16
- Grain transfer tax, 1:82
- Intercoastal shipping, Vancouver, B.C. to Halifax, N.S., Panama Canal route, cost-competitiveness, 3:9, 19
- Prince Rupert, B.C. terminal, subsidies, 1:82

Great Britain *see* Defence equipment—Canadian Patrol Frigate Program

Great Lakes *see* Coasting trade; Navigation schools; Pilotage regulations; Pilots; Shipping

Great Lakes Pilotage Act *see* Pilotage regulations—Great Lakes

Great Lakes Pilotage Authority
Board, Dominion Marine Association representation, 7:11-2

Greek vessels *see* Cruise ship industry—Foreign/non-duty paid ships

Groulx, J.J. (Canadian Transport Commission)
Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act (Bill C-52), 1:7, 27-35, 41; 2:4, 73-4, 76

Halifax/Dartmouth Industries Limited *see* Shipbuilding industry—Policy

Halifax-Dartmouth Port Development Commission *see* Cruise ship industry

Halifax, N.S. *see* Grain transportation and handling—Intercoastal shipping; Hydrocarbon production platforms; Port of Halifax

Hall, Norman (Dominion Marine Association)
Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act (Bill C-52), 3:3-25

HDIL *see* Halifax/Dartmouth Industries Limited

Head tax *see* Cruise ship industry—Tickets

Hydrocarbon production platforms
Canada Shipping Act, exemption, 4:5, 14-5
Inclusion, *Ocean Ranger* inquiry recommendation, conflicting interpretations, 4:12, 19
Canadian content requirements
Canadian Maritimes Industries Association position, 1:45-8
Feasibility, lead-time requirements, 1:50-2
Industrial benefits, Bill C-52 provisions, exemption, 4:11, 16-7
Coasting trade, non-involvement, Bill C-52 automatic exemption, 3:29, 31-6; 4:5, 12-3, 15, 19-22
Canadian Shippers Council position, 6:18
Removing, amendment, 8:8-9
Construction, 4:23
Halifax, facilities, capabilities, 3:34
Foreign
Customs duty, 25%, operating within 200-mile limit, 4:17-8
See also Hydrocarbon production platforms—Safety
Legislation affecting, 4:5-6
Pollution regulations, applicability, 4:23
Safety standards, 4:23
Foreign rigs, Bill C-52 exemptions, SIU position, 1:72-3, 79
Sedco 710 rig, 1:72
United States, Jones Act, coverage, 4:19
See also Ocean Ranger; Shipbuilding industry; Ships—Definition

Icebreakers
Foreign, temporary entry waivers, 7:9

Import duties *see* Shipbuilding industry

Imports *see* Fishing vessels; Ships

Industrial benefits *see* Hydrocarbon production platforms—Canadian content

Industrial strategy *see* Marine industrial strategy

Infrastructure *see* Defence equipment; Research and development

Intercoastal trade
Activity, review, McNeal-Hildebrand report, 1982, 2:66
Canadian fleet, capabilities, developing, waiver system, impact, 3:9-10, 20
Coasting trade legislation, exclusion, 2:60
Reincorporating, Bill C-52 provisions, Council of Forest Industries of British Columbia position, 2:60-1, 64, 74-5
Foreign/non-duty paid ships, customs duties, elimination, possibility, 3:22
Panama Canal route, viability, 3:19-20
West coast, 1:32-3
See also Coasting trade; Forest products; Grain transportation and handling

International agreements *see* Canada-United States Defence Production Sharing Agreement; Canada-United States Free Trade Agreement; Coasting trade; Cruise ship industry—Safety standards; Salvage operations

International codes *see* Coasting trade—Foreign flagships

International Federation of Unions
Membership, role, 1:85
See also Coasting trade—Foreign flagships, Wages

International voyages *see* Cruise ship industry

ITF *see* International Federation of Unions

Ivy Lea Thousand Islands Boat Tours *see* Witnesses

Japan *see* Shipbuilding industry—Contraction—Productivity

Johnson, Morrissey (PC—Bonavista—Trinity—Conception)
Coasting trade, 1:90-4, 98-9; 2:12-4, 17-20, 32-5; 3:16-8, 21, 25, 33-4; 6:13-4; 8:17, 21-3, 25-8; 9:23, 25, 30-1, 35, 38-9, 41
Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act (Bill C-52), 1:60-2, 68-9, 88-94, 98-9, 104; 2:12-4, 17-20, 32-5; 3:15-8, 21, 24-5, 33-4; 4:17-8, 20-1, 23; 5:12-8, 22, 27-31, 41-3; 6:12-4, 17, 19; 8:12, 15, 17, 21-3, 25-8; 9:23, 25, 30-1, 35, 38-9, 41, 48-9
Cruise ship industry, 5:12-8, 22, 27-31, 41-3; 8:12
Ferries, 3:15-6
Fishing industry, 1:60
Fishing vessels, 1:89
Hydrocarbon production platforms, 3:33-4; 4:17, 20-1, 23
Marine scientific research, 8:15
Oil and gas exploration, 1:60; 3:24-5
Pollution, 1:104
Procedure and Committee business, questioning of witnesses, 5:17
References, 2:56
St. Lawrence Seaway, 1:90
Shipbuilding industry, 1:61-2
Shipping, 1:104; 2:32-4; 6:12-3; 8:22; 9:48-9
Ships, 1:68-9, 89, 104; 9:30

Jones Act *see* United States

King, Fred (PC—Okanagan—Similkameen)
Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act (Bill C-52), 2:58-9, 64, 66

Kisla *see* Coasting trade—Great Lakes

Labour conditions *see* Coasting trade—Foreign flagships

Labour relations *see* Shipping—Deep-sea

Lakes *see* Great Lakes; Pilotage regulations—Stringency

Layovers *see* Cruise ship industry—International voyages

Legislation *see* Airline industry—Deregulation; Bills; Coasting trade; Hydrocarbon production platforms; Transportation—Deregulation

Liberia *see* Shipping—Canadian ships; Ships—Foreign flagging

Licences, certificates *see* Coasting trade—Ship captains; Cruise ship industry—Foreign/non-duty paid ships; Pilotage regulations

Liens *see* Ships—Seizure

Liquified gas carriers *see* Oil and gas exploration—Arctic

MacDonald, Hon. Flora *see* Cruise ship industry—Foreign/non-duty paid ships

Manery, Grant (Transport Department)
Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act (Bill C-52), 1:7, 11, 20, 23-7, 29, 34, 36-9; 8:3, 27; 9:11, 13, 33-4, 36-7, 52-5

Mantha, Moe (PC—Nipissing)
Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act (Bill C-52), 9:51-2

Manufactured goods *see* St. Lawrence Seaway

Manufacturers
Competitiveness, Bill C-52 impact, 6:6

Marine industrial strategy
Formulation
Complexity, 3:34-5
Nova Scotia role, 3:28-9
Studies, 3:35
See also Shipbuilding industry—Policy

Marine scientific research
Definition, Bill C-52 not addressing, 1:39-40
Foreign vessels, Bill C-52 exemptions, 1:39-40; 2:40
Restricting to joint government activities, proposal, 8:13-5
Fisheries and Oceans Department joint multinational project, 1:87-8

Marine transportation
Costs, government regulation, 3:19-20
Regional development role, Atlantic provinces, 2:5-6
Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act (Bill C-52) effects, APTC position, 2:8-9
Nova Scotia, 3:26

Maritime provinces *see* Atlantic provinces

McNeal-Hildebrand report *see* Intercoastal trade—Activity

Merchant marine
Canadian carriers, competitiveness, 3:5, 24, 30

Merchant marine—*Cont.*
Career prospects, 1:84
Development
Feasibility, 1:96-8
Need, urgency, 2:26-7, 29, 31, 42, 47, 50

Merriam, Thomas G. (Nova Scotia Department of Development)
Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act (Bill C-52), 3:3, 26-34, 36

MIL Davie Incorporated *see* Witnesses

Military ships *see* Defence equipment

Montreal, Que. *see Ace*

M.V. Arctic *see* Oil and gas exploration—Arctic coasting trade

NAPVO *see* National Association of Passenger Vessel Owners

National Association of Passenger Vessel Owners
Headquarters, 5:36

National Revenue Department *see* Cruise ship industry—International voyages

National Transportation Agency *see* Canadian Transport Commission; Coasting trade—Foreign flagships

Navigation schools
Great Lakes, closures, 7:5

Newfoundland *see* Cruise ship industry—Wooden ships; Shipping—Salt

Non-Canadian Ship Safety Order *see* Coasting trade—Safety standards

Non-duty paid class ships *see* Foreign/non-duty paid ships

Nova Scotia *see* Coasting trade—Foreign flagships—Territorial jurisdiction; Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act (Bill C-52)—References; Marine industrial strategy; Marine transportation

Nova Scotia Accord *see* Oil and gas exploration

Nova Scotia Department of Development *see* Witnesses

NTA *see* National Transportation Agency

Ocean Ranger
Crew, training, qualifications, 1:36
Disaster inquiry *see* Hydrocarbon production platforms—Canada Shipping Act

Oil and gas exploration
Arctic coasting trade
Canadian fleet, priority, Bill C-52 provisions protecting, 2:65-6, 70, 72
Dominion Marine Association members, fleet, expansion, possibility, 3:23
Foreign/non-duty paid ships
Canadian crew requirements, possibility, 2:42
Waiver applications, 1:60
Increase, 1:43
Liquefied gas carriers, Canadian company constructing, possibility, 3:24-5
M.V. Arctic role, 3:23

Oil and gas exploration—*Cont.*
Atlantic Accord
Canada Benefits Plan, employment, "full and fair opportunity" provision, 4:6-8
General Agreement on Tariffs and Trade, conformity, 4:9-10
Canada-Newfoundland Offshore Petroleum Board, role, 4:7
Development platform, mode, provincial control, 4:10-1
Safety provisions, 4:6
East coast, offshore development, acceleration, 1:43, 48
Nova Scotia Accord, 4:6
See also Hydrocarbon production platforms

Oil crisis *see* Shipbuilding industry—Contraction

Orders of Reference, 1:3-4; 9:3

Organization meeting *see* Procedure and Committee business

Organizations appearing *see* Witnesses

Ouellet, Hon. André (L—Papineau)
Procedure and Committee business
Meetings, 1:14
Organization meeting, 1:9, 12-4
Quorum, M., 1:9
Witnesses, 1:12-3

Panama *see* Ships—Foreign flagging

Panama Canal *see* Forest products—Intercoastal shipping—Shipments to United States; Grain transportation and handling; Intercoastal trade; Railways—Freight rates

Parliamentary reform *see* Committee

Parschin-Rybkin, Tamara (Canada Oil and Gas Lands Administration, Energy, Mines and Resources Department)
Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act (Bill C-52), 4:3, 6, 11-6, 20-3

Passengers *see* Cruise ship industry

Petro-Canada *see* Ships

Pilotage *see* Welland Canal

Pilotage certificates *see* Pilotage regulations—Great Lakes

Pilotage licences *see* Pilotage regulations—Great Lakes

Pilotage regulations
Great Lakes
Coasting trade shipmasters, pilotage certificate requirement, Great Lakes Pilotage Act provision, 7:6
Dominion Marine Association exemption, 7:7
Foreign shipmasters, pilotage licence requirement, Great Lakes Pilotage Act provision, 7:6, 11-2
Amendments, possibility, 15 one-way trips requirement, safety, environmental, employment implications, 7:5-7
See also Great Lakes Pilotage Authority
Purpose, safety implications, 7:14-5
St. Lawrence River, 7:14
Stringency, rivers/lakes, comparison, 7:6

Pilots
Great Lakes
Number, 7:12

Pilots—*Cont.*
Great Lakes—*Cont.*
Salaries, 7:12-3, 15
United States, competency, 7:6

Pollution
Regulations
Penalties, 1:104
See also Hydrocarbon production platforms

Port Colborne, Ont. *see* Cruise ship industry—Buffalo, N.Y.

Port of Halifax *see* Cruise ship industry—Economic impact

Port of origin *see* Cruise ship industry—Wooden ships

Port of Vancouver *see* Cruise ship industry—Foreign/non-duty paid ships

Prince Edward Island *see* Cruise ship industry—Wooden ships

Prince George
Bankruptcy, factors, 1:102-3

Prince Rupert, B.C. *see* Grain transportation and handling

Procedure and Committee business
Acting Chairman, taking Chair, 6:3; 7:4
Bills
Amendments
Acceptance, three parties proposing same amendment, 8:9
Admissibility, 9:29-33
Chairman's ruling, 9:33
Substantive change, withdrawing, 8:7-8
Introducing, sequence, 8:9
Redrafting, 8:7
Clause by clause study
Delay, 9:39
Explanation, departmental official providing, 1:25
Proceeding, 8:6-7
Scheduling, 6:18-9
Clauses
Consideration, order, standing Clause 1, Standing Orders provision, 8:7
Briefing notes, officials providing, 1:14-5
Briefs, submissions, 4:4; 6:19
Chairman
Absence, 1:12-3
Appointment by Deputy Speaker, 1:9
Members commending, 9:55
Clerk
Commendation, 1:9, 12
See also Procedure and Committee business—Witnesses, Appearances
Departmental officials
Availability, meeting witnesses after meeting, 5:44
Members commending, 9:55-6
See also Procedure and Committee business—Bills—Briefing notes
Documents
Availability, English only, informal distribution, 1:23, 74-5
Tabling, 5:4
Both official languages, 1:71-2

Procedure and Committee business—*Cont.*
Information, additional, requesting, 5:22
Witnesses providing at later date, 1:35, 55, 77; 2:65, 68, 75, 77; 3:36; 4:19
Meetings
Adjourning *see* Procedure and Committee business—Parliamentary Secretary
Cancelling, unanimous consent, seeking, 1:15, 25, agreed to
Late starting, Members apologizing to witnesses, 6:4, 6
Scheduling, 2:36
Block system, conflicts, 1:13-4
Morning session, 1:14
Suspending, 9:21
See also Procedure and Committee business—Organization meeting
Members, leaving early
Waiting for replacement, member requesting, 8:16
See also Procedure and Committee business—Parliamentary Secretary
Minister, appearing before Committee, scheduling, 1:12, agreed to, 5
Organization meeting, 1:9-15
Parliamentary Secretary, leaving early, meeting adjourning, 9:39, 41
Printing, minutes and evidence, 750 copies, M. (Forrestall), 1:9, agreed to, 5
Questioning of witnesses
Curtailing, bells ringing, anticipating, 5:17
Relevance, 1:75
Scheduling, 3:8, agreed to
Time limit, discretion of Chairman, 1:9-10, agreed to, 5
Quorum, meeting and receiving/printing evidence without, M. (Ouellet), 1:9, agreed to, 5
Travel, necessity, 1:10-1
Witnesses
Appearances
Grouping by category, 1:14
Requesting, 6:18-9
Scheduling, Clerk to contact organizations on lists, 1:13-4, agreed to, 5-6
Calling to table, 2:72
Inviting, 2:35-6, agreed to, 3
Ms. (Tobin), 1:25, agreed to, 7; 3:36, agreed to, 3
Provincial governments, Clerk to contact, 2:35, agreed to, 3
Lists, assembling, 1:10-2, 16
Opening statements, summarizing, 2:59
Reappearing, possibility, 4:19
See also Procedure and Committee business—Information—Questioning

Productivity Improvement Grants *see* Shipbuilding industry—Subsidies

Professional Great Lakes Pilots Corporation
Establishment, purpose, 7:4
See also Coasting trade—Cabotage—Territorial jurisdiction; Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act (Bill C-52)—References; Witnesses

Profile of Shipbuilding in Canada, A *see* Shipbuilding industry—Sector profile

Progressive Conservative Government *see* Shipbuilding industry—Revitalization

Prosecutions *see* Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act (Bill C-52)—References, Offences

Provinces
Oil and gas exploration—Atlantic Accord, Development
Governments *see* Procedure and Committee business—Witnesses, Inviting

Provisional licences *see* Cruise ship industry—Foreign/non-duty paid ships

Radar *see* Coasting trade—Canadian fleet, Dual radar requirement

Railways
Freight rates
Containers, deregulation, impact, 3:21
Equal rates for equal distance concept, Panama Canal opening, impact, 2:66
Water-competitive rates, Panama Canal alternative, effects, 3:20-4
See also Forest products—Intercoastal shipping

Reciprocal access *see* Cruise ship industry—Foreign/non-duty paid ships

Refits and repairs *see* Shipbuilding industry

Reflagging *see* Foreign flagging

Regional development *see* Marine transportation

Regional Industrial Expansion Department *see* Shipbuilding industry—Competitiveness—Rationalization—Sector profile

Regulations *see* Transportation—Deregulation

Reid, Joe (PC—St. Catharines)
Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act (Bill C-52), 1:36, 38, 63-6

Report to House, 9:4-10

Research and development
Infrastructure, need, 1:84
See also Marine scientific research

Reservation system *see* Coasting trade—Foreign flagships

Residency provisions *see* Cruise ships—Foreign/non-duty paid ships

Retaliatory powers *see* Shipping—Canadian ships

Revenue Canada *see* National Revenue Department

Rideau St. Lawrence Cruise Ships *see* Cruise ship industry—Foreign/non-duty paid ships; Shipbuilding industry—Cruise ships; Witnesses

Rimouski *see* Ships—Foreign flagging

Rivers *see* Pilotage regulations—Stringency; St. Lawrence River

Robichaud, Fernand (L—Westmorland—Kent)
Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act (Bill C-52), 5:9-11, 18-9, 22, 31, 39-40; 7:5-6, 13-4
Cruise ship industry, 5:10-1, 31, 40
Pilotage regulations, 7:5-6
Pilots, 7:6

Robichaud, Fernand—*Cont.*
Procedure and Committee business, information, 5:22
Shipbuilding industry, 5:10; 7:13-4

Safe haven *see* Cruise ship industry—International voyages

Safety certificates, inspections *see* Coasting trade—Foreign flagships; Ships—Foreign flagging

Safety standards *see* Coasting trade; Cruise ship industry; Hydrocarbon production platforms; Oil and gas exploration—Atlantic Accord; Pilotage regulations—Great Lakes—Purpose

Sailors *see* Taxation

St. Lawrence River *see* Cruise ship industry—Foreign/non-duty paid ships; Pilotage regulations

St. Lawrence Seaway
Shipments, manufactured goods, volume, 3:21
Tolls, increases, 1:82
Traffic delays
Valleyfield, Que. bridge, foreign ship damaging, 1:86, 90; 2:30
Welland Canal, locks, wall collapse, 2:30
See also Shipping—Chemicals, Caustic soda

Salt *see* Shipping

Salty lakers *see* Ships

Salvage operations
Companies, number, decline, 1:101
Foreign/non-duty paid ships, territorial waters, Bill C-52 provisions, international agreements, relationship, 2:40, 50-1
Restricting to Canadian flagships, beyond 12-mile limit, impediments, 1:100-1

Schools *see* Navigation schools

Science and technology *see* Research and development; Technology

Seafarers *see* Unemployment

Seafarers International Union
Membership, decline, 1:95
See also Coasting trade; Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act (Bill C-52)—References; Cruise ship industry—Foreign/non-duty paid ships; Fishing vessels; Forrestall—References; Hydrocarbon production platforms—Safety standards; Shipbuilding industry—Future—Policy; Ships—Import tariffs; Witnesses

Sedco 710 see Hydrocarbon production platforms

Self-unloading equipment *see* Shipbuilding industry—Technology; Ships—Foreign flagging, Canada Steamship Lines

Shipbuilding industry
Canadian ships, foreign flagging, impact, 7:5, 8, 13-4
Collingwood, Ont., closure, 1:55, 83
Commercial shipping requirements, forecasting, 1:42-3
Competitiveness
Economies of scale, impact, 1:56
International comparison, DRIE study, etc., 1:23-4, 47-8, 65, 74-5, 83

Shipbuilding industry—*Cont.*
Construction, lead time requirements, 1:59
Contraction
Causes, 1:41-2
Europe, 1:22
Japan, 1:22, 48
Oil crisis, 1970s, relationship, 1:75
Cruise ships, construction, Bill C-52 impact, decline, 5:5
Rideau St. Lawrence Cruise Ships, construction plans, 5:10
Economic development, relationship, 1:24
Equipment, engines, domestic construction capabilities, 1:61-2
Free trade agreement, impact
Canadian Maritimes Industries Association position, 1:43-4
Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act (Bill C-52) provisions, effects, 1:44
United States Jones Act, exemption, 1:43
See also Shipbuilding industry—Refits
Future
Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act (Bill C-52) passage, impact, forecasting, 1:53-5
Seafarers International Union position, 1:75-6
Government contracts, percentage, importance, 1:42, 49, 54
Hydrocarbon production platforms, construction technology, "zone by stage" logic, 1:57
Investment, incentives, stability, importance, 1:83-4
Policy, development, 8:19-20
Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act (Bill C-52), relationship, 1:24-5, 63-5
Departments involved, 1:65
Seafarers International Union position, 1:94
Studies, HDIL evaluation, 3:29
Urgency, need, 1:49, 52-4, 71; 2:26-7, 42
Productivity, Japan, improvements, 1:66
Rationalization, upgrading, 1:48-9, 52-5
Consultations, DRIE ministerial working group, CMIA role, etc., 1:64-5
Refits and repairs
Canadian shipyards performing, mandatory requirement, possibility, 1:45, 101
Foreign shipyards performing, 25% import duty
Phase-out, 10-year period, free trade agreement provision, impact, 1:18-9, 43-4
United States, comparison, 50% duty, 1:43-4, 49-50
Soviet Union ships, embargo, lifting, impact, 1:69-70
Revitalization, Progressive Conservative Government promise, fulfillment, CMIA position, 1:44
Sector profile, DRIE study, *A Profile of Shipbuilding in Canada*, 1:49-50
See also Shipbuilding industry—Competitiveness
Shipyards *see* Shipbuilding industry—Refits and repairs—Subsidies
Soviet Union
Bulk carriers, Arctic capabilities, construction, 1:54
See also Shipbuilding industry—Refits and repairs
Subsidies, 1:55-6
Inefficient shipyards, 1:54-6
Other countries, comparison, 1:44, 48, 50, 53, 56-7; 2:9, 28-9; 4:18; 6:8; 8:19-20; 9:28

Shipbuilding industry—*Cont.*
Subsidies—*Cont.*
Shipbuilding Industry Assistance Program/Productivity Improvement Grants, phasing-out, 1:17, 44, 55
Technology
Exports, government role, 1:83
Self-unloading equipment, Canadian developments, 1:83
See also Shipbuilding industry—Hydrocarbon production platforms
Wages, international comparison, disparities, 2:9-10
Dalhousie University study, etc., 1:65-6
Social programs, factor, 1:76
See also Coasting trade—Territorial jurisdiction

Shipbuilding Industry Assistance Program *see* Shipbuilding industry—Subsidies

Shipmasters *see* Coasting trade—Safety standards; Pilotage regulations—Great Lakes

Shipping
Canadian ships
Competitiveness, Canadian/Liberian/United States flags, comparison, John Aird study, 6:7
Foreign governments, unfair practices, Canadian government retaliatory powers, 9:48-9
See also Shipping—Cement—Chemicals—Transborder traffic
Cement, Canadian ships hauling, 6:13
Chemicals
Canadian ships
Availability, 6:13
Rates, competitiveness, 6:12-3
Foreign tankers, temporary entry waivers, customs duty, etc., 6:10-1
Great Lakes, extended waivers, 1:20-2, 32, 34-5; 7:9, 16
Caustic soda, St. Lawrence to Atlantic provinces, foreign/non-duty paid ships, waivers, 3:13
Deep-sea fleet
Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act (Bill C-52) not addressing, 1:18
Dominion Marine Association opposition, 1:104
Labour relations, strike-free agreements, 1:97
Size, decrease, historical, 7:8
Great Lakes
Shipping season, length, 9 months, 3:20
See also Shipping—Chemicals
Industry
Economic condition, recovery, factors, 2:41
Foreign ownership, restriction, 25%, DMA proposal, 3:7-8, 14-5; 6:6-8
Salt, Canada Salt Company movements, 2:23, 29-32
Newfoundland Department of Highways order, foreign vessel *Tinnes* delivering, temporary entry waiver, Crosbie objection, etc., 2:30, 33-4; 8:22
Transborder traffic, Canada-United States, Canadian fleet carrying, percentage, 1:16
See also Coasting trade; Intercoastal trade

Shipping Federation of Canada
Fleet, Canadian content, 7:12

Shipping season *see* Shipping—Great Lakes

Ships
Canadian crews
Cost, United States comparison, 3:11
Training, qualifications, 1:97, 104
Crown corporations acquiring, Canadian content requirements, 1:68
Definition, legal, hydrocarbon production platforms, inclusion, 1:36-7
Differentiating, conflicting interpretations, 4:11-5
Foreign, defining as non-duty paid ships, 1:89
Foreign flagging, 3:11-2
Atlantic Superior, Canadian Ambassador, Canadian Pioneer, Rimouski, The Paul Martin, 7:10
Canada Steamship Lines, Brazilian-built self-unloader, Liberian registration, likelihood, 7:17
Panamanian registration, 1:68-9
Safety inspections, 1:67-8
Tax implications, 1:67
Wages, factor, 7:10-1
See also Coasting trade—Great Lakes; Shipbuilding industry—Canadian ships
Import tariffs
25%, elimination, effects, 1:18-9
50%, imposition, SIU proposal, 1:89-90
Imports from United States, quantitative restrictions, free trade agreement provision, 3:7
Petro-Canada vessel, *Bernier,* Filipino crew, 1:80, 98
Registration
Canadian citizenship requirement, 9:30
See also Ships—Foreign flagging
Salty lakers, dual-purpose, 3:9
Seizure, sale, liens, recognizing, 1:16
Technology, *The Paul Martin,* competitiveness, 1:97-8
See also Cruise ship industry; Defence equipment; Emergency measures; Ferries; Fishing vessels; Foreign/non-duty paid ships; Foreign government ships; Gambling ships; Liquified gas carriers; Wooden ships *and see also* specific ships by name

Shipyards *see* Shipbuilding industry

Sidoroff, B.S. (Canada Salt Company)
Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act (Bill C-52), 2:3, 23-35

Sirpaul, Santosh (Committee Clerk)
References, commendation, 1:9, 12

SIU *see* Seafarers International Union

Sjoquist, Maury (Canadian Merchant Service Guild)
Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act (Bill C-52), 2:4, 37-41, 43-7, 49-59

Social programs *see* Shipbuilding industry—Wages

Soviet Union *see* Defence equipment—Canadian Patrol Frigate Program; Shipbuilding industry

Stevenson, R.A. (Professional Great Lakes Pilots Corporation)
Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act (Bill C-52), 7:3-17

Stress *see* Welland Canal—Pilotage

Studies *see* Coasting trade—Cabotage—Legislation; Marine industrial strategy; Shipbuilding industry; Shipping—Canadian ships

Subsidies *see* Grain transportation and handling—Prince Rupert terminal; Shipbuilding industry

Tankers *see* Shipping—Chemicals

Tariffs *see* Coasting trade—Foreign flagships; Customs duties; Duties; Fishing vessels—Imports; Ships—Import tariffs

Taxation
Exemptions, foreign-going sailors, possibility, 1:83, 94
Head tax *see* Cruise ship industry—Tickets
See also Grain transportation and handling—Grain transfer tax; Ships—Foreign flagging

Technology *see* Shipbuilding industry; Ships

Territorial waters *see* Coasting trade; Salvage operations; 12-mile territorial limit; 200-mile territorial limit

Thacker, Blaine A. (PC—Lethbridge—Foothills; Parliamentary Secretary to Minister of Transport; Acting Chairman)
Canadian Transport Commission, abolition, 1:16, 19
Coasting trade, 2:54, 56-7, 77; 6:17-8; 7:10, 12, 16-7
Cabotage, 1:18, 22-4, 70-1
Canadian fleet, 1:16, 18, 20; 9:29, 32, 34, 36-7
Coastal tonnage, 8:18, 21
Foreign flagships, 1:17-8, 20-2, 29-32, 34; 8:17-8, 20-3; 9:40, 42-4, 46-8, 54
Free trade agreement, 1:103-4
Jurisdiction, 1:17
Legislation, 1:16-7; 8:21
Safety standards, 1:95; 8:27
Ship captains, 9:52-3
Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act (Bill C-52), 1:15, 29-32, 34, 41, 70-1, 88, 95, 101, 103-4; 2:36, 54, 56-7, 72, 77; 3:8, 11-2; 4:5, 11-3, 15-6, 19; 5:4, 15, 19-21, 44; 6:4, 17-9; 7:9-13; 8:6-7, 9-14, 17-8, 20-3, 27-9; 9:21-2, 29-34, 36-7, 39-40, 42-4, 46-8, 50, 52-6
Committee, 6:17-8; 9:55
Cruise ship industry, 5:19-21, 44
Canadian ships, 1:103
Foreign/non-duty paid ships, 8:12
Fishing vessels, 8:10-1
Hydrocarbon production platforms, 4:5, 15-6, 19
Coasting trade, 8:8-9
Marine scientific research, 8:13-4
Pilotage regulations, 7:11-2
Pilots, 7:12-3
Procedure and Committee business
Acting Chairman, 6:3
Bills, 1:25; 6:18-9; 8:6-7, 9; 9:29-33
Briefing notes, 1:14-5
Briefs, 6:19
Chairman, 1:12-3; 9:55
Departmental officials, 9:55-6
Documents, 1:23; 5:4
Meetings, 1:14-5, 25; 2:36; 6:4; 9:21
Minister, 1:12
Organization meeting, 1:10-5
Questioning of witnesses, 3:8
Witnesses, 1:10-1, 13-4, 16; 2:36, 72; 6:18-9

Thacker, Blaine A.—*Cont.*
Salvage operations, 1:101
Shipping
Chemicals, 1:20-2
Deep-sea fleet, 1:18
Ships, 3:11-2; 4:11-3; 7:10-1
Transportation
Deregulation, 1:15-6
Free trade agreement, 1:19

The Paul Martin *see* Ships—Foreign flagging—Technology

Thomson, Ron (Ivy Lea Thousand Islands Boat Tours)
Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act (Bill C-52), 5:3, 35-45

Tinnes *see* Shipping—Salt

Tobin, Brian (L—Humber—Port au Port—St. Barbe)
Ace, 3:25
Airline industry, 9:28-9, 32, 35
Coasting trade, 1:26-9, 76-8, 95, 103; 2:6-8, 15-6, 20, 23-8, 43-5, 47, 53, 56-7, 64-5; 3:10-4, 29-31; 6:8-11, 15-8; 8:16-21, 23-8; 9:23-43, 45-8, 51-5
Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act (Bill C-52), 1:15, 23-9, 33, 36-8, 40-1, 49-54, 69, 73-9, 81-2, 88, 91, 95-9, 103; 2:6-9, 15-6, 18, 20, 22-9, 35-6, 43-7, 50-3, 56-7, 61-6, 70-7; 3:8-15, 22-3, 25, 29-36; 4:5-22; 6:6-11, 15-9; 8:6-21, 23-8; 9:22-43, 45-56
Committee, 6:18; 9:55
Cruise ship industry, 1:37; 2:46, 51-3; 3:22-3
Defence equipment, 1:40-1
Fishing vessels, 8:10-2
Forest products, 2:61-4, 66, 71-5, 77; 3:9
Hydrocarbon production platforms, 1:50-2; 3:31-2, 35-6; 4:5, 11-2, 14-7, 19-22; 6:18; 8:8-9
Intercoastal trade, 2:64-5, 74; 3:10, 22
Johnson, references, 2:56
Marine scientific research, 1:40; 8:13-5
Marine transportation, 2:8-9
Merchant marine, 1:96-8
Ocean Ranger, 1:36
Oil and gas exploration, 1:73; 3:33, 35-6; 4:5-11
Procedure and Committee business
Bills, 1:25; 6:18-9; 8:6-7, 9; 9:31, 39
Chairman, 9:55
Documents, 1:23
Information, 1:77
Meetings, 6:6
Parliamentary Secretary, 9:39, 41
Witnesses, 2:35-6, 72; 4:19; 6:18-9
Ms., 1:25; 3:36
Railways, 3:22
References *see Ace*
Seafarers International Union, 1:95
Shipbuilding industry, 1:23-5, 49-50, 52-4, 74-5; 2:26-9; 4:18; 6:8; 8:19-20; 9:28
Shipping, 3:11, 14-5; 6:6-8, 10-1
Ships, 1:36-7; 4:11-5
Transportation, 2:61; 6:8, 16-7; 8:19-20

Tolls *see* St. Lawrence Seaway

Tour boats *see* Cruise ship industry

Tourism industry *see* Cruise ship industry—Foreign/non-duty paid ships

Training *see* Cruise ship industry—Crews; Navigation schools; *Ocean Ranger;* Ships—Canadian crews

Transborder traffic *see* Shipping

Transport Department *see* Witnesses

Transportation
Deregulation, *Freedom to Move* document, concepts
Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act (Bill C-52) philosophy, relationship, **2**:47-8; **6**:4-5, 16; **8**:19-20
Forest industry position, **2**:61
Legislative package, **1**:15-6
See also Airline industry; Railways—Freight rates
Free trade agreement, exemption, **1**:19-20; **3**:7
Canadian Manufacturers Association position, **6**:5
Freight rates, competition, impact, **6**:8
User pay principle, introducing, Canada Shipping Act amendments, CMA position, **6**:16-7
See also Grain transportation and handling; Marine transportation; Shipping

Treaties *see* Fishing vessels

Tremblay, Marcel R. (PC—Québec-Est; Chairman)
Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act (Bill C-52), **5**:29; **7**:8, 15-7
Committee, **9**:56
Cruise ship industry, **5**:29
Procedure and Committee business
Bills
Amendments, **9**:33
Clause by clause study, **8**:6
Briefs, submissions, **4**:4
Chairman, appointment, **1**:9
Clerk, commendation, **1**:9
Departmental officials
Availability, **5**:44
Members commending, **9**:56
Documents, tabling, **1**:71-2; **5**:4
Information, requesting, **1**:35
Meetings, suspending, **9**:21
Organization meeting, **1**:9-15
Printing, minutes and evidence, M. (Forrestall), **1**:9
Questioning of witnesses, curtailing, **5**:17
Quorum, meeting and receiving/printing evidence without, M. (Ouellet), **1**:9
Witnesses
Appearances, **1**:13-4
Calling to table, **2**:72
Inviting, **2**:35-6
M. (Tobin), **1**:25
Lists, **1**:10-2

Tug boats *see* Welland Canal

UNCTAD *see* United Nations Conference on Trade and Development

Unemployment
Canadian seafarers, Bill C-52 provisions, impact, **2**:41

Unfair practices *see* Shipping—Canadian ships

United Nations Conference on Trade and Development *see* Coasting trade—International agreement

United States
Jones Act *see* Coasting trade; Cruise ship industry—United States; Forest products—United States; Hydrocarbon production platforms; Shipbuilding industry—Free trade agreement
See also Canada-United States agreements; Canada-United States Defence Production Sharing Agreement; Canada-United States Free Trade Agreement; Coasting trade; Cruise ship industry—International voyages—United States; Forest products; Grain transportation and handling; Pilots; Shipbuilding industry—Refits and repairs; Shipping—Canadian ships—Transborder traffic; Ships—Canadian crews—Imports from United States

United States Coast Guard *see* Cruise ship industry—Safety standards

User pay principle *see* Transportation

Valleyfield, Que. *see* St. Lawrence Seaway

Vancouver, B.C. *see* Grain transportation and handling; Port of Vancouver

Vessel traffic service regulations *see* Coasting trade

Wages, salaries *see* Coasting trade—Foreign flagships; Cruise ship industry—Working conditions; Pilots—Great Lakes; Shipbuilding industry; Ships—Foreign flagging

Waivers, waiver system *see* Coasting trade—Foreign flagships; Cruise ship industry—Foreign/non-duty paid ships; Ferries; Forest products—Intercoastal shipping; Icebreakers; Intercoastal trade; Oil and gas exploration—Arctic coasting trade; Shipping—Salt

Water-competitive rates *see* Forest industry—Intercoastal shipping; Railways—Freight rates

Waterton Lake, Alta. *see* Cruise ship industry

Watson, J.J. (Professional Great Lakes Pilots Corporation)
Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act (Bill C-52), **7**:3, 9-11, 16-7

Welland Canal
Pilotage
Pilots, stress area, **7**:13
Tug boats, non-use, **7**:15
See also St. Lawrence Seaway

West coast *see* Cruise ship industry—Regulations; Dominion Marine Association; Intercoastal trade

Western provinces *see* Forest products—Intercoastal shipping

Whelan, Dan (Canada Oil and Gas Lands Administration, Department of Energy, Mines and Resources)
Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act (Bill C-52), **4**:3-11, 15-22

White, Graeme L.M. (Canadian Manufacturers Association)
Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act (Bill C-52), **6**:3-9, 12-8

Wiersma, Donald S. (Canadian Manufacturers Association)
Coasting Trade and Commercial Marine Activities Act (Bill C-52), **6**:3, 8-12, 14, 16

Witnesses (organizations)
Atlantic Provinces Transportation Commission, 2:3, 5-22
Canada Oil and Gas Lands Administration, Energy, Mines and Resources Department, 4:3-23
Canada Salt Company, 2:3, 23-35
Canadian Brotherhood of Railway Transport and General Workers, 2:4, 41-3, 45, 48-9
Canadian Manufacturers Association, 6:3-18
Canadian Maritimes Industries Association, 1:7, 41-7, 53, 55-61, 63-6, 68, 71
Canadian Merchant Service Guild, 2:4, 37-41, 43-7, 49-59
Canadian Tour Boat Association, 5:3, 22-35
Canadian Transport Commission, 1:7, 27-35, 41; 2:4, 73-4, 76
Council of Forest Industries of British Columbia, 2:4, 59-77
Dominion Marine Association, 3:3-25
External Affairs Department, 1:7, 39-40
Ivy Lea Thousand Islands Boat Tours, 5:3, 35-45
MIL Davie Incorporated, 1:7, 47-63, 66-7, 70
Witnesses (organizations)—*Cont.*
Nova Scotia Department of Development, 3:3, 26-34, 36
Professional Great Lakes Pilots Corporation, 7:3-17
Rideau St. Lawrence Cruise Ships, 5:3-22
Seafarers International Union, 1:8, 72-95, 97-104
Transport Department, 1:7, 11, 20, 23-7, 29, 34, 36-9; 8:3, 27; 9:11, 13, 33-4, 36-7, 52-5
See also individual witnesses by surname
Wooden ships *see* Cruise ship industry
Working conditions *see* Cruise ship industry
"Zone by stage" logic *see* Shipbuilding industry—Hydrocarbon production platforms
12-mile territorial limit *see* Cruise ship industry—United States; Salvage operations
40:40:20 policy *see* Coasting trade—International agreement
200-mile territorial limit *see* Coasting trade—Territorial jurisdiction; Fishing industry—Protection; Hydrocarbon production platforms—Foreign

CANADA

INDEX

DU

COMITÉ LÉGISLATIF SUR LE

Projet de loi C-52

Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicules nos 1-9 • 1987-1988 • 2e Session • 33e Législature

Président: Marcel R. Tremblay

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada, Approvisionnements et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Published under authority of the Speaker of the House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

Available from the Canadian Government Publishing Centre, Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

GUIDE DE L'USAGER

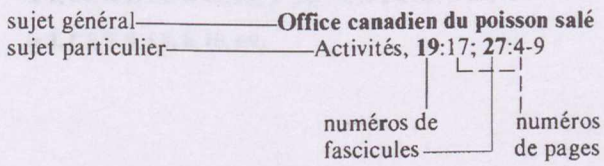
Cet index couvre les sujets ayant fait l'objet de discussions lors des séances de ce comité. Les dates et les numéros des fascicules contenant les procès-verbaux et témoignages des séances du comité sont répertoriés dans les pages préliminaires sous le titre «DATES ET FASCICULES».

Les sujets, ainsi que les noms des intervenants, sont inscrits par ordre alphabétique et en caractères gras de même que les numéros des fascicules. Chaque référence peut apparaître sous les deux rubriques afin de faciliter l'accès à l'information.

Pêches
Pacifique, **11**:31

Oberle, M. F. (PC—Prince George—Peace river)
Pêches, **11**:31

L'exemple suivant illustre la méthode d'indexation employée.



Certains sujets d'importance commandent des descripteurs spéciaux tels que: Appendices; Ordre de renvoi; Procédure et Règlement; Témoins; Votes en Comité, etc.

L'index est dit croisé parce qu'il comporte des renvois. Les renvois à un sous-titre sont indiqués par un long trait.

Nigeria. *Voir* Poisson—Exportations

sujet abordé sous cette autre rubrique — **Géothermie**
Allusions, 1:34; **11**:4-18
Voir aussi Chauffage collectif, système

titre-sujet préféré à un autre — **Énergie atomique.** *Voir plutôt* Énergie nucléaire

Les abréviations et symboles employés sont les suivants:

A=appendice. Am.=amendement. Art.=article. M.=motion.

Affiliations politiques: L — Libéral; PC — Progressiste conservateur; NPD — Nouveau parti démocratique; Ind. — indépendant; L Ind. — Libéral indépendant.

S'adresser à la division de l'Index et références pour toute demande de renseignements additionnels—992-7645

INDEX

COMITÉ LÉGISLATIF DE LA CHAMBRE DES COMMUNES

COMPTE RENDU OFFICIEL

DEUXIÈME SESSION, TRENTE-TROISIÈME LÉGISLATURE

DATES ET FASCICULES

—1987—

Octobre: le 14, f.1.

—1988—

Février: le 2, f.1; le 9, f.2; le 11, f.3; le 23, f.4; le 24, f.5; le 25, f.6.

Mars: le 3, f.7; le 8, f.8; le 10, f.9.

Acier, industrie
Hamilton, Ont., expéditions vers Vancouver, C.-B., chemins de fer, tarifs, établissement en fonction du coût du transport maritime, **3**:20-1

Administration de pilotage des Grands lacs. *Voir* Grands lacs—Pilotage—Capitaines

Administration du pétrole et du gaz des terres du Canada
Représentants, témoignages. *Voir* Témoins
Voir aussi Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52; Comité—Témoins, comparution, convocation, etc.

Affaires extérieures, ministère
Représentant, témoignage. *Voir* Témoins

Allen, maître John (ministère des Affaires extérieures)
Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52, **1**:39-40

Angus, Iain (NPD—Thunder Bay—Atikokan)
Cabotage, **1**:20-4, 27-8, 30-5, 55, 58-9, 79-82; **7**:8-9
Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52, **1**:20-8, 30-9, 50, 55-9, 78-82, 100-1, 103; **7**:6-9, 11, 14-7; **8**:7-17; **9**:21-7, 30, 33, 36-48, 52, 56
Chantiers maritimes, **1**:56
Comité, **1**:25
Séance d'organisation, **1**:10-3
États-Unis, **1**:33
Grands lacs, **7**:6, 14-5
Libre-échange, accord, **1**:20, 103
Navires, **1**:23, 55
Navires de croisière, **1**:103
Plates-formes de forage, **1**:57
Procédure et Règlement, **9**:30
Recherche et sauvetage, **1**:100-1

Arctique, région. *Voir* Cabotage; Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52—Dispositions; Transports maritimes

Armitage, Ramsay (Commission des transports de l'Atlantique)
Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52, **2**:5-22

Association canadienne des bateaux de croisière
Activités, représentation, etc., **5**:22-3
Navires de bois, nombre, **5**:29
Représentant, témoignage. *Voir* Témoins
Voir aussi Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52

Association canadienne des manufacturiers
Activités, représentation, etc. **6**:4
Représentants, témoignages. *Voir* Témoins
Voir aussi Cabotage—Navires étrangers; Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52; Transports maritimes, compagnies—Propriété étrangère, limitation à 25%, Dominion Marine Association, proposition

Association pétrolière canadienne. *Voir* Comité—Témoins, comparution, convocation, etc.

Baird, R.R. (Association canadienne des manufacturiers)
Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52, **6**:9-15

Baker, George (L—Gander—Twillingate)
Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52, **1**:66-9
Navires, **1**:67-9

Benjamin, Les (NPD—Regina-Ouest)
Cabotage, **2**:9-12, 16-7, 23-4, 31, 49, 57-8, 66-8, 71, 75-7; **5**:19, 21, 32-3
Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52, **2**:9-12, 16-7, 23-5, 27, 30-1, 35, 47-50, 53, 56-8, 66-72, 75-7; **4**:19; **5**:10, 12, 16-22, 26-7, 32-4; **8**:25-9
Canada Salt Company, **2**:31
Chemins de fer, **2**:69
Comité, **2**:35
Conseil des industries forestières de la Colombie-Britannique, **2**:70
États-Unis, **2**:68; **5**:21-2
Produits forestiers, industrie, **2**:67-71

Bennett, G. (Conseil des industries forestières de la Colombie-Britannique)
Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52, **2**:59-77

Boyle, Andrew (Syndicat international des débardeurs et magasiniers)
Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52, **1**:72-95, 97-104

Cabotage
Activités commerciales, limitation aux navires construits au Canada, suggestions, etc., **1**:18, 20-2
Affréteurs, répercussions, **1**:70-1
États-Unis, *Jones Act*, dispositions, application, etc., **1**:18, 22-4, 55, 70, 81-4; **2**:49; **5**:16, 19; **6**:5; **7**:16-7
Dominion Marine Association, lettre, allusion, **6**:6
Arctique, région
Augmentation, prévisions, **1**:43
Navire étranger navigant sans radar, cas, **1**:90
Concurrence avec d'autres pays, etc., **1**:93-5; **2**:7, 9-10, 12-3, 16-7; **5**:7-9, 11, 13-4; **6**:7
Côte est, transbordeurs battant pavillon étranger, utilisation par Marine Atlantique S.C.C., etc., **3**:15-6
Darling, rapport, allusions, **1**:16, 24
Déréglementation, répercussions, **3**:10-1
Et commerce d'exportation, chevauchement, répercussions, **1**:99
Exceptions
Demandes, nombre
Côte ouest, **2**:74-5, 77
Liste, etc., **1**:31-2, 34-5; **2**:57-8; **7**:8-9
Droits de douane, paiement, prise en considération, **1**:29-30
Kisla, navire, cas, **1**:34-5, 78
Navire soviétique transportant des pièces de la Grande-Bretagne vers le Canada, cas, **1**:40-1
Navires de croisière, exemples, demande, **5**:20-1
Navires de qualité inférieure, restrictions, mesures prises, etc., **1**:29
Obtention, **1**:34
Soude caustique, transport, **1**:32; **3**:13
Tarifs appliqués, détermination, **1**:30-1
Tinnes, navire, cas, **2**:25-6, 33-4
Utilisation, fréquence, **1**:35

Cabotage—*Suite*
Exemptions. *Voir plutôt sous le titre susmentionné* Exceptions
Libre-échange, accord, répercussions, **1**:97; **3**:4-5, 7, 14-5
Marchandises, transport, coûts, répercussion sur le prix des produits de consommation, demande, **2**:10-1, 14
Navires
Achat et/ou construction, détermination, demande, **1**:103
Emplacement, CCT, identification, moyens, demande, **2**:76
Produits forestiers, industrie, utilisation, demandes, délais, etc., **2**:65-9, 71-7
Voir aussi sous le titre susmentionné Transport intercôtier
Navires canadiens
Disponibilité, détermination, etc.
CCT, responsabilité, **1**:26-9; **3**:5-6
Coûts, différence, prise en considération, **1**:28-31; **2**:11-2
Critères, **1**:28
Délais, etc., **1**:27-8, 59, 73, 77-9; **2**:17-9, 44-5, 54-8, 65, 73, 75; **3**:6-7, 13-4, 16-7, 25, 28-9; **5**:26
En cas d'urgence, système, **2**:20, 44-5, 57, 64; **3**:7, 13-4, 28
Équipage canadien, embauche, exigence, **1**:72, 79-80; **2**:48-9
Flotte, augmentation, demande, **2**:26-9, 31, 47; **7**:9
Tarifs, comparaison avec les navires étrangers, etc., **2**:26-7, 34-5; **3**:25, 29-30, 34; **6**:12-3
Trafic, etc., pourcentage, **1**:16, 18, 20, 34, 45; **6**:13
Utilisation, chantiers maritimes, position, **1**:48
Voir aussi sous le titre susmentionné Tonnage
Navires d'excursion
Distance, limitation à sept milles à partir du port d'attache, répercussions, **5**:30-1
Normes, comparaison avec les États-Unis, etc., **5**:23-4, 26-9, 31-5, 40, 43
Navires étrangers
Association canadienne des manufacturiers
Utilisation, fréquence, etc., demande, **6**:12
Voir aussi sous le titre susmentionné Navires étrangers—Droits de douane—Abolition
Circulant dans les eaux canadiennes, équipages, salaires versés, etc., **1**:30-1, 85
Droits de douane, **6**:17-8
Abolition, Association canadienne des manufacturiers, recommandation, **6**:6, 8-11, 14-7
Application, Canada Salt Company, répercussions, **2**:23-8, 31
Augmentation, Nouvelle-Écosse, ministère du Développement, recommandation, **3**:28-30, 34
Coûts, répercussions, **6**:9, 12, 14-6
Dominion Marine Association, opinion, demande, **3**:17-8, 22
Et taxes, remboursement, lettre de l'hon. Tom Hockin, allusions, **5**:8-9
Exemption, Commission des transports de l'Atlantique, proposition, **2**:6, 12-5; **3**:18
Équipage canadien, embauche, etc., **2**:40, 42-3, 51-3
Formation, programmes, mise sur pied, explications, demande, **2**:40, 54
Immigration, Loi, assujettissement, **3**:11
Lake Ontario Cement Limited, utilisation, **6**:13
Noranda Sales Corporation Ltd., utilisation, **6**:10, 12

Cabotage—*Suite*
Navires étrangers—*Suite*
Sécurité, ordonnance en vertu de la Loi sur la Marine marchande du Canada, dépôt, proposition, **1**:95
Voir aussi sous le titre susmentionné Navires canadiens—Tarifs *et* Normes canadiennes *et* Sécurité, normes
Normes canadiennes
Comparaison avec les États-Unis, etc., **5**:33-4, 38, 43
Navires étrangers, assujettissement, demande, **5**:5, 7-14, 16, 18-20, 27, 32
Nouvelle-Écosse, importance, **3**:26
Permis, attribution, renouvellement, durée, etc., **1**:58-9; **7**:9
Provinces de l'Atlantique, importance, **2**:5
Répercussions économiques, document de principe, parution, consultations, etc., **1**:17
Sécurité, normes
Navires étrangers, respect, situation, **1**:76-7, 85-7, 90-5; **5**:23
Rideau St. Lawrence Cruise Ships, opinion, demande, **5**:16-7
Tonnage, transport sur des navires canadiens avec des équipages canadiens, pourcentage, demande, **1**:95, 98-9
Transport intercôtier
Canal de Panama, circuit, viabilité, etc., demande, **3**:19-20
Navires, disponibilité, **2**:32-3
Transporteurs canadiens, compétitivité, maintien, **1**:63
Voir aussi États-Unis; Libre-échange, accord

Cabotage, loi de 1934
Modification, Commission Spence, propositions, **1**:16

Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52. Ministre des Transports
Administration du pétrole et du gaz des terres du Canada, position, **4**:5
Adopté, **9**:55
Amendements, députés, dépôt, date, **2**:35-6; **6**:18
Armateurs canadiens, protection contre la concurrence étrangère, explications, demande, **2**:5-8
Art. 1 réservé, **1**:15; **8**:6; adopté, **9**:55
Art. 2 adopté, **8**:8
Modification, adoption du consentement unanime, **8**:7
Art. 3 réservé, **8**:15; adopté, **9**:21
Am. (Tobin, B.), **8**:8, adopté, 9
Am. (Angus, I.), **8**:9-11, 15-6, réservé, 12; retiré, **9**:21
Am. (Fretz, G.), **8**:12, adopté, 13
Sous-am. (Tobin, B.), **8**:12, adopté, 13
Am. (Angus, I.), **8**:13-4, rejeté, 15
Art. 4 adopté, **8**:28
Am. (Tobin, B.), **8**:16-23, adopté, 24; annulation du consentement unanime, **9**:11, 22
Am. (Tobin, B.), **8**:24-6, retiré, 28
Am. (Benjamin, L.), **8**:26-7, retiré, 28
Am. (Angus, I.) adopté, **9**:44
Art. 5, **8**:28, réservé, 29; adopté, **9**:42, 45
Am. (Angus, I.), **9**:24-6, rejeté, 27
Am. (Tobin, B.), **9**:27-37, rejeté, 39
Sous-am. (Angus, I.), **9**:37-8, rejeté, 39
Am. (Angus, I.), **9**:39-41, retiré du consentement unanime, 13, 42
Am. (Angus, I.) adopté, **9**:45
Art. 6, nouvel art. (Tobin, B.), **9**:13, 42-3, adopté, 14, 44
Art. 7, nouvel art. (Angus, I.) adopté, **9**:14, 44

Cabotage et activités commerciales...—*Suite*
Art. 8 adopté, **9**:48
Am. (Tobin, B.), **9**:45-6, retiré du consentement unanime, 47-8
Am. (Tobin, B.) adopté, **9**:48
Art. 9 et 10 adoptés, **9**:48
Art. 11, nouvel art. (Johnson, M.), **9**:15, 48, adopté, 49
Art. 12 adopté, **9**:49
Am. (Crofton, P.) adopté, **9**:49
Am. (Tobin, B.) adopté, **9**:49
Am. (Crofton, P.) adopté, **9**:49
Art. 13 adopté, **9**:50
Am. (Johnson, M.), **9**:49, adopté, 50
Art. 14 adopté, **9**:50
Art. 15 adopté, **9**:51
Am. (Fretz, G.) adopté, **9**:50
Am. (Tobin, B.) adopté, **9**:50
Am. (Fretz, G.), **9**:50, adopté, 51
Art. 16 et 17 adoptés, **9**:51
Art. 18 adopté, **9**:51
Am. (Tobin, B.) adopté, **9**:51
Art. 19 à 22 adoptés, **9**:51
Art. 23 adopté, **9**:53
Am. (Mantha, M.), **9**:51-2, adopté, 53
Art. 24 adopté, **9**:53
Art. 25 adopté, **9**:54
Am. (Gass, M.) adopté, **9**:53
Art. 26 adopté, **9**:54
Art. 27 adopté, **9**:55
Am. (Thacker, B.), **9**:54, adopté, 55
Association canadienne des bateaux de croisière, position, recommandations, etc., **5**:22-7, 34-5
Association canadienne des manufacturiers
Position, recommandations, etc., **6**:4-11, 14-6
Répercussions, **6**:4
Brochures d'instruction, distribution, **1**:14-5; **5**:4
Cabotage, définition, **4**:12-3, 15-6, 20
Explication, **1**:26
Canadian Maritime Industries Association, position, recommandations, etc., **1**:44-7, 71
CCT
Critères, fixation, gouverneur en conseil, pouvoir, **1**:31; **2**:15-6, 40, 42-4, 47, 53-8, 65; **3**:6, 10-2, 21; **9**:44-8
Navires canadiens ou navires non dédouanés, disponibilité, détermination, **2**:38-41, 43-4, 53; **3**:6, 10, 21
Nom, changement en celui de l'Office national des transports, amendement, présentation, **1**:19
Chantiers maritimes
Politique, détermination, **1**:24-5, 44
Répercussions, **1**:44; **5**:5; **6**:5; **7**:5
Voir aussi *sous le titre susmentionné* Élaboration
Comité, étude article par article, **1**:25; **2**:36; **6**:18
Procédure, **8**:6-7
Commerce côtier, énoncé de politique, considération, **1**:63
Commission des transports de l'Atlantique, position, recommandations, etc., **2**:6, 8-9, 12, 15-6, 20
Gouvernements des provinces de l'Atlantique, position, réactions, etc., demande, **2**:21-2
Groupes divers, appui, **2**:21
Transports, Loi nationale, position, divergence, **2**:5-8

Cabotage et activités commerciales...—*Suite*
Conseil des industries forestières de la Colombie-Britannique
Position, recommandations, etc., **2**:59-61, 70-2, 74-5
Voir aussi sous le titre susmentionné Transport
Croisières, industrie, répercussions, **5**:6, 24-5
Définitions, **1**:26; **8**:7-8
Dispositions
Arctique, région, développement, prise en considération, **2**:65-6, 70, 72
Douanes et accise, compétence extra-côtière du Canada, Loi, compatibilité, etc., **1**:19; **3**:28
Transports, Loi nationale, contravention, **2**:47-8; **6**:5
Dominion Marine Association
Position, recommandations, etc., **3**:4-8, 17-8
Voir aussi sous le titre susmentionné Transport intercôtier, dispositions, exclusion, Conseil des industries forestières de la Colombie-Britannique, recommandation
Eaux canadiennes, définition, **3**:27
Élaboration, chantiers maritimes, contribution, **1**:64
Entrée en vigueur, date, **9**:54
États-Unis, *Jones Act,* relation, **5**:39
Étude, **1**:15-105; **2**:5-77; **3**:4-37; **4**:4-23; **5**:4-45; **6**:4-19; **7**:4-17; **8**:6-29; **9**:21-56
Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers, position, recommandations, etc., **2**:42-3, 47-8
Guilde de la marine marchande du Canada, position, recommandations, etc., **2**:38-41, 47-8
Infractions, sanctions, etc., **9**:49-51
Intégration à l'intérieur d'une série de projets de loi en matière de transport, **1**:15
Ivy Lea Thousand Islands Boat Tours
Position, **5**:36-9, 41-4
Répercussions, **5**:37
Libre-échange, accord, relation, **1**:19
Main-d'oeuvre, répercussions, **2**:23, 25, 27, 29
Marine marchande du Canada, Loi
Application, **9**:53
Eaux canadiennes, cabotage
Exceptions, obtention, procédure, **3**:26-7, 33, **4**:5
Navires du Commonwealth, autorisation, **3**:26; **7**:8
Licences, mention, suppression, amendement, présentation, **1**:19
Partie XV, abrogation, **1**:17; **3**:4, 26
Relation, **3**:4, 26
Remorqueur ou navire à vapeur, capitaine, certificat, présentation, obligation, **2**:41-2, 45, 50; **5**:28, 30; **9**:51-3
Navire, définition, **4**:11-3
Navire canadien, définition, **1**:44-5, 47, 79-80, 101; **3**:26-7; **7**:8
Navire étranger, définition, **1**:89-90
Navires, rétention, **9**:50
Hypothèques et droits, amendement, présentation, **1**:16
Navires canadiens et navires étrangers, tarifs concurrentiels, exigence, inclusion, proposition, **2**:6-7, 9-10, 12-3, 16-7
Navires étrangers et navires non dédouanés, utilisation, réglementation, **1**:26; **3**:26; **4**:19-22; **5**:5
Droits et taxes, paiement, **2**:6, 12-4
Exceptions, **1**:17-8, 20, 36; **2**:53; **3**:20, 27

Cabotage et activités commerciales...—*Suite*
Navires étrangers et navires non dédouanés...—*Suite*
Exceptions—*Suite*
Navires de croisière, 1:37-9, 87, 100, 102-3; 2:38-9, 46, 50-3; 3:8, 22-3; 5:5-7, 11-5, 20, 25, 35; 8:12-3
Navires de pêche, 1:87; 2:38; 3:29; 8:9-11
Navires participant à des opérations de sauvetage, 1:87, 100-1; 2:40, 50-1
Plates-formes de forage, 1:36-7, 45-8, 73; 3:29, 31-6; 4:5, 7-9, 11-3, 15-7, 20-2; 8:8-9
Recherches océanographiques, activités, 1:39-40, 87-8; 2:40; 8:13-5
Transport international, 1:21, 38-9; 5:14, 26, 36-8, 40-4
Interdiction, 1:45; 5:27-8
Licences, attribution, conditions, etc., 1:35, 46-7, 58-9, 73, 77; 2:7-8; 3:5, 27-8; 4:17; 5:7-10, 13-4, 26; 6:5; 7:4-5, 15-6; 8:16-29; 9:22-44
Navires non dédouanés, catégorie, suppression, proposition, 1:80-1
Nouvelle-Écosse, ministère du Développement, position, recommandations, etc., 3:26-34
Nouvelle-Écosse, répercussions, 3:28
Objectif, 1:17, 19, 44; 3:15, 31; 4:7-8; 6:7
Parties concernées, définition, inclusion, suggestion, 1:80
Pays étrangers, pratiques discriminatoires, etc., cessation, ministre des Transports, pouvoir, 9:48
Principes, 1:17
Professional Great Lakes Pilots Corporation
Position, recommandations, etc., 7:4-5, 12, 16
Répercussions, 7:5
Projets de loi précédents, modification, tentatives, etc., 1:16-7
Rapport à la Chambre, 9:4-10, 55
Réimpression, 9:55
Répercussions, 1:18
Rideau St. Lawrence Cruise Ships
Lettre adressée à l'hon. Flora MacDonald, allusions, 5:5-6
Position, recommandations, etc., 5:5-16
Répercussions, 5:6, 10
Syndicat international des débardeurs et magasiniers, position, recommandations, etc., 1:72-4, 76-80, 87, 89
Titre adopté, 9:55
Transport intercôtier, dispositions, exclusion, Conseil des industries forestières de la Colombie-Britannique, recommandation, 2:61-2, 64, 69-72, 74-5; 3:22
Dominion Marine Association, opinion, demande, 3:9-10
Producteurs forestiers de l'est, réactions, demande, 2:70

Callaghan, Angus (Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers)
Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52, 2:41-3, 45, 47-9

Campbell, Ian (Association canadienne des bateaux de croisière)
Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52, 5:22-35

Canada Salt Company
Représentant, témoignage. *Voir* Témoins
Sel, expéditions, navires utilisés, etc., 2:29-33
Voir aussi Cabotage—Navires étrangers—Droits de douane—Application

Canada Steamship Lines
Navire, construction à l'étranger, allusion, 7:17

***Canadian Empress*, navire.** *Voir* Navires de croisière

Canadian Maritime Industries Association
Création, représentation, etc., 1:41
Représentant, témoignage. *Voir* Témoins
Voir aussi Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52; Chantiers maritimes—Politique; Navires de pêche—Construction

Canal de Panama. *Voir* Cabotage—Transport intercôtier; Produits forestiers, industrie—Côte ouest, expéditions vers la côte est

CCT. *Voir* Commission canadienne des transports

Challinor, D.W. (MIL Davie Incorporated)
Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52, 1:47-63, 66-7, 70

Chantiers maritimes
Accès, interdiction aux navires soviétiques, répercussions, 1:69-70
Activités, baisse, raisons, etc., 1:41-2, 48-9
Libre-échange, accord, répercussions, 1:43-4
Pays étrangers, subventions, répercussions, 1:56-7
Politique, 1:44, 49; 2:27-9; 3:29
Canadian Maritime Industries Association
Consultations avec le ministère de l'Expansion industrielle régionale, demande, 1:63-4
Opinion, demande, 1:52-3, 64
Élaboration, groupe interministériel, mise sur pied, suggestion, 1:65
Réduction, 1:52-3
Situation, prévisions pour l'avenir, demande, 1:54, 98
Subventions
Élimination, 1:44; 6:8
Voir aussi sous le titre susmentionné Pays
Voir aussi Cabotage—Navires canadiens—Utilisation; Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52; Navires—Construction et réparation; Navires de pêche—Droit de douane de 25%, imposition sur des navires de plus de 100 pieds; Plates-formes de forage—Construction *et* Équipement

Chemins de fer
Déréglementation, Conseil des industries forestières de la Colombie-Britannique, position, explications, demande, 2:61-2, 69
Voir aussi Acier, industrie—Hamilton, Ont.; Produits forestiers, industrie—Côte ouest, expéditions vers la côte est

Clark, James (Rideau St. Lawrence Cruise Ships)
Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52, 5:4-22

Clarke, J.Y. (Canadian Maritime Industries Association)
Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52, 1:41-7, 53, 55-61, 63-6, 68, 71

Comité
Députés, temps de parole, 1:10
Ministre, comparution, 1:12-4
Président, nomination, 1:9
Présidents suppléants, nomination, 5:3; 6:3; 7:3
Réunions, 1:10, 13-4

Comité—*Suite*
Séance d'organisation, **1**:9-15
Séances
Ajournement, **6**:18
Annulation, **1**:15-6, 25
Pause, demande, **9**:21
Reprise à 15h30, proposition, **9**:41
Tenue et impression des témoignages en l'absence de quorum, **1**:9
Témoins, comparution, convocation, etc., **1**:10-4, 16, 25; **2**:35
Administration du pétrole et du gaz des terres du Canada, m. (Tobin, B.) adoptée, **3**:36
Association pétrolière canadienne, **4**:4; **6**:18
Conseil des expéditeurs canadiens, **6**:18
Fédération canadienne du travail, **6**:19
Gouvernements provinciaux, **2**:35; **4**:4
Ligue canadienne des transports industriels, **4**:4
Pétrole et gaz, industrie, m. (Forrestall, M.), **2**:35, adoptée, 36
Voir aussi Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52

Commission canadienne des transports (CCT)
Représentant, témoignage. *Voir* Témoins
Voir aussi Cabotage—Navires *et* Navires canadiens—Disponibilité, détermination, etc.; Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52

Commission des transports de l'Atlantique
Représentant, témoignage. *Voir* Témoins
Voir aussi Cabotage—Navires étrangers—Droits de douane—Exemption; Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52

Commission Spence. *Voir plutôt* Spence, Commission

Congrès des organisations industrielles. *Voir* Libre-échange, accord—Cabotage

Conseil canadien des industries forestières. *Voir* Conseil des industries forestières de la Colombie-Britannique—Membre

Conseil des expéditeurs canadiens. *Voir* Comité—Témoins, comparution, convocation, etc.

Conseil des industries forestières de la Colombie-Britannique
Membre du Conseil canadien des industries forestières, demande, **2**:70
Représentant, témoignage. *Voir* Témoins
Voir aussi Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52; Chemins de fer—Déréglementation

Construction navale, industrie. *Voir plutôt* Chantiers maritimes

Crofton, Patrick (PC—Esquimalt—Saanich)
Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52, **8**:17, 22; **9**:43, 45, 49

Croisières, industrie. *Voir* Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52

Darling, rapport. *Voir* Cabotage

de Lotbinière-Harwood, Bruce (Administration du pétrole et du gaz des terres du Canada)
Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52, **4**:18, 21

Députés. *Voir* Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52—Amendements; Comité

Dominion Marine Association
Activités, représentation, etc., **3**:5
Côte ouest, membres, demande, **3**:18-9
Représentant, témoignage. *Voir* Témoins
Voir aussi Cabotage—Activités commerciales, limitation aux navires construits au Canada, suggestions, etc.—États-Unis, *Jones Act,* dispositions, application, etc. *et* Navires étrangers—Droits de douane; Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52; Grands lacs—Pilotage—Capitaines; Marine marchande—Création; Transports maritimes—Arctique; Transports maritimes, compagnies—Propriété

Douanes et accise, compétence extra-côtière du Canada, Loi. *Voir* Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52—Dispositions

Droits de douane. *Voir* Cabotage—Exceptions *et* Navires étrangers; Navires—Construction et réparation—À l'extérieur; Navires de pêche; Pétrole et gaz—Plates-formes de forage; Produits forestiers, industrie—Côte ouest, expéditions vers la côte est

États-Unis
Cabotage, *Jones Act,* application, etc.
Exceptions, dispositions, prévisions, **1**:33-4
Répercussions, **2**:61, 68; **3**:11, 14-5; **6**:7-8
Restrictions, interprétation, etc., **5**:7, 16, 18, 21-2, 31-3, 40-1
Voir aussi Cabotage—Activités commerciales, limitation aux navires construits au Canada, suggestions, etc. *et* Navires d'excursion—Normes *et* Normes canadiennes—Comparaison; Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52; Navires—Construction et réparation—À l'extérieur, droit de douane de 25%, imposition; Plates-formes de forage; Produits forestiers, industrie—Côte ouest, expéditions vers la côte est *et* Importations

Expansion industrielle régionale, ministère. *Voir* Chantiers maritimes—Politique—Canadian Maritime Industries Association—Consultations; Navires—Construction et réparation

Fédération canadienne du travail. *Voir* Comité—Témoins, comparution, convocation, etc.

Fédération internationale des ouvriers des transports (FIOT)
Rôle, **1**:85

FIOT. *Voir* Fédération internationale des ouvriers des transports

Forrestall, J.M. (PC—Dartmouth—Halifax-Est; secrétaire parlementaire du ministre de l'Expansion industrielle régionale et ministre d'État chargé de la Science et de la Technologie; président suppléant)
Cabotage, **1**:23, 28, 30-1, 35, 58-9, 85-6, 99; **2**:34, 52-3; **3**:18
Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52, **1**:20, 23-4, 28, 30-1, 35, 38, 40, 58-9, 65-6, 68-70, 75, 84-8, 96, 99; **2**:14, 22, 29-32, 34-6, 50-3, 63, 65-6; **3**:18, 23-4, 31, 34-5; **4**:13-20, 22; **7**:8, 15-7
Canada Salt Company, **2**:29-32
Chantiers maritimes, **1**:69-70

Forrestall, J.M.—*Suite*
Comité, **2**:35
Séance d'organisation, **1**:9-14
Fédération internationale des ouvriers des transports, **1**:85
Libre-échange, accord, **1**:20
Marine marchande, **1**:96; **3**:24
Marine marchande du Canada, Loi, **4**:13
Navigation, **1**:84
Navires, **1**:23
Nomination à titre de président suppléant, **7**:3
Plates-formes de forage, **4**:13-4
Transports maritimes, **3**:23, 34-5

Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers
Représentant, témoignage. *Voir* Témoins
Représentation, etc., **2**:41-2
Voir aussi Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52

Fretz, Girve (PC—Érié)
Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52, **1**:38, 102; **8**:12; **9**:50

Friesen, Benno (PC—Surrey—White Rock—Delta-Nord; secrétaire parlementaire du ministre de l'Emploi et de l'Immigration)
Acier, industrie, **3**:20-1
Cabotage, **3**:19
Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52, **3**:18-21
Dominion Marine Association, **3**:18
Grands lacs, **3**:20

Gass, Mel (PC—Malpèque)
Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52, **9**:53

Gauthier, Jean-Robert (L—Ottawa—Vanier)
Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52, **9**:54

Grands lacs
Armateurs, exploitation, coûts, calcul basé sur une campagne de neuf mois, **3**:20
Navires battant pavillon canadien, marché, représentation, etc., **3**:5, 11, 15
Navires canadiens battant pavillon étranger, raisons, répercussions, etc., **7**:4, 8, 10-1, 13
Navires étrangers, équipage canadien, embauche, demande, 7:16
Pilotage
Capitaines étrangers, autorisation, Dominion Marine Association, pressions exercées sur l'Administration de pilotage des Grands lacs, **7**:5-7, 11-2
Coût, pourcentage correspondant au salaire du pilote, demande, 7:15
Exigences, 7:5-7
Pilotes
Comparaison avec les pilotes fluviaux, **7**:6, 14
Nombre, heures de travail, salaire, etc., demande, 7:12-3, 15

Grands lacs, pilotage, Administration. *Voir plutôt* Administration de pilotage des Grands lacs

Groulx, J.J. (Commission canadienne des transports)
Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52, **1**:27-35, 41; **2**:73-4, 76

Guilde de la marine marchande du Canada
Création, représentation, etc., **2**:37-8
Représentant, témoignage. *Voir* Témoins
Voir aussi Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52

Hall, Norman (Dominion Marine Association)
Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52, **3**:4-25

Hamilton, Ont. *Voir* Acier, industrie

Hockin, hon. Tom. *Voir* Cabotage—Navires étrangers—Droits de douane—Et taxes

Immigration, Loi. *Voir* Cabotage—Navires étrangers

Ivy Lea Thousand Islands Boat Tours
Activités, représentation, etc., **5**:35-9, 42
Navire d'excursion, construction, activités, etc., **5**:38-42
Représentant, témoignage. *Voir* Témoins
Voir aussi Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52

Johnson, Morrissey (PC—Bonavista—Trinity—Conception)
Cabotage, **1**:90-4, 98-9; **2**:12-4, 17-20, 33-5; **3**:15-8, 25, 34; **5**:16-7, 29-31; **6**:12-4, 17
Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52, **1**:60-2, 68-9, 88-94, 98-9, 104; **2**:12-4, 17-20, 32-5; **3**:15-8, 21, 24-5, 33-4; **4**:17-8, 20-1, 23; **5**:12-8, 22, 27-31, 41-3; **6**:12-4, 17, 19; **8**:12, 15, 17, 21-3, 25-8; **9**:23, 25, 30-1, 35, 38-9, 41, 48-9
Canada Salt Company, **2**:32-3
Comité, **6**:19
Marine marchande, **1**:104
Navires, **1**:61-2, 69
Navires de pêche, **1**:60-2
Pétrole et gaz, **4**:17
Plates-formes de forage, **3**:33; **4**:23
Pollution des eaux, **1**:104
Transports maritimes, **3**:24

Jones Act. *Voir* Cabotage—Activités commerciales, limitation aux navires construits au Canada, suggestions, etc.—États-Unis; Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52—États-Unis; États-Unis—Cabotage

King, Fred (PC—Okanagan—Similkameen)
Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52, **2**:58-9, 64, 66
Produits forestiers, industrie, **2**:64, 66

***Kisla*, navire.** *Voir* Cabotage—Exceptions

Lake Ontario Cement Limited. *Voir* Cabotage—Navires étrangers

Libre-échange, accord
Cabotage entre les ports canadiens et américains, inclusion, motion présentée par le Congrès des organisations industrielles, **1**:102-4
Navires américains, importation, restrictions, imposition, **3**:7
Transports, questions, exclusion, **1**:20; **3**:7, 10

Libre-échange, accord—*Suite*
Voir aussi Cabotage; Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52; Chantiers maritimes

Ligue canadienne des transports industriels. *Voir* Comité—Témoins, comparution, convocation, etc.

Loi concernant l'utilisation de navires étrangers et de navires non dédouanés pour le cabotage et d'autres activités maritimes de nature commerciale, projet de loi C-52. *Voir plutôt* Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52

MacDonald, hon. Flora. *Voir* Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52—Rideau St. Lawrence Cruise Ships—Lettre

Main-d'oeuvre. *Voir* Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52; Plates-formes de forage—Construction

Manery, Grant (ministère des Transports)
Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52, 1:11, 20, 23-7, 29, 34, 36-40; 8:27; 9:33-4, 36-7, 52-5

Mantha, Moe (PC—Nipissing)
Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52, 9:51-2

Marine Atlantique S.C.C. *Voir* Cabotage—Côte

Marine marchande
Création
Dominion Marine Association, position, demande, 3:24
Produits forestiers, industrie, opposition, 1:104
Syndicat international des débardeurs et magasiniers, opinion, demande, 1:96
Navires hauturiers, disparition, raisons, etc., 7:8, 10

Marine marchande du Canada, Loi
Coûts, recouvrement, ministre, pouvoir (art. 4), rétablissement, allusions, 6:16-7
Navire, définition, plates-formes de forage, exclusion, 4:13-5
Transport intercôtier, exclusion, mesures législatives antérieures, présentation, etc., 2:60
Voir aussi Cabotage—Navires étrangers—Sécurité; Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52

McNeil-Hildebrand, rapport. *Voir* Produits forestiers, industrie—Côte ouest, expéditions vers la côte est—Canal

Merriam, Thomas G. (ministère du Développement de la Nouvelle-Écosse)
Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52, 3:26-34, 36

MIL Davie Incorporated
Représentant, témoignage. *Voir* Témoins

Navigation
Jeunes, formation, perspectives d'avenir, considération, etc., 1:84, 96-7

Navires
Construction et réparation
À l'extérieur, droit de douane de 25%, imposition, 1:18-9
États-Unis, droit de 50%, comparaison, etc., 1:43-4, 49-50
Chantiers maritimes canadiens, octroi, demande, 1:45

Navires—*Suite*
Construction et réparation—*Suite*
Coûts
Comparaison avec d'autres pays, 1:22, 65
Équipement, fabrication au Canada, représentation, 1:61-2
Gouvernement et secteur privé, comparaison, 1:55-6
Expansion industrielle régionale, ministère, étude, etc., 1:23-4, 49-50, 65, 74
Syndicat international des débardeurs et magasiniers, opinion, demande, 1:75-6
Sociétés de la Couronne, location, immatriculation à Panama, raisons, etc., 1:67-9

Navires de croisière
Canadian Empress, construction, activités, etc., 5:4, 6-7
Prince George, faillite, causes, etc., 1:102-3
Voir aussi Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52—Navires étrangers et navires non dédouanés, utilisation, réglementation—Exceptions

Navires de pêche
Construction, coûts, comparaison avec d'autres pays, Canadian Maritime Industries Association, étude, 1:65
Droit de douane de 25%, imposition sur des navires de plus de 100 pieds, 1:62
Chantiers maritimes, répercussions, 1:60-1
Équipement, fabrication au Canada, insuffisance, 1:61-2
Voir aussi Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52—Navires étrangers et navires non dédouanés, utilisation, réglementation—Exceptions

Navires d'excursion. *Voir* Cabotage; Ivy Lea Thousand Islands Boat Tours

Noranda Sales Corporation Ltd. *Voir* Cabotage—Navires étrangers

Nouvelle-Écosse. *Voir* Cabotage; Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52

Nouvelle-Écosse, ministère du Développement
Activités, etc., 3:26, 29
Représentant, témoignage. *Voir* Témoins
Voir aussi Cabotage—Navires étrangers—Droits de douane—Augmentation; Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52

Ocean Ranger
Plate-forme de forage, naufrage au large de Terre-Neuve, commission royale d'enquête fédérale-provinciale, rapport, recommandations, 4:12, 19

Office national des transports (ONT). *Voir* Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52—CCT—Nom

ONT. *Voir* Office national des transports

Opérations de sauvetage. *Voir* Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52—Navires étrangers et navires non dédouanés, utilisation, réglementation—Exceptions—Navires

Ordres de renvoi
Comité, composition, 1:3-4
Président, nomination, 1:3
Projet de loi C-52 (Cabotage et activités commerciales maritimes), 1:3; 9:3

Ouellet, hon. André (L—Papineau)
Comité, séance d'organisation, 1:9, 12-4

Panama. *Voir* Navires—Sociétés

Parschin-Rybkin, maître Tamara (Administration du pétrole et du gaz des terres du Canada)
Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52, 4:6, 11-6, 20-3

Pétrole et gaz
Plates-formes de forage
Droit de douane de 25%, imposition, 4:17-8
Réglementation, lois, identification, etc., 4:5-11, 16-7

Pétrole et gaz, industrie. *Voir* Comité—Témoins, comparution, convocation, etc.

Pétrole et gaz des terres du Canada, Administration. *Voir plutôt* Administration du pétrole et du gaz des terres du Canada

Plates-formes de forage
Considération comme des navires, interprétation juridique, etc., 1:36-7; 3:33; 4:11-4
Construction
Chantiers maritimes canadiens, capacité, etc., 1:57; 4:16-7
Main-d'oeuvre, coûts, comparaison avec d'autres pays, différence, explications, 1:65-6; 4:18
Équipement, fourniture par des chantiers maritimes canadiens, délais, etc., 1:51-2
États-Unis, situation, demande, 4:19
Sécurité, réglementation canadienne, application, 4:23
Voir aussi Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52—Navires étrangers et navires non dédouanés, utilisation, réglementation—Exceptions; Marine marchande du Canada, Loi—*Navire*; *Ocean Ranger*; Pétrole et gaz

Pollution des eaux
Côte est, navires responsables, identification, 1:104

Président (décisions et déclarations)
Procédure et Règlement, projet de loi
Amendements dépassant la portée du projet de loi, recevable, 9:33
Utilisation afin de modifier un élément ne se trouvant pas dans le projet de loi, Comité, pouvoir, 6:17

***Prince George*, navire.** *Voir* Navires de croisière

Procédure et Règlement
Comité, questions relatives à l'organisation et au fonctionnement. *Voir* plutôt Comité
Projet de loi
Amendements
Adoptés, annulation du consentement unanime, 9:11
Dépassant la portée du projet de loi, 9:29-31, 33
Modification du consentement unanime, 8:7
Articles adoptés, réétude, consentement unanime, demande, 9:44
Utilisation afin de modifier un élément ne se trouvant pas dans le projet de loi, Comité, pouvoir, 6:17-8

Procès-verbaux et témoignages
Impression, 1:9

Produits forestiers, industrie
Côte ouest, expéditions vers la côte est, 2:60
Canal de Panama, circuit, activités, analyse, rapport McNeal-Hildebrand de 1982, allusions, 2:66
Chemins de fer et transports maritimes
Tarifs, comparaison, etc., 2:63-4, 69, 71, 74
Utilisation, possibilité, demande, 2:70
Droits de douane, acquittement, situation, 2:67, 72
États-Unis
Concurrence, 2:60, 68-9
Volume transporté par voie navigable, demande, 2:62
Volume, transport par voie navigable, demande, 2:62-3, 65
Importations et exportations, comparaison avec les États-Unis, chiffres, demande, 2:68
Voir aussi Cabotage—Navires; Marine marchande—Création

Professional Great Lakes Pilots Corporation
Création, représentation, etc., 7:4
Représentants, témoignages. *Voir* Témoins
Voir aussi Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52

Provinces de l'Atlantique. *Voir* Cabotage

Rapport à la Chambre, 9:4-10

Recherche et sauvetage
Opérations à l'extérieur de la zone de 12 milles, restrictions aux navires canadiens, empêchement, 1:100-1

Recherches océanographiques. *Voir* Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52—Navires étrangers et navires non dédouanés, utilisation, réglementation—Exceptions

Reid, Joe (PC—St. Catharines)
Cabotage, 1:36, 63
Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52, 1:36, 38, 63-6
Chantiers maritimes, 1:63-4
Navires, 1:65
Plates-formes de forage, 1:65-6

Rideau St. Lawrence Cruise Ships
Activités, représentation, etc., 5:4-6
Représentant, témoignage. *Voir* Témoins
Voir aussi Cabotage—Sécurité, normes; Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52

Robichaud, Fernand (L—Westmorland—Kent)
Cabotage, 5:22, 31
Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52, 5:9-11, 18-9, 22, 31, 39-40; 7:5-6, 13-4
Grands lacs, 7:5-6, 13
Ivy Lea Thousand Islands Boat Tours, 5:39

Séance d'organisation. *Voir* Comité

Sidoroff, B.S. (Canada Salt Company)
Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52, 2:23-34

Sjoquist, Maury (Guilde de la marine marchane du Canada)
Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52, 2:37-41, 43-7, 49-55, 57-8

Sociétés de la Couronne. *Voir* Navires

Spence, Commission. *Voir* Cabotage, loi de 1934—Modification

Stevenson, R.A. (Professional Great Lakes Pilots Corporation)
Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52, 7:4-17

Syndicat international des débardeurs et magasiniers
Membres, nombre, etc., 1:95
Représentant, témoignage. *Voir* Témoins
Voir aussi Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52; Marine marchande—Création; Navires—Construction et réparation—Expansion industrielle et régionale, ministère, étude, etc.

Témoins
Administration du pétrole et du gaz des terres du Canada, 4:4-22
Affaires extérieures, ministère, 1:39-40
Association canadienne des bateaux de croisière, 5:22-35
Association canadienne des manufacturiers, 6:4-17
Canada Salt Company, 2:23-34
Canadian Maritime Industries Association, 1:41-7, 53, 55-61, 63-6, 68, 71
Commission canadienne des transports, 1:27-35, 41; 2:73-4, 76
Commission des transports de l'Atlantique, 2:5-22
Conseil des industries forestières de la Colombie-Britannique, 2:59-77
Dominion Marine Association, 3:4-25
Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers, 2:41-3, 45, 47-9
Guilde de la marine marchande du Canada, 2:37-41, 43-7, 49-55, 57-8
Ivy Lea Thousand Islands Boat Tours, 5:35-45
MIL Davie Incorporated, 1:47-63, 66-7, 70
Nouvelle-Écosse, ministère du Développement, 3:26-34, 36
Professional Great Lakes Pilots Corporation, 7:4-17
Rideau St. Lawrence Cruise Ships, 5:4-22
Syndicat international des débardeurs et magasiniers, 1:72-95, 97-104
Transports, ministère, 1:20, 23-7, 29, 34, 36-40; 8:27; 9:33-4, 36-7, 52-5
Transports, secrétaire parlementaire, 1:15-25, 29-32, 34; 8:6-7, 9-14, 17-8, 20-3, 27-9; 9:21-2, 29-34, 36-7, 39-40, 42-4, 46-8, 50, 52-6

Thacker, Blaine A. (PC—Lethbridge—Foothills; secrétaire parlementaire du ministre des Transports; président suppléant)
Cabotage, 1:95; 2:54; 3:11; 5:21; 6:6; 7:10
Activités commerciales, limitation aux navires construits au Canada, suggestions, etc., 1:18, 20-4, 70-1
Darling, rapport, allusion, 1:24
Exceptions, 1:29-30, 32, 34; 5:20
Navires canadiens, 1:16, 18, 20, 34
Répercussions économiques, document de principe, parution, consultations, etc., 1:17
Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52
Brochure d'instruction, distribution, 1:14-5
CCT, 1:19, 31; 9:44, 46-8
Comité, étude article par article, 8:6-7
Définitions, 8:7
Dispositions, 1:19
Entrée en vigueur, date, 9:54

Thacker, Blaine A.—*Suite*
Cabotage et activités commerciales...—*Suite*
Étude, 1:15-25, 29-32, 34, 70-1, 88, 95, 101, 103-4; 2:36, 54, 56-7, 72, 77; 3:8, 11-2; 4:5, 11-3, 15-6, 19; 5:4, 15, 19-21, 44; 7:9-13; 8:6-7, 9-14, 17-8, 20-3, 27-9; 9:21-2, 29-34, 36-7, 39-40, 42-4, 46-8, 50, 52-6
Intégration à l'intérieur d'une série de projets de loi en matière de transport, 1:15
Libre-échange, accord, relation, 1:19
Marine marchande du Canada, Loi, 1:17, 19; 9:52-3
Navires, rétention, 1:16
Navires étrangers et navires non dédouanés, utilisation, réglementation, 1:17-8, 21, 88, 101; 8:9-14, 17-8, 20-3, 27-9; 9:22, 29, 31-2, 34, 36-7, 40, 42-4, 48, 50
Objectif, 1:17, 19
Principes, 1:17
Projets de loi précédents, modification, tentatives, etc., 1:16-7
Répercussions, 1:18
Comité, 1:15-6, 25; 9:21
Séance d'organisation, 1:10-4
États-Unis, 5:21
Grands lacs, 3:11; 7:10-3
Libre-échange, accord, 1:103-4
Navires, construction et réparation, 1:18-9, 22-3
Navires de croisière, 1:102-3
Nomination à titre de président suppléant, 6:3
Plates-formes de forage, 4:16, 19
Procédure et Règlement, 9:29-31, 33
Recherche et sauvetage, 1:101
Transports maritimes, compagnies, 6:6

Thomson, Ron (Ivy Lea Thousand Islands Boat Tours)
Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52, 5:35-45

***Tinnes,* navire.** *Voir* Cabotage—Exceptions

Tobin, Brian (L—Humber—Port-au-Port—Sainte-Barbe)
Cabotage, 1:23, 26-9, 33, 40-1, 76-8, 95, 99, 103; 2:16, 20, 24-9, 44-5, 52-3, 56, 65, 71-7; 3:10-1, 13-5, 22, 29-30; 6:6-11, 15
Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52, 1:15, 23-9, 33, 36-8, 40-1, 49-54, 69, 73-9, 81-2, 88, 91, 95-9, 103; 2:6-9, 15-6, 18, 20-9, 35-6, 43-7, 50-3, 56-7, 61-6, 70-7; 3:8-15, 22-3, 25, 29-36; 4:5-23; 6:6-11, 13, 15-9; 8:6-16, 18-21, 23-8; 9:22-43, 45-56
Canada Salt Company, 2:29
Chantiers maritimes, 1:52-4, 98; 2:27-9
Chemins de fer, 2:61-2
Comité, 1:25; 2:35; 3:36; 6:16-7; 9:41
États-Unis, 1:33; 3:11, 14-5; 6:7-8
Marine marchande, 1:96
Marine marchande du Canada, Loi, 4:14-5
Navigation, 1:96
Navires, 1:23-4, 49-50, 74-5
Ocean Ranger, 4:12, 19
Pétrole et gaz, 4:6-10, 18
Plates-formes de forage, 1:36-7, 51-2; 4:11-2, 18
Procédure et Règlement, 6:18; 9:31
Produits forestiers, industrie, 2:62-6, 72
Syndicat international des débardeurs et des magasiniers, 1:95
Transports maritimes, compagnies, 6:7-9

Transbordeurs. *Voir* Cabotage—Côte

Transport intercôtier. *Voir* Cabotage; Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52; Marine marchande du Canada, Loi

Transports, Commission canadienne. *Voir plutôt* Commission canadienne des transports

Transports, Loi nationale. *Voir* Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52—Commission des transports de l'Atlantique, position, recommandations, etc. *et* Dispositions

Transports, ministère
Représentant, témoignage. *Voir* Témoins

Transports, Office national. *Voir plutôt* Office national des transports

Transports maritimes
Arctique, région, activités, Dominion Marine Association, prévisions, 3:23-4
Politique, 3:28-9, 34-5
Voir aussi Acier, industrie—Hamilton, Ont.; Produits forestiers, industrie—Côte ouest, expéditions vers la côte est—Chemins

Transports maritimes, compagnies
Propriété étrangère, limitation à 25%, Dominion Marine Association, proposition, 3:7-8, 14; 6:6-7

Transports maritimes, compagnies—*Suite*
Propriété étrangère, limitation à 25%...—*Suite*
Association canadienne des manufacturiers, opinion, demande, 6:8

Tremblay, Marcel R. (PC—Québec-Est; président)
Cabotage, 1:35
Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52, 1:35; 5:29
Nomination à titre de président, 1:9

Vancouver, C.-B. *Voir* Acier, industrie—Hamilton, Ont.

Watson, J.J. (Professional Great Lakes Pilots Corporation)
Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52, 7:9-11, 16-7

Whelan, Dan (Administration du pétrole et du gaz des terres du Canada)
Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52, 4:4-10, 15-22

White, Graeme L.M. (Association canadienne des manufacturiers)
Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52, 6:4-9, 12-7

Wiersma, Donald S. (Association canadienne des manufacturiers)
Cabotage et activités commerciales maritimes, projet de loi C-52, 6:8-12, 14-6

BIBLIOTHEQUE DU PARLEMENT
LIBRARY OF PARLIAMENT
3 2354 00514 820 3
BIBLIOTHEQUE DU PARLEMENT
LIBRARY OF PARLIAMENT
3 2354 00514 822 9