

[Texte]

What this is saying is that we are giving permission for one person, perhaps scurrilously, to use the fact that the others signed a contract for a rate that he knows. He then goes out and makes a private deal to undercut that contract by 10%. This will cause him to monopolize this cargo and the others—

**Mr. Reid:** This is my last question, Mr. Gainsbury. Before this bill was taken under consideration I take it there were carriers who were members of the conference and carriers outside the conference considerations. I recognize that you are representative of the members of the conference. Can you tell me why those carriers would be outside of the conference, not in the conference, not part of your tariff-setting group and, comparatively speaking, make some indication as to their capacity of carrier capability?

**Mr. Gainsbury:** Very good. I deal with many shipping lines, some conference members and some not. The reason why a line would decide not to become a member of a conference is that he cannot compete on service; he has an irregular service; he has a hit-and-miss service.

I have a ship every month, every two months. We know the conference has a ship every week or every two weeks. We cannot compete with the conference. Therefore, if we join the club or we join the association and we set uniform rates, then we will not carry because we do not have the service and reputation. So they would choose to enter the trade on one basis; price alone. That is why they could never join the conference, because they would like to continue to attack the conference on price. That is the only way they can get cargo of nature in that freight.

I am sorry I stumbled through that one; I hope I was clear. Basically, people only join a conference when there are a lot of similarities such as the same capital investment or the same service. They feel they can compete together at the same rates. It is people who are trying to attack that rate who would become non-conference carriers.

**The Acting Chairman (Mr. Redway):** Thank you, Mr. Reid. Mr. Ouellet.

**Mr. Ouellet:** Thank you. I do not know if it has been asked by another member before, but I would be interested to go back to the presentations we received.

At the top of page 2 it is said that if Bill C-21 was inspired at least in part by the U.S. Shipping Act, a conference would point out that the Canadian legislation goes far beyond the U.S. legislation, particularly with regard to independent action non service contracts. The resulting imbalance, which is most certain to result between the shipping industry in Canada and the U.S., will be very detrimental to Canada. Could you elaborate on this? This document assumes that Bill C-21 is a copy of the U.S. Shipping Act, 1984, but I do not think it is, so . . .

[Traduction]

fait, nous donnons la permission à quelqu'un, de façon assez évidente, de se prévaloir du fait que d'autres ont signé un contrat à un tarif qu'il connaît. Il peut dès lors signer un contrat privé en rabaisant le tarif de 10 p. 100. Cela lui donne le monopole sur cette cargaison, et les autres. . .

**M. Reid:** Monsieur Gainsbury, une dernière question. Avant que ce projet de loi ne soit examiné, on devait compter avec des transporteurs qui étaient membres d'une conférence et d'autres qui ne l'étaient pas. Vous représentez les membres d'une conférence. Pourquoi y a-t-il des transporteurs qui n'adhèrent pas à une conférence, qui ne font pas partie de votre groupe qui établit les taux, et qui ne se manifestent pas en tant que transporteurs possibles?

**M. Gainsbury:** Très bien. Je traite avec beaucoup de compagnies de marine marchande, dont certaines adhèrent à des conférences et d'autres pas. Si un transporteur décide de ne pas adhérer à une conférence, c'est parce qu'il ne peut pas offrir un service concurrentiel. Son service est irrégulier et peu fiable.

Il peut avoir un bateau tous les mois, ou tous les deux mois, alors que la conférence offre un bateau toutes les semaines, ou toutes les deux semaines. La concurrence n'est pas possible. Par conséquent, si un tel transporteur adhère à l'association, au tarif uniforme, il ne pourra pas survivre, à cause du service qu'il offre et de sa réputation. Un transporteur n'adhérera pas à une conférence uniquement pour le tarif. C'est pourquoi, dès lors, il continue d'attaquer la conférence par le biais des tarifs. C'est la seule façon d'obtenir une cargaison.

Je ne sais pas si je me suis fait comprendre. Quand des transporteurs adhèrent à une conférence, c'est qu'il y a beaucoup de points semblables entre eux, du point de vue des investissements et des services. Ces transporteurs estiment qu'ils peuvent livrer concurrence ensemble aux mêmes tarifs. Ce sont ceux qui essaient d'attaquer le tarif qui deviennent des transporteurs hors-conférence.

**Le président suppléant (M. Redway):** Merci, monsieur Reid. Monsieur Ouellet.

**M. Ouellet:** Merci. Je ne sais pas si les autres membres du Comité en ont parlé, mais j'aimerais revenir aux exposés que nous avons reçus.

Au haut de la page 2, on dit qu'on s'est inspiré en partie de la *U.S. Shipping Act* pour rédiger le projet de loi C-21. Si c'est le cas, une conférence pourrait faire valoir que la loi canadienne va bien au-delà de la loi américaine, surtout en ce qui concerne les mesures distinctes pour les contrats qui ne sont pas d'exclusivité limitée. Il en résulterait à coup sûr un déséquilibre entre la situation du Canada et celle des États-Unis, et cela causerait beaucoup de tort au Canada. Pouvez-vous développer? Ce document porte à croire que le projet de loi C-21 est une copie conforme du *U.S. Shipping Act* de 1984, mais je ne suis pas de cet avis, si bien. . .