

[Text]

with particular responsibility for marine policy matters. From 1975 to 1981 he was director general of the transportation industry's branch of what was then the Department of Industry, Trade and Commerce. He therefore comes to us very well qualified.

Our second witness is Mr. Grant Mannery, who is an engineer by profession. He joined the Department of Transport in 1966 and has spent his career in the department. From 1974 to 1977 he was senior adviser, marine; 1977 to 1983 he was in international marine policy; and from 1983 to the present he has been director of international shipping policy.

They know the industry, Mr. Chairman, they know the history of the Shipping Conferences Exemption Act, they know the make-up of Bill C-21. I ask them to comment to you specifically on the global infrastructure, the pressures for change, and to certainly answer any questions you have. I also believe you have received briefing books, which I think is a very wise practice because it puts us all on a more equal footing. Under the new rules of Parliament, we as legislators have a responsibility to legislate and are picking it up.

I am very pleased, Mr. Chairman, that your witnesses seem to be well balanced among conference members, shippers and academics. They will no doubt give us different views and we will then have to face our cross-examination, our questions and our challenges.

In the overall context it is clear that the global structure and indeed the players are in a state of constant change, and seemingly more rapid change as the years go by. I understand from my review that the rates were pretty high in 1981 but now they may be very low, that surcharges have been a problem in terms of fuel as a result of the OPEC situation, and the currency changes in the global marketplace have caused problems and resulted in surcharges. In that context the Department of Transport officials, after consultations with the Department of Consumer and Corporate Affairs, and in the context of complaints that we as members and government have received over the years, as well as the government paper *Freedom To Move*, have put together Bill C-21. The Minister of Transport feels it is acceptable in terms of a balance, Canada and the world, shippers versus conference members, competition versus oligopoly control.

• 1110

The Minister of Transport, as you know, Mr. Chairman and members of the committee, solicits your considered views after hearing the evidence in open hearings and after you have had an opportunity to challenge their positions. He will of course seriously consider your views and any amendments you might wish to put forth. Mr. Crosby, from my own experience, having spent two and a half years with him in the Department of Justice, has been very open to sensible, reasoned amendments. That is the

[Translation]

des politiques. De 1975 à 1981, il était directeur général de l'industrie des transports à l'ancien ministère de l'Industrie et du Commerce. Il s'agit donc d'un témoin des plus compétents.

Notre second témoin, c'est M. Grant Mannery, qui exerce la profession d'ingénieur. Arrivé au ministère des Transports en 1966, il y a fait carrière. De 1974 à 1977, il était conseiller principal, groupe maritime; de 1977 à 1983, il était à la politique internationale (eau), et depuis 1983 le directeur de la politique internationale (groupe maritime).

Ils connaissent l'industrie, monsieur le président, ils connaissent l'historique de la Loi dérogatoire sur les conférences maritimes, ils connaissent les dispositions du projet de loi C-21. Je vais les prier de nous entretenir précisément des infrastructures globales et des pressions qui ont donné lieu à ces changements, ainsi que de répondre à toutes vos questions. Vous devez tous avoir reçu une trousse de documents, ce que j'estime une excellente pratique, car cela nous met tous sur le même pied. Selon les nouvelles règles adoptées par le Parlement, nous, les législateurs, nous sommes là pour légiférer et nous le faisons.

Je suis bien content de voir, monsieur le président, que vous avez fait un choix équilibré des témoins parmi les membres des conférences maritimes les expéditeurs et les universitaires. Nul doute qu'ils nous fourniront des points de vue divers et que leurs interrogatoires et les contre-interrogatoires nous permettront d'établir les défis à relever.

Dans le contexte global, il est évident que la structure globale et portant, des partenaires, évolue sans cesse, selon un rythme qui s'accélère au fil des ans. J'ai constaté que les taux, assez élevés en 1981, sont désormais très bas, que la surprime des carburants a suscité des difficultés, vu la situation de l'OPEP, de même que l'évolution mondiale des taux de change, autre cause de ces surprises. C'est dans cette optique que les fonctionnaires du ministère des Transports ont rédigé le projet de loi C-21, après avoir consulté Consommation et Corporations Canada, compte tenu des plaintes de tous les députés et le gouvernement ont reçu depuis des années, compte tenu également du document gouvernemental *Aller sans entraves*. Le ministre des transports juge cette mesure acceptable en fonction de divers équilibres: le Canada et le monde, les expéditeurs et les membres des conférences maritimes, la concurrence et la suppression de l'oligopole.

Comme vous le savez, monsieur le président et membres du comité, le ministre des Transports sollicite une opinion réfléchie une fois que vous aurez entendu les témoignages lors d'auditions publiques et après que vous aurez eu l'occasion de contester leurs positions. Il étudiera sérieusement vos opinions et toutes modifications que vous pourriez proposer. D'après mon expérience, d'après les deux années et demie que j'ai passées avec lui au ministère de la Justice, M. Crosby a toujours bien accueilli