

[Text]

aware that the mechanism is very imperfect, and I am not even sure it is the best mechanism. We have had many cases I am specifically aware of where shippers have sat down with a conference and said that this was their market, these were their needs, this was what their competitors could do, and could they talk about it. It has often been resolved. Sometimes I think we are here trying to talk about negotiations that deal with such averages that the average becomes meaningless.

The second aspect of your question, that CAST joined the conference and prices went up—assuming the figure that was mentioned is correct, it is not really a surprising kind of thing because we were dealing with a situation that was highly unstable. We have been dealing with a very difficult shipping market.

We know that there have been times in air transport, for example, when you can fly New York to Los Angeles for \$99. We also know that the \$99 fare is gradually disappearing, or there are so many restrictions related to it that some people could even go ahead and argue that since we deregulated airlines, air fares have in fact increased in some markets.

I have no difficulty with the fact that rates increased after CAST, which had been in a very difficult situation, joined the conference, and the trade was stabilized. I would also like to add one thing, and that is that if we talk about an increase of 24% nobody likes that, but if we talk about circle-free competition in shipping we do not talk about rate fluctuations or increases of 24%. If we take TRAMP and so on, we could talk about prices increases that may sometimes be in the order of 200% or 2,000%.

I have no problem with the fact that there was an increase and I do not see that as a signal that there was any imbalance in the market power between sellers and buyers.

**Mr. Thacker:** In at least the short term, is there not such an oversupply or overcapacity that dramatic increases in rates would not occur with the passage of Bill C-21?

**Prof. Sletmo:** That to me is an interesting question. If this bill becomes law the conferences will lose practically all ability to bring stability to this market. What will happen over time, of course, is that capacity will have to be adjusted. The most devastating effect of the bill is the uncertainty it will create about the future for ship owners.

• 1620

One could imagine a major construction project in the multimillion dollar range that will take five years or six years or seven years to build. Then one could imagine the construction people and the owners getting together and saying that now they have a contract and they are going to build this building or dam or whatever. It takes seven years. It is very clear that the two parties to the contract

[Translation]

d'expéditeurs. Je suis bien conscient du fait que le mécanisme comporte des failles, et je ne pourrais même pas dire si c'est le meilleur. À ma connaissance, il est souvent arrivé que des expéditeurs se présentent auprès d'une conférence pour parler de leur marché, de leurs besoins, des mesures que pourraient prendre leurs compétiteurs, afin d'essayer de trouver des solutions. Et souvent, le problème était résolu. Des fois, j'ai l'impression qu'à force d'essayer de parler de négociations sur le plan général, cela devient trop vague et n'a plus aucun sens.

Quant au deuxième élément de votre question, à savoir que lorsque la CAST s'est jointe à la conférence, les prix ont augmenté—si les chiffres mentionnés sont exacts, je dirai que ce n'est rien d'étonnant, car c'est une situation particulièrement instable. Le marché du transport maritime est extrêmement complexe.

Nous savons, par exemple, que dans le domaine du transport aérien, il a déjà été possible de voyager de New York à Los Angeles pour 99\$. Nous savons aussi que ce genre de tarif est en voie de disparition, ou qu'il comporte tant de restrictions que certaines personnes soutiennent que depuis la déréglementation du transport aérien, les tarifs ont de fait augmenté dans certains marchés.

Je n'ai aucune difficulté à croire que les tarifs ont augmenté après l'arrivée de la CAST, qui avait connu de grandes difficultés financières, et que le commerce s'est stabilisé. Je voudrais aussi ajouter une chose. Lorsqu'on parle d'augmentation de 24 p. 100, personne n'est content. Mais lorsqu'on parle de concurrence hors circuit dans le domaine du transport, on ne parle jamais de fluctuation des tarifs ou d'augmentation de 24 p. 100. Dans le cas des navires de tramping, etc., il peut arriver que l'on parle d'augmentations pouvant aller jusqu'à 200 p. 100, ou même 2,000 p. 100.

Je n'ai aucune difficulté à croire qu'il y a eu une augmentation, mais je ne crois pas que cela dénote un déséquilibre entre les pouvoirs des acheteurs et des vendeurs du marché.

**M. Thacker:** Ne croyez-vous pas, du moins à court terme, que le surapprovisionnement ou la surcapacité soient tels qu'ils pourraient empêcher des augmentations marquées des tarifs si le projet de loi C-21 est adopté?

**M. Sletmo:** C'est une question intéressante. Si ce projet de loi est adopté, les conférences perdront presque toute possibilité de stabiliser le marché. Évidemment, après un certain temps, il faudra ajuster la capacité. La conséquence la plus grave du projet de loi sera l'incertitude qu'il créera quant à l'avenir des propriétaires de navires.

On peut imaginer ce qui arriverait dans le cas d'un projet de construction d'envergure de plusieurs millions de dollars qu'on prendrait cinq, six ou sept ans à mener à exécution. Les constructeurs et les propriétaires viennent de conclure un contrat pour construire un immeuble, un barrage, ou peu importe. Ce contrat va prendre sept ans. Il est très évident que les deux parties se sont engagées par ce