

[Text]

The third important change proposed is a new dispute-resolution procedure. Complaints made to the regulatory agency may be open to public hearings or decided on the basis of the material filed. The agency must render a decision no later than 120 days after the complaint has been filed.

There is also an alternative mechanism available to complainants. The existing 1979 act identifies the procedures of the National Transportation Act for the resolution of complaints against agreements or practices of conferences. This act uses the effect on the public interest as a test, and the proposed act introduces the investigation of complaints procedures, which I have just described as an alternative to the National Transportation Act approach.

In addition to what I have just described, the bill clarifies the setting, quoting, and charging of multimodal or through rates. I guess you would appreciate that a conference, being a group of shipping lines, obviously publishes a tariff from one port to another, say from Montreal to Rotterdam, but in addition to that, because of the nature of the goods moved by conference carriers, containers, the person who ships them is very interested in a through rate, a route not from the port in Montreal to Rotterdam but from, say, here in Ottawa somewhere, where he may have a container, to some point somewhere near Rotterdam, where he may want it delivered. Rather than be concerned with a port-to-port rate, he is more concerned with what he has to pay from where he has made the stuff and packed the container to where it is ultimately delivered.

This bill allows conferences to set and quote a through rate in its tariff. The actual amounts to be paid, however, by the ocean carrier to the inland carrier in Canada, whether that be a railway or a trucking line, must be decided on an individual basis; that is, between one conference member and the inland carrier.

In other words, what we are suggesting in this bill is that the conference cannot get together in terms of setting a rail rate or a land rate, but it should be confined only to what it has historically being confined to, the setting of rates between ocean ports.

To put some of what I have already said another way, the proposed act exempts conferences from the Competition Act if they conform to the requirements set out in the legislation. This exemption does not apply in a number of situations. For example, you deduce from what I said earlier that it does not apply unless the conference agreement provides the right of independent action to each member. If it does not, the conference comes under the Competition Act.

The exemption does not apply if two or more members of the conference agree to use a vessel in a predatory

[Translation]

uniquement sur les pourcentage de l'ensemble des marchandises qui peuvent être expédiées.

Le troisième changement important est une nouvelle méthode de solution des conflits. Les plaintes déposées auprès de l'organisme de régie peuvent faire l'objet d'une audition publique ou être jugées d'après les documents déposés. La commission doit rendre une décision au plus tard 120 jours après le dépôt de la plainte.

Les plaignants peuvent également se prévaloir d'un autre mécanisme. La Loi de 1979 dispose que les procédures prévues par la Loi nationale sur les transports doivent servir au règlement des plaintes à l'égard des accords ou des pratiques des conférences. Cette loi utilise le critère de l'intérêt public tandis que le projet de loi introduit les procédures d'enquête, dont je viens de parler, comme solution de rechange à la démarche prévue par la Loi nationale sur les transports.

En outre, le projet de loi précise l'établissement, la communication et la perception des taux multimodaux. Vous comprendrez j'imagine qu'une conférence, qui est un groupe de lignes maritimes, publie évidemment un tarif entre un port et un autre, disons entre Montréal et Rotterdam, mais qu'en outre, étant donné la nature des marchandises transportées, des conteneurs, l'expéditeur est très intéressé à un taux multimodal, c'est-à-dire non pas du port de Montréal à celui de Rotterdam, mais, par exemple, de quelque part à Ottawa, où se trouve le conteneur, jusqu'à un endroit situé près de Rotterdam où ce conteneur doit être livré. Il s'intéresse moins au taux de port à port, qu'à ce qu'il doit payer entre l'endroit où le conteneur est chargé et celui où il est livré.

Le projet de loi permet aux conférences d'établir et d'annoncer un taux multimodal dans son tarif. Toutefois, les sommes à payer par le transporteur océanique au transporteur intérieur au Canada, qu'il s'agisse d'un chemin de fer ou d'une entreprise de camionnage, doivent être déterminées au cas par cas, c'est-à-dire entre un membre de la conférence et le transporteur intérieur.

En d'autres termes, le projet de loi empêche la conférence d'établir un tarif ferroviaire ou routier, mais doit s'en tenir à son domaine historique, l'établissement des taux entre des ports océaniques.

Pour reprendre en d'autres termes ce que j'ai déjà dit, le projet de loi soustrait les conférences à l'application de la Loi sur la concurrence si elles se conforment aux exigences du projet de loi. Cette exemption ne s'applique pas dans certains cas. Par exemple, vous pouvez déduire de ce que j'ai déjà dit qu'elle ne s'applique pas à moins que l'accord intra-conférence ne prévoit pour chaque membre le droit à des mesures distinctes. Dans le cas contraire, la conférence est assujettie à la Loi sur la concurrence.

L'exemption ne s'applique pas si deux ou plusieurs membres de la conférence conviennent d'utiliser un