

[Text]

elimination of carriers, ultimately leading to higher rates due to reduction in competition.

Competition exists within the current conference system. Rates and services provided by carriers are extremely important. Both are affected by competition between members of a given conference, other conferences, from tramps or boats carriers and, very importantly, by non-conference competition provided by lines calling at either Canadian ports or U.S.A. ports only. This is very much the norm in the Mediterranean trade.

The concept of independent action introduced in subclause 4(3) of the proposed act provides a mechanism which will lead to the disintegration and self-destruction of the conference system. A short-term drop in rates, plus the benefits of regularity and stability of service, would quickly disappear as carriers ignored the less lucrative routes. The logical end consequence of this process would be a monopoly situation where service comes to be provided on a particular route by only one carrier, in some cases perhaps by only a national carrier even less affected by the forces of the free market.

A basic premise of the Shipping Conferences Exemption Act is that shipping conferences may be a violation of the Competition Act. However, this premise itself may be flawed in view of the long-established legal principle that Canadian legislation cannot have extra-territorial affect. This is to say conferences which are wholly legal by the laws of another jurisdiction cannot be affected by Canadian legislation. No action was ever taken against any conference under the Combines Investigation Act prior to the passing of the Shipping Conference Exemption Act. Paragraph 55(1)(b) of the Competition Act would seem to confirm the lack of extra-territorial jurisdiction.

Our recommendations are as follows:

(a) Conferences must be permitted to regulate the service contracts entered into by its members. Under current legislation, such contracts can become a means of selectively ignoring the tariff rates and of granting special preferences, thus completely undermining the entire system and what it is intended to promote. Many service contract clauses are simply ways of avoiding tariffs and undermining the entire tariff filing system and the benefits to shippers and ship owners for which the system was designed. In this respect, the Americans, under their shipping act, have recently tightened up the regulations dealing with this area. The *Journal of Commerce* of April 23, 1987, says:

FMC General Counsel Robert D. Bourgoïn said the service contract rules were intended to refine the

[Translation]

comporte la chute des prix, entraînant ainsi de lourdes pertes financières et la disparition des transporteurs, et provoquant à la fin la majoration des tarifs faute de concurrence.

Or la concurrence existe dans le réseau actuel des conférences. Les taux et le service offerts par les transporteurs sont d'une extrême importance. Ils sont influencés par la concurrence entre les conférences, ainsi qu'entre les membres d'une même conférence, par la concurrence des bateaux de tramping, et encore davantage, par les bateaux hors-conférence qui mouillent dans les ports canadiens ou américains seulement. C'est monnaie courante dans le circuit méditerranéen.

Les mesures distinctes prévues au paragraphe 4(3) de la loi dérogatoire de 1986 mèneront à la désintégration et à l'autodestruction du réseau des conférences maritimes. Il y aurait peut-être une réduction des taux à court terme, mais les avantages de la régularité et de la stabilité auraient tôt fait de disparaître, car les transporteurs se désintéresseraient des lignes les moins lucratives. Logiquement, on se retrouverait au bout du compte dans une situation de monopole où le service sur une ligne particulière ne serait assuré que par un transporteur, voire, dans certains cas, par un seul transporteur national qui serait encore moins touché par les forces du marché libre.

La Loi dérogatoire sur les conférences maritimes part du point de vue selon lequel les conférences maritimes peuvent contrevenir à la Loi sur la concurrence. Cependant, cette prémisse elle-même n'a peut-être pas de fondement légal, étant donné le principe juridique selon lequel les lois canadiennes ne peuvent pas avoir de répercussions extra-territoriales. Autrement dit, elles ne peuvent influer sur des conférences maritimes qui sont légales aux termes des lois d'un autre pays. Aucune poursuite n'a jamais été intentée contre une conférence aux termes de la Loi relative aux enquêtes sur les coalitions avant l'adoption de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes. L'alinéa 55(1)(b) de la Loi sur la concurrence semblerait confirmer l'absence de compétences extra-territoriales.

Voici nos recommandations:

a) Les conférences maritimes devraient avoir le droit de réglementer les contrats d'exclusivité limitée conclus par leurs membres. Pour l'heure, de tels contrats peuvent constituer le moyen de faire fi des taux de fret et d'accorder des préférences spéciales, ce qui mine tout le système et ce qu'il vise à promouvoir. Beaucoup de contrats d'exclusivité limitée contiennent des clauses qui sont tout simplement le moyen d'éviter les tarifs pour miner tout le système d'inscription des tarifs et les avantages qu'il procure aux expéditeurs et aux propriétaires de bateaux qui sont visés par le système. À cet égard, la loi américaine a récemment resserré les règlements. On peut lire dans le numéro du 23 avril 1987 du *Journal of Commerce* ce qui suit:

Le conseiller général Robert D. Bourgoïn, de la FMC, dit que les règles concernant les contrats d'exclusivité