

[Text]

Canada-Mediterranean Freight Conference. We would like to welcome you to our committee meeting and thank you very much for your attendance here.

**Mr. Stephen A. Wray (Representative, Mediterranean-Canada-Mediterranean Freight Conference):** Thank you very much, Mr. Chairman, and other members of the committee. It is a delight to be here today to have the opportunity to discuss what we consider to be a very important issue.

I am a Canadian citizen residing in Montreal and I am here to present a brief on behalf of the Mediterranean-Canada-Mediterranean Freight Conference. You have had a brief presented to you previously and today, I believe, another brief has been circulated to all the members, and I would like to proceed with this newer brief.

The Mediterranean-Canada-Mediterranean Freight Conference, Med-Can, presents this brief in response to Bill C-21, the proposed legislation to replace the Shipping Conference Exemption Act of 1979.

Med-Can represents shipping lines sailing in both eastbound and westbound directions between eastern Canada and the Mediterranean. The Med-Can conference is applicable to both port-to-port and intermodal rates between eastern Canada and all ports in the whole of the Mediterranean Sea, including North Africa and the Iberian Peninsula.

We have three member lines eastbound, being ZIM Line, Italian Line and Yugoslav Great Lakes Line and on westbound traffic, we additionally have Sea-Land Service Inc. and Container Line Ltd.

We submit that the conference system in Canada would be crippled, if not destroyed, should certain provisions of Bill C-21 become law. Bill C-21 does not permit conferences to regulate service contracts to the extent that would be required to maintain a degree of stability in the industry. As currently drafted, paragraph 4(1)(c) would have a very negative effect insofar as stable service and rates are concerned.

The U.S. Shipping Act of 1984 continued the 1916 decision of Congress that the application of anti-trust laws to international liner shipping is neither feasible nor desirable and also significantly reduced the regulatory role of the Federal Maritime Commission.

The U.S. act allows conferences the right to regulate and prohibit service contracts, whereas this would not be possible under Bill C-21. The spectre of the diversion of Canadian cargo to U.S. ports is a very real possibility if our own proposed legislation goes beyond current U.S. law.

The radical changes envisioned in the Shipping Conferences Exemption Act 1986 are completely contrary to the Canadian government policy to date of preserving and encouraging the conference system in Canada and run

[Translation]

maritime Méditerranée-Canada. Nous vous souhaitons la bienvenue et nous vous remercions d'être venu.

**M. Stephen A. Wray (représentant, Conférence maritime Méditerranée-Canada):** Merci, monsieur le président, messieurs les membres du Comité. C'est un plaisir d'être ici aujourd'hui et d'avoir l'occasion de discuter d'une question que nous estimons de la plus haute importance.

Je suis citoyen canadien et j'habite Montréal. Je représente la Conférence maritime Méditerranée-Canada. Nous vous avons déjà envoyé un mémoire et, aujourd'hui, on en a distribué un autre, que je vais lire.

La Conférence maritime Méditerranée-Canada, Méd-Can, présente son mémoire sur le projet de loi C-21 abrogeant la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes.

Méd-Can représente des compagnies maritimes qui assurent le transport de marchandises vers l'ouest et vers l'est, entre l'Est du Canada et la Méditerranée. La conférence Méd-Can offre des tarifs d'un port à l'autre ou intermodaux entre l'Est du Canada et tous les ports de la mer Méditerranée, y compris ceux d'Afrique du Nord et de la Péninsule ibérique.

Nous avons trois membres, la *ZIM Line*, la *Italian Line* et la *Yugoslav Great Lakes Line* pour le trafic vers l'est, et pour le trafic vers l'ouest, nous avons en outre la *Sea-Land Service Inc.* et la *Container Line Ltd.*

Méd-Can est d'avis que le réseau de conférences maritimes du Canada sera paralysé, voire détruit, si certaines dispositions du projet de loi C-21 sont adoptées. Le projet de loi C-21 ne permet pas aux conférences maritimes de réglementer des contrats d'exclusivité limitée autant qu'il le faudrait pour maintenir un degré de stabilité dans l'industrie. Sous sa forme actuelle, l'alinéa 4(1)c) aurait une incidence très négative sur la stabilité du service et sur les taux de fret des expéditeurs canadiens.

La *Shipping Act* de 1984 des États-Unis maintient la conclusion à laquelle était parvenu le Congrès en 1916, selon laquelle il ne serait ni réalisable ni souhaitable d'appliquer les lois anti-trust aux compagnies maritimes internationales. Cette loi réduit sensiblement le rôle réglementaire de la *Federal Maritime Commission*.

La loi américaine permet aux conférences maritimes de réglementer et d'interdire des contrats d'exclusivité limitée, ce que les dispositions du projet de loi C-21 ne permettent pas. Le spectre du détournement de cargaisons canadiennes vers les ports américains est une possibilité tout à fait réelle si la loi canadienne allait plus loin que la loi américaine.

Les modifications radicales que prévoit la Loi dérogatoire de 1986 sur les conférences maritimes sont tout à fait contraires à la politique que le Canada suivait jusqu'ici et qui consistait à préserver et à favoriser le