

[Text]

There are shippers' associations covering commodity groups. These associations formed for the purpose of negotiating rates collectively by small shippers are expanding in the U.S. as a consequence of the U.S. Shipping Act of 1984, and we envisage and hope that similar expansion in Canada of shipper associations, such as those emerging in the U.S., follows the passage of Bill C-21 in Canada.

A good deal of conference ire will no doubt be directed at the provision in Bill C-21 for confidential service contracts with individual member lines in the conference. Again, it may be contended that this is detrimental to small shippers. We do not agree. We feel small shippers will benefit.

It should also be noted that Canadian shippers already have access to confidential service contracts if they use U.S. ports. If they use non-conference shipping lines from Canadian ports, or if the products they are shipping by conference carriers are subject to open rates, they get that privilege. Shippers need confidential service contracts to be internationally competitive.

We reiterate our point about paragraph 4(1)(c) being spelled out a little more precisely, which we will be glad to suggest.

Conferences and others may argue that Bill C-21 could be detrimental to Canadian ports. This we do not agree with. On the contrary, for example, confidential service contracts will help put Canadian ports on an equal basis with U.S. ports for Canadian cargo. Shipping lines are constantly inaugurating new services and cancelling old ones, subject to demand, so that we should not be fooled by threats.

At present Canadian shippers in most parts of the country have easy access to U.S. ports. To be competitive as exporters we must use the most cost-efficient services available.

The present act puts Canadian ports at a disadvantage because it is out of balance with the U.S. Shipping Act of 1984. The facts are that where there is sufficient Canadian cargo inducement, there will be shipping services, either conference or non-conference.

I suggest that we know we have a unique situation in the world with the St. Lawrence. The best access to the American midwest is down the St. Lawrence River. We know, and it is our strong opinion, that even if conferences were outlawed, ships would still come down the St. Lawrence River into the Port of Montreal and draw heavily from the United States and central Canada.

[Translation]

Il existe des associations d'expéditeurs groupées pour certaines marchandises. Ces associations, constituées pour la négociation collective des tarifs par les petits expéditeurs, se développent aux États-Unis à la suite de la *U.S. Shipping Act* de 1984 et nous prévoyons et espérons que ces associations d'expéditeurs connaîtront une expansion semblable au Canada lorsque sera promulgué le projet de loi C-21.

Les conférences fulmineront certainement contre la disposition du projet de loi C-21 portant sur les contrats confidentiels avec des membres individuels des conférences. Là encore, vous entendrez sans doute que cette disposition porte ombrage aux petits expéditeurs alors que c'est précisément le contraire que nous prévoyons.

Il convient également de noter que les expéditeurs canadiens peuvent déjà bénéficier de contrats de service confidentiels s'ils utilisent des ports américains. S'ils utilisent des lignes maritimes extérieures aux conférences à partir de ports canadiens ou si les marchandises qui sont transportées par transporteurs appartenant aux conférences sont sujettes à des tarifs officiels, ils bénéficient de ce privilège. Pour être concurrentiels sur le marché international, les expéditeurs ont besoin de contrats de service confidentiels.

Nous voudrions insister pour que l'alinéa 4(1)(c) soit précisé et nous serons heureux de vous proposer un nouveau libellé.

Les conférences ainsi que d'autres voudront peut-être vous faire croire que le projet de loi C-21 causera du tort aux ports canadiens. Nous ne sommes pas d'accord sur ce point. Bien au contraire, les contrats de service confidentiels, par exemple, mettront les ports canadiens sur un pied d'égalité avec les ports américains pour le transport de marchandises canadiennes. Les compagnies maritimes inaugurent constamment de nouveaux services tout en en supprimant d'anciens, en fonction de la demande, et nous ne devrions donc pas nous laisser intimider par des menaces.

À l'heure actuelle dans la plupart des régions du pays, les expéditeurs canadiens ont facilement accès aux ports américains. Pour nous affirmer en tant qu'exportateurs, nous devons utiliser les services les plus rentables.

La loi actuelle est défavorable aux ports canadiens parce qu'elle n'est pas harmonisée avec la *U.S. Shipping Act* de 1984. La réalité, c'est que lorsque les conditions pour le transport des marchandises canadiennes seront suffisamment bonnes, il y aura des services d'expédition, qu'ils relèvent ou non des conférences.

Nous savons qu'avec le fleuve Saint-Laurent, nous avons une situation unique au monde, celui-ci offrant le meilleur accès au Midwest américain. Nous sommes persuadés, et n'en démordrons pas, que même si les conférences étaient interdites il ne manquerait pas de bateaux pour remonter le Saint-Laurent jusqu'au port de Montréal et transporter des marchandises en grande quantité, des États-Unis et du Canada central.