

[Text]

had a five-year bill and here we are in 1987 with the same bill that we had in 1979. For the year 1987 we feel this is really asking for a little bit of trouble down the road.

The Canadian Shippers' Council is designated by the Minister of Transport under the act and it is designated as such to represent the interests of Canadian shippers in dealing with the conferences. The act as it stands now and as it is proposed requires the conferences to meet with a body representing the shippers. That body is designated by the Minister, and at this time we are that body.

• 1210

We at The Canadian Shippers' Council feel by virtue of its broad geographic representation, by its sectoral representation and as such in its associations—and I as representative of The Canadian Manufacturers' Association feel this strongly—it represents all sizes of shippers, large and small. Believe me, The Canadian Manufacturers' Association has a lot of small exporters as well as potential exporters. I want to emphasize "potential" because I will come to this point a little later in the presentation.

We say ocean shipping costs and services are important. With ocean freight costs running roughly anywhere from 15% to 55% of the delivered price of many goods, they have a profound impact on the competitive position of Canadian exporters. For imports, they add considerably to the price paid by Canadian consumers and therefore can have a major effect on domestic inflation.

The Canadian Shippers' Council's mandate deals primarily with conditions of carriage, general rate increases, surcharges and the quality of services provided by liner shipping. On a responsive basis, the council becomes involved where there is a shared concern among shippers and where, by virtue of the cartel structure of conferences, individual shippers or shippers' associations have had their concerns ignored. The council, however, does not deal with individual rates, commodities or sectors. We leave this to individual negotiation between the conferences and the shippers.

I would like to emphasize this point because you may hear this morning or later today some differing opinions by conferences. We make this point to conferences; we do not deal with individual rates.

We do, however, deal with general rate increases when we feel they are detrimental to the Canadian economy. We have had many instances of recent times when we have had to make this point.

When the present legislation was introduced in 1979, the Minister of Transport indicated the major objective was to improve the bargaining position of shippers in their dealing with conferences. In return for granting immunity for shipping cartels to fix prices in terms of

[Translation]

ce projet de loi devrait porter sur une période de trois ans. La loi de 1979 portait sur cinq ans, et nous voici en 1987, toujours avec la même loi. Si nous faisons de même en 1987, nous entrevoyons quelques difficultés pour l'avenir.

Le Conseil des expéditeurs canadiens est désigné par le ministre des Transports en vertu de la loi pour représenter les intérêts des expéditeurs canadiens vis-à-vis des conférences. Le libellé actuel de la loi, de même que celui du projet de loi, exige que les conférences rencontrent un organisme représentant les expéditeurs. Cet organisme est désigné par le ministre, et à l'heure actuelle c'est nous qui constituons cet organisme.

Notre association, le Conseil des expéditeurs canadiens, considère qu'en vertu de sa vaste représentation géographique, de sa représentation par secteur et de ses associations... et, personnellement, en tant que représentant de l'Association des manufacturiers canadiens, j'en suis particulièrement conscient... notre association considère, donc, qu'elle représente tous les expéditeurs maritimes, petits et grands. Croyez-moi, l'Association des manufacturiers canadiens compte un grand nombre de petits exportateurs ainsi que des exportateurs potentiels, et j'insiste sur ce dernier adjectif sur lequel je reviendrai par la suite.

Nous disons que les coûts et services d'expédition maritime sont importants, car ils constituent de 15 à 55 p. 100 du prix à la livraison d'un grand nombre de marchandises et jouent donc un rôle considérable sur la compétitivité des exportateurs canadiens. Ils augmentent considérablement le prix que les Canadiens paient pour les marchandises importées et peuvent donc influencer considérablement sur l'inflation dans notre pays.

Notre mandat porte essentiellement sur les conditions de transport, les augmentations de tarifs, les surprimes et la qualité des services assurés par le transport maritime. Notre Conseil intervient lorsque les expéditeurs maritimes se trouvent en difficulté et lorsque, du fait que les conférences constituent un cartel, on fait fi des expéditeurs maritimes et de leurs associations. Le Conseil ne s'occupe toutefois pas de questions liées aux secteurs, aux marchandises ou aux tarifs individuels, questions que nous laissons à la négociation individuelle entre les conférences et les expéditeurs maritimes.

Je voudrais insister sur ce point parce que vous entendrez sans doute, ce matin ou plus tard, un autre son de cloche de la part des conférences. Nous insistons sur ce point: nous ne nous occupons pas de tarifs individuels.

Nous nous occupons toutefois des augmentations de tarifs lorsque celles-ci nous paraissent nuire à l'économie canadienne. Ce cas s'est fréquemment présenté ces derniers temps.

Lorsque la loi actuelle a été présentée en 1979, le ministre des Transports a fait savoir qu'elle visait essentiellement à améliorer la position de négociation des expéditeurs par rapport aux conférences. Le gouvernement, en échange de l'immunité qu'il accordait