

## [Texte]

pricing role to take business away from somebody by what are often known in the conference world as "fighting ships". If the conference refuses to transport goods because the shipper has used a non-conference ship, or limits the use of a non-conference ship to a particular port or facility—if any of these things are practised by the conference, then this exemption no longer applies. They become open to the penalties of the Competition Act.

Predatory pricing policies are addressed by paragraph 34(1)(c) of the Competition Act and are not exempted by this act. An exemption does not apply where a conference makes a collective agreement with any carrier in Canada for the amount to be paid for the inland transportation of goods—what I was speaking about earlier, the application of conferences to these rail and truck rates which may be the first part of a journey ultimately going abroad, that section of the haul. If the rate there is set by the conferences, there is again no protection from the Competition Act afforded to that sort of practice.

There are some changes to times of notice. In order to allow shippers time to react to rate increases, the new bill will require conferences to give 30 days' notice in writing of such increases. There are surcharges which conferences introduce from time to time. For example, when the price of fuel has gone up rather rapidly there have been things like fuel surcharges introduced. Some of them have been controversial, as was said earlier. At times when currency alignments changed, currency adjustment factors have been introduced. There are limits set in this new bill with regard to the notice which must be given on those items.

• 1125

It is proposed that fines be changed. The existing fine of \$500 per day was, I believe, set in 1971 under the original act. It is proposed that it be increased to \$5,000 per day and that the time limitation on proceedings under the act be increased from one year to three years to ensure compliance.

It is also proposed that this act remain in force for five years after proclamation, with the ability to extend it year by year, as is the case with the 1979 act. There are several other provisions in the proposed act which remain essentially the same, such as the maintenance of conference offices in Canada, the requirement to meet with designated shipper groups, the regulation-making powers of the Governor in Council.

Mr. Thacker asked me who comprises the conferences, shippers or carriers. The conferences, just to make the point clear, are in fact groups of shipping companies. It could be ACL or Canada Maritime. They are companies which are in the shipping business and which themselves form together in a group called a conference.

## [Traduction]

navire pour des pratiques relevant de la prévarication en vue d'enlever à quelqu'un une clientèle au moyen de ce que l'on appelle souvent dans les conférences des «navires de combat». Si la conférence refuse de transporter des marchandises parce que l'expéditeur a utilisé un navire n'appartenant pas à la conférence ou restreint l'emploi des navires n'appartenant pas à la conférence à certains ports ou à certaines installations—si la conférence se livre à l'une quelconque de ces pratiques, alors l'exemption ne s'applique plus. Les sanctions prévues à la Loi sur la concurrence peuvent s'appliquer.

Les pratiques relevant de la prévarication sont prévues à l'alinéa 34(1)c) de la Loi sur la concurrence et le projet de loi ne prévoit pas d'exemption à cet égard. L'exemption ne s'applique pas si une conférence conclut une entente collective avec un transporteur canadien quand aux sommes à payer pour le transport intérieur des marchandises—ce dont je parlais plus tôt, c'est-à-dire l'application des conférences à ces taux ferroviaires et routiers qui pourraient être la première partie d'un voyage vers l'étranger. Si ce taux est établi par les conférences, cette pratique n'est pas soustraite à l'application de la Loi sur la concurrence.

Certaines modifications sont apportées aux délais. Pour permettre aux expéditeurs de réagir aux augmentations des taux, le projet de loi exige que les conférences donnent un avis écrit de 30 jours dans le cas de ces augmentations. Les conférences introduisent à l'occasion des surcharges. Par exemple, lorsque le prix du carburant a connu une hausse assez rapide, on a introduit des surcharges à cet égard. Comme on l'a déjà dit, il y a eu controverse dans certains cas. A certains moments, des facteurs d'ajustement des taux de change ont été introduits. Le projet de loi impose des limites quant à l'avis qui doit être donné dans ce cas.

Le projet de loi modifie le montant des amendes. L'amende actuelle de 500\$ par jour a été établie, je crois, par la loi originale de 1971. Il est proposé de porter cette amende à 5,000\$ par jour et de porter d'un an à trois ans la prescription à l'égard des procédures intentées en vertu de la loi pour en assurer le respect.

Il est également proposé que la loi demeure en vigueur pendant cinq ans après la proclamation, avec la possibilité de prorogation annuelle, comme dans le cas de la loi de 1979. Plusieurs autres dispositions demeurent essentiellement inchangées, notamment l'obligation d'avoir un bureau au Canada, de rencontrer les groupes d'expéditeurs désignés ainsi que les pouvoirs de réglementation du gouverneur en conseil.

Monsieur Thacker m'a demandé si les conférences sont composées d'expéditeurs ou de transporteurs. Pour bien préciser, les conférences sont en fait des groupes de lignes maritimes. Il pourrait s'agir d'ACL ou de Canada maritime. Ce sont des compagnies qui s'occupent de transports maritimes et qui ensemble constituent un groupe appelé conférence maritimes.