

[Texte]

The Chairman: Thank you. I simply ask that because I think from time to time there are...

Mr. Hovdebo: Mr. Chairman, since we are straying I have a question. There has been a considerable amount of discussion about demurrage charges relative to strikes. Do all your contracts with companies have a strike clause in them?

Mr. Bruun: The demurrage files at some point end up on my desk in each and every case, and the situation varies. On our in-store contracts we have a strike extension clause that suspends our obligations to deliver grain for the duration of the strike plus 21 days. The in-store contracts do not account for all our sales, but they provide some measure of protection where we are selling on the basis of an in-store contract.

In our other contracts where demurrage is not specifically dealt with, there is quite often in the charter party between the vessel owner and the individual or company chartering the vessel, a proviso that demurrage under the charter party is not to be paid by the charter to the vessel owner where a ship is held at either loading or unloading because of a strike, or a lockout, or other interruption in the ordinary course of operations. We have the benefit of that clause in those situations.

If the charter is not obliged to pay to the vessel owner, he, in turn, does not have a claim for demurrage against us.

In other instances where a vessel has come into port and we have not had the grain before the strike, the strike intervenes, the vessel is on demurrage, we continue to pay demurrage for the course of the strike. The legal maxim there is once on demurrage, always on demurrage. We do get caught on some of those, but we are not paying demurrage on every boat you see in the port of Vancouver when a strike is on. We may be paying on any number of them, but not on all of them.

The Chairman: On that point, I have heard that it would desirable to be incurring demurrage because not do so implies there would not be ships on hand, therefore, there would be greater losses from not having a conveyance on hand to receive grain.

Is there any study or analysis done on that to determine whether the losses from not having a ship in place is greater than the demurrage on having one, and not being able to load it?

Mr. Bruun: There is a view that the more you are pushing the system to its maximum the more likely you are to be in a position where you are incurring demurrage in respect of individual vessels.

[Traduction]

Le président: Merci. Je vous ai posé la question simplement parce que je pense qu'il y a de temps à autre...

M. Hovdebo: Monsieur le président, puisque nous nous écartons du sujet, j'ai une question à poser. On a beaucoup parlé des frais de surestaries dans le cas des grèves. Avez-vous prévu une clause de protection contre les grèves dans tous vos contrats avec des sociétés?

M. Bruun: Les dossiers de surestaries finissent toujours par aboutir sur mon bureau; la situation n'est jamais exactement la même. Dans nos contrats de vente en magasin, nous avons une clause d'extension en cas de grève qui suspend nos obligations de livrer du grain pour la durée de la grève, plus 21 jours. Nous n'avons pas uniquement des contrats de ventes de ce genre, mais ces contrats-là nous assurent une certaine protection quand nous vendons du grain en exécution d'un contrat de vente en magasin.

Nous ne prévoyons pas expressément de surestaries dans nos autres contrats, mais il y en a très souvent dans l'entente d'affrètement conclue entre le propriétaire du navire et la personne ou la société affrèteuse. La clause dispense l'affrèteur de payer des surestaries aux frêteurs dans les cas où le navire est retenu à son point de chargement ou de déchargement en raison d'une grève, d'un lock-out ou d'une autre interruption du cours normal des opérations. Dans ces cas-là, nous sommes protégés par la clause de l'entente d'affrètement.

Si l'affrèteur n'est pas tenu de payer de surestaries au frêteur, celui-ci n'a aucun droit de nous en réclamer.

Dans d'autres cas, quand un navire arrive au port et que nous n'avons pas reçu le grain avant le début de la grève, nous commençons à payer des surestaries dès que le navire accoste, et nous continuons à en payer pendant toute la durée de la grève. Le principe de droit qui s'applique en espèce, c'est qu'une fois qu'il y a surestaries, la surestaries se maintient. Dans certains de ces cas-là, nous nous faisons attraper, mais nous ne payons pas de surestaries sur tous les navires amarrés dans le port de Vancouver en cas de grève. Nous pouvons bien payer des surestaries pour un certain nombre de ces navires, mais nous n'en payons pas pour la totalité d'entre eux.

Le président: A cet égard, j'ai entendu dire qu'il serait souhaitable d'avoir à payer des surestaries, parce que le fait de n'être pas obligé d'en payer signifierait qu'il n'y aurait pas de navires disponibles, ce qui reviendrait à dire qu'on risquerait de subir de plus lourdes pertes en n'ayant pas de navires prêts à être chargés de grain.

Existe-t-il des études ou des analyses permettant de déterminer s'il coûte plus cher de n'avoir pas de navires à sa disposition que de payer des surestaries dans les cas où le navire ne peut pas être chargé?

M. Bruun: Certains estiment que, dans la mesure où l'on essaie de maximiser le rendement, on risque de se retrouver dans une situation où il faut payer des surestaries pour certains navires.