

[Text]

action and confidentiality exist, big shippers and big shipping lines would get together in order to ensure that they dominate the market. A big shipping line, having tied up one or two essential service contracts by undercutting in confidence a contract he has signed with his fellow conference members, can use that as a base to force out the other members of the conference from the trade allowing one survivor. In addition, by promising this in confidence to the shipping line, the shipper can ensure that he dominates the market at the cheapest rate.

If these three fundamental changes do not take place, the alternatives are problems with the survival of the very biggest, which in the short term will mean a decrease in rate for Canadian exporters and importers, but in the long term will lessen competition and drive the rates up. At that point, the competition will come from foreign ports. We feel that there is no way on these basic points that cargo will come to Canada, as I have read somewhere. Instead, it will escape from Canada.

We have traditionally been used as an incremental market for large concerns that ship out of the U.S. east coast, which are 10 times the market of Canada. As long as they have any empty space on their vessels, they can charge anything in Canada in order to provide incentive for this cargo to leave by U.S. ports. That is what has been happening, and under this bill without these changes, it will continue to manifest itself.

In summary, I therefore urge the committee to regulate service contracts through the conference itself to ensure an openness in them with no confidentiality and to ensure that all signatories to the contract honour that contract. This would be allowed by a conference regulation in the service contract area. Then I ask you to please allow an independent action of 30 days, which is a more realistic length of time to react. Thank you very much.

**The Acting Chairman (Mr. Redway):** Thank you, Mr. Gainsbury. Perhaps you will entertain some questions now.

**Mr. Epp (Thunder Bay—Nipigon):** Could I inquire about the ports through which the carriers in your conference primarily do business in North America? Sections A and D are oriented toward the east coast of South America, but where do your carriers operate from in Canada?

**Mr. Gainsbury:** They operate from Montreal and Saint John, New Brunswick. As main ports for what we would call container cargo, we carry to the east coast of South America from very many specialty ports. I would say that our biggest volume would come from areas such as Port-Alfred, Quebec City, Newfoundland and the area of Botwood, Baie Verte and Corner Brook. However, the cargoes leaving from these ports are homogenous. The bulk of the industrialized base would really go through Montreal for the most part, and sometimes from Saint John.

[Translation]

où les mesures distinctes sont permises, les gros expéditeurs et les grandes compagnies maritimes joindront leurs efforts pour dominer le marché. Une grande compagnie maritime ayant conclu un ou deux contrats d'exclusivité limitée importants en enfreignant en secret un contrat la liant aux autres membres de la conférence pourrait s'en servir pour évincer ces autres membres du secteur et ne laisser qu'un survivant. De plus, en faisant de telle promesse en secret à la compagnie maritime, l'expéditeur peut s'assurer de dominer le marché au tarif le plus bas.

Si l'on n'apporte pas ces trois changements fondamentaux au projet de loi, seuls les plus gros survivront, ce qui entraînera peut-être à court terme une baisse des tarifs pour les exportateurs et importateurs canadiens, mais réduira à long terme la concurrence et fera monter les tarifs. A ce moment-là, la concurrence viendra des ports étrangers. Nous sommes convaincus qu'aucune marchandise ne sera transportée à partir du Canada dans ces conditions. Elles iront plutôt à l'étranger.

Nous avons toujours été utilisés comme marché d'appoint par les grandes sociétés qui expédient à partir de la côte est américaine, un marché dix fois plus grand que celui du Canada. Du moment qu'il y a de la place dans leurs navires, ils peuvent demander n'importe quoi au Canada pour encourager les expéditions à partir des ports américains. C'est ce qui se passe déjà, et si le projet de loi est adopté sans ces changements, la situation empirera.

En résumé, je conseille vivement au Comité de confier aux conférences elles-mêmes la réglementation des contrats d'exclusivité limitée, afin qu'ils ne soient pas confidentiels et que les signataires honorent le contrat. Je vous demanderais également d'accorder 30 jours pour les mesures distinctes, une période de temps beaucoup plus réaliste. Merci beaucoup.

**Le président suppléant (M. Redway):** Merci, monsieur Gainsbury. Vous pouvez peut-être maintenant répondre aux questions.

**M. Epp (Thunder Bay—Nipigon):** Pourrais-je vous demander quels ports les transporteurs de votre conférence utilisent surtout en Amérique du Nord? Les sections A et D s'orientent vers la côte est de l'Amérique du Sud, mais quels sont les ports qu'utilisent vos transporteurs au Canada?

**M. Gainsbury:** Ils naviguent à partir de Montréal et Saint-Jean, Nouveau-Brunswick. Pour ce qui est des conteneurs, nous transportons des marchandises à la côte est de l'Amérique du Sud à partir de nombreux ports à vocation spécialisée. Je dirais que le volume le plus important vient de régions comme Port-Alfred, Québec, Terre-Neuve, la région de Botwood, Baie-Verte et Corner Brook. Toutefois, les cargaisons quittant ces ports sont homogènes. La majorité des marchandises industrielles passent plutôt par Montréal, et parfois par Saint-Jean.