

[Text]

companies have not been allowed; it is that there are none out there and that in fact our flag fleet is limited to the Great Lakes, with very minor exceptions.

Mr. Reid: I wonder, sir, if we could speak more generally, not of any particular commodity or a particular conference.

Generally I have been led to believe that conferences are there to spread the load, to make certain there is more than one carrier available; that no one goes broke and no one is unduly hurt, but that they all get a share of the action.

Mr. Wray: In certain instances you have what would be called a pooling arrangement, where you basically have two or more lines on one vessel. There is a finite amount of space available to each of them. I am not that familiar with these trades because I am not involved in it.

In ours each line operates its own vessels and there is no effort at co-ordinated scheduling. It is just that we do offer better service for a slight premium over some of our competition. I think that would be general of all conferences.

Mr. Reid: You leave me with two problems. First, I am a Canadian and as such I would like to see a Canadian carrier carry Canadian goods. Second, in this competitive world of ours I want to see our shippers and the products that we offer, sold on the competitive world market as economically and cost efficiently as they can be. How are you as a conference helping me in this objective, which is the objective of the national transportation system?

Mr. Wray: First and foremost—and it allows me another comment about the Canadian Shippers' Council—I believe they are on the record as saying they do not favour a Canadian deep sea fleet, that they prefer to deal with overseas operators.

As far as our conference is concerned and in dealing with Canadian firms wishing to do business overseas, there is of course a great desire on our part to handle their cargo at a rate which is both fair to us and to them, because if we did not give them a rate which was good for them we would not be in business.

Mr. Reid: You do not mind if I am going to be very specific. I do not know exactly why the Canadian Shippers' Council has said what they have said, but you have not repeated that position. Did they indicate the reasons why they would ship under a foreign flag? I am talking specifically about costs, now. Was that the reason given?

Mr. Wray: I think the perceived reason given is the fact that our own shippers feel if we go to a Canadian flag scenario, first of all the current tax structure relating to ship owners would be a problem in that our vessels would be more expensive. We also have a construction problem where our vessels here would be more expensive to

[Translation]

pas pu devenir membres. C'est simplement qu'il n'y en a pas et qu'en fait, notre flotte canadienne se limite aux Grands lacs, à de très rares exceptions près.

M. Reid: Parlons de façon un peu plus générale, non pas d'un produit ou d'une conférence en particulier.

On m'a laissé entendre que les conférences existaient pour répartir la charge, pour assurer la présence de plus d'un transporteur; que personne ne fasse faillite et ne subisse de préjudices indus, mais que tout le monde ait sa part du gâteau.

M. Wray: Dans certains cas, il y a mise en commun, deux compagnies ou plus se partagent un navire. Un espace précis est alloué à chacune. Je ne connais pas ce genre d'arrangement, parce que ce n'est pas mon domaine.

Dans notre conférence, chaque compagnie maritime utilise ses propres navires, et l'on n'essaie pas de coordonner les voyages. Nous offrons simplement un meilleur service à un prix légèrement plus élevé que certains de nos concurrents. Je dirais que c'est le cas pour toutes les conférences.

M. Reid: Cela me laisse deux problèmes. Premièrement, en tant que Canadien, je souhaite qu'un transporteur canadien transporte les marchandises canadiennes. Deuxièmement, dans notre monde concurrentiel, je souhaite que nos produits soient offerts sur le marché mondial de la façon la plus rentable possible. Comment votre conférence m'aide-t-elle à atteindre cet objectif, celui du système national de transport?

M. Wray: En premier lieu—et cela me permet d'ajouter quelque chose au sujet du Conseil des expéditeurs canadiens—je crois que ce dernier a déclaré publiquement qu'il n'était pas favorable à une flotte hauturière canadienne, qu'il préférerait traiter avec des exploitants étrangers.

Pour ce qui est des relations de notre conférence avec les sociétés canadiennes voulant faire affaire à l'étranger, bien entendu, nous souhaitons vivement transporter leurs marchandises à un tarif qui soit juste pour nous et pour elles, car si nous ne leur offrions pas un tarif attrayant, nous ne serions pas là.

M. Reid: Permettez-moi d'être très précis. J'ignore pourquoi le Conseil des expéditeurs canadiens a dit cela, mais vous n'avez pas à répéter ces raisons. Ces expéditeurs ont-ils dit pourquoi ils navigueraient sous pavillon étranger? Je parle plus précisément des coûts maintenant. Quelle raison a-t-on donnée?

M. Wray: Je crois que nos propres expéditeurs estiment que si nous utilisions des navires canadiens, ils seraient d'abord plus coûteux à cause de la fiscalité. Deuxièmement, nos navires coûteraient plus cher à construire, et nous n'avons pas pour l'instant de cargos capables de naviguer en haute mer. Troisièmement, nous