

et

"La discrimination à l'égard de certaines flottes a sans aucun doute ajouté aux coûts du commerce international par eau. Les répercussions cumulatives en termes de tarifs marchandises supplémentaires payés à l'égard de certaines cargaisons ont été estimées à 500 millions de dollars. Ces estimations doivent cependant être envisagées avec une certaine réserve car il est difficile de déterminer les volumes et les genres de cargaisons touchées et il est encore plus difficile de quantifier les primes d'assurance liées aux coûts de transport du fret".*

Il serait extrêmement difficile de quantifier les coûts des restrictions et de la discrimination en matière de transport maritime. Il faudrait tenir compte des allégations voulant que le commerce **puisse être subventionné** par le biais de certaines initiatives visant à promouvoir les flottes nationales. Le coût des prétendues inefficiences des flottes nationales présenterait un défi aux économistes et aux comptables, tout comme les coûts que doit supporter l'économie canadienne en ventes perdues ou réduites parce que le transport océanique peut affaiblir leur compétitivité au plan international.

Il est raisonnable de conclure à l'existence d'un coût important. Cette conclusion peut être tirée d'une enquête réalisée en 1985 pour le compte du ministère des Affaires extérieures. Les ventes des 242 sociétés répondantes représentaient approximativement le tiers des produits canadiens conditionnés exportés vers le monde en développement. Il a été constaté que:

**Une politique canadienne de transport maritime*, Transports Canada, 1979.

"juste un peu moins de 43 pour cent des exportateurs prétendent avoir rencontré des problèmes dans leurs arrangements de transport maritime vers les PMA. Toutefois, cette réponse ne signifie pas nécessairement qu'une entreprise rencontre toujours les mêmes difficultés".**

***Canada's Export Trade and Transportation to the Less Developed Countries*, E. M. Ludwick and Associates