

Conférences maritimes—Loi

Je tiens à féliciter les députés qui ont siégé à ce comité. Nous avons tous passé de nombreuses années dans l'opposition et un certain nombre au gouvernement. Nous avons un excellent président en la personne du député de Québec-Est (M. Tremblay). Le député de St. Catharines (M. Reid), le député de Fraser Valley-Est (M. Belsher) et le député de Dartmouth—Halifax-Est (M. Forrestall), ainsi que le député de York-Est (M. Redway) qui faisaient partie du comité ont fait un excellent travail. L'Opposition officielle était représentée par le député de Papineau (M. Ouellet), qui compte de nombreuses années d'expérience à la Chambre et au Cabinet. Il nous a fait profiter de sa sagesse et de ses conseils. Le député de Thunder Bay—Nipigon (M. Epp) représentait le Nouveau parti démocratique qui a fort bien fait valoir son point de vue.

Je crois que le comité a très bien respecté l'esprit du nouveau règlement du Parlement. Nous avons présenté au Cabinet des recommandations énergiques. Le Cabinet s'est rendu aux sages recommandations des trois partis représentés à ce comité législatif et je pense qu'il faut l'en féliciter. On ne peut pas se fier entièrement aux bureaucrates et aux petits groupes d'intérêt qui mettent certains problèmes en avant. Quand les députés s'attaquent eux-mêmes à un problème, ils peuvent certainement améliorer les projets de loi. Par conséquent, je considère comme un privilège de participer à la troisième lecture de cette mesure.

[Français]

L'hon. André Ouellet (Papineau): Monsieur le Président, il me fait plaisir d'intervenir au nom de mon parti en cette ultime étape avant l'adoption du projet de loi C-21 par cette Chambre.

Nous savons tous que les conférences maritimes internationales jouent un rôle primordial au chapitre du transport des marchandises entre le Canada et l'étranger. Or, ce système de conférences fut créé il y a plus d'un siècle dans les échanges commerciaux entre la Grande-Bretagne et l'Inde. A cette époque, la concurrence acharnée que se livraient ces grands transporteurs maritimes causait beaucoup d'instabilité et d'incertitude dans le commerce des importations et des exportations entre ces pays.

Or, tant les expéditeurs, avec les transporteurs, que les consignataires décidèrent finalement que la sécurité et la stabilité dans le transport tant des marchandises que des passagers profiteraient à toutes les parties.

Ce fut finalement cette entente qui eut pour résultat la création des conférences maritimes et leur étendue qui est maintenant mondiale.

Ces conférences sont des organisations regroupant des transporteurs océaniques souscrivant à un même code de conduite régissant, entre autres, les taux et les niveaux de service, en contrepartie d'ententes sur la prestation des services réguliers.

L'une des principales caractéristiques des activités des conférences maritimes est le contrôle de la concurrence des prix

du fait que les lignes maritimes membres sont obligées de respecter un tarif commun.

Afin de restreindre la concurrence interne, les conférences maritimes limitent habituellement le nombre de voyages que peut faire chacun des membres, la quantité de marchandises qu'il peut transporter ainsi que le nombre de ports qu'il dessert.

La loi présentement en vigueur au pays n'exige pas d'un expéditeur de conclure un marché de clientèle à 100 p. 100 avec un transporteur membre d'une conférence. Toutefois, dans les faits, les conférences insistent généralement sur la signature d'un tel marché en retour de certaines considérations, y compris des escomptes sur la quantité de marchandises expédiées.

En revanche, un expéditeur peut délaissier les marchés de clientèle et recourir aux services plus avantageux d'un autre transporteur, que ce dernier soit membre ou non d'une conférence maritime.

La loi actuelle protège aussi les conférences de toute poursuite en matière de coalitions, offre au Canada un certain contrôle sur les activités des conférences et accorde au Conseil des expéditeurs canadiens le droit de limiter les pouvoirs des conférences.

Monsieur le Président, cette loi, appelée Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes, aura bien servi le pays et nos intérêts commerciaux.

Toutefois, nos voisins du Sud, les États-Unis, adoptèrent en 1984, une nouvelle loi, la *US Shipping Act of 1984* qui non seulement ratifie le principe du système des conférences mais, parmi ses dispositions, renforce également sa protection dans certains domaines contre les lois antitrust américaines.

• (1320)

[Traduction]

La proximité des États-Unis et le fait que ce pays est régi par plusieurs conférences maritimes canado-américaines nous obligent à avoir des lois assez compatibles. C'est un des arguments que le gouvernement a invoqués en déposant ce projet de loi.

Au départ, l'opposition était d'accord. Nous avions néanmoins de sérieuses réserves quant à certains aspects de cette mesure. Le gouvernement voulait reconfirmer la situation des conférences maritimes, mais certaines clauses de la loi menaçaient l'existence de ces dernières. L'opposition a fait valoir qu'il fallait supprimer certaines de ces dispositions. Nous avons donc proposé plusieurs amendements au comité législatif.

[Français]

Les amendements, monsieur le Président, selon nous, bonifiaient le projet de loi et permettaient d'avoir une loi qui reconnaissait l'existence du système des conférences sans pour autant mettre en doute ou en péril leur existence ou leur viabilité. Or, je dois dire que le travail qui fut accompli au comité devrait servir d'exemple pour tous les parlementaires et pour le gouvernement plus particulièrement.