

diffusion du programme initial sont abandonnés en faveur de prises de contact individuelles avec les sociétés ciblées et d'autres investisseurs potentiels. S'implanter au Canada pour approvisionner un marché nord-américain intégré est un des grands arguments invoqués, argument auquel la ratification de l'ALE a d'ailleurs donné plus de poids. Les efforts de promotion menés outre-mer feront état de l'ALE et souligneront les avantages que l'implantation au Canada offre à qui veut pénétrer et approvisionner le marché nord-américain intégré. Le Ministère a aussi incité les sociétés américaines qui rationalisent leurs opérations à s'établir au Canada.

La technologie de pointe est aussi devenue un important volet du programme au cours de l'année. Le Ministère a accordé plus d'attention aux initiatives — telles que les conférences, les séminaires et un projet stratégique de partenariat — qui visent à multiplier les ententes de coentreprise/partenariat/transfert de technologies conclues avec des sociétés étrangères qui, en retour, favorisent le développement de la technologie canadienne. En étroite collaboration avec ISTC, le Ministère établit quelles sont les branches clés de la technologie de pointe et par la suite, ISTC se tient en liaison avec les sociétés canadiennes de pointe pour déterminer quels sont leurs besoins en investissements.

Le Ministère continue d'exécuter le PPI avec l'appui et la coopération de divers organismes fédéraux et provinciaux. Au cours de l'année, il a consacré plus de temps aux organismes municipaux de développement économique pour les faire participer aux activités entreprises dans le cadre du programme et pour les aider à répondre aux demandes de renseignements sur les investissements.

Navigation internationale

Le Ministère a continué son oeuvre au sein du Comité des transports maritimes de l'OCDE afin de défendre les intérêts commerciaux du Canada dans les discussions qui s'y déroulent sur la politique de navigation internationale. Le trafic maritime mondial de marchandises a augmenté en 1988; par conséquent, bon nombre de compagnies de navigation ont de nouveau réalisé des profits et les tarifs ont augmenté, notamment pour l'expédition de marchandises en vrac. Le Comité s'est penché principalement sur l'évolution des politiques du transport maritime des pays membres, la mise en oeuvre des principes de l'OCDE régissant la politique du transport maritime et l'entrée en vigueur

éventuelle de la Convention des Nations Unies sur le transport de marchandises par mer (Règles de Hambourg). L'activité entreprise dans ce secteur visait principalement à libéraliser davantage ce secteur à l'OCDE et à faire obstacle au protectionnisme des autres pays. À cet égard, plusieurs armateurs canadiens ont signalé des pertes de ventes dues à des politiques protectionnistes d'expédition adoptées dans certaines branches d'activité économique, et le Ministère, par l'entremise de ses missions à l'étranger, est intervenu au besoin pour résoudre ces problèmes. À la CNUCED, le Ministère a participé à la Conférence de révision de la Convention relative à un code de conduite des conférences maritimes, qui n'a pas mené ses travaux à terme à cause de problèmes de procédure.

Avec la collaboration de certaines provinces et de l'industrie, le Ministère a entrepris plusieurs projets de recherche dans le domaine du transport en vue de développer les relations commerciales du Canada avec les Antilles, le Groenland et l'Islande. Il a en outre aidé de petits fabricants qui avaient de la difficulté à distribuer leurs produits à l'étranger.

Aviation internationale

En ce qui concerne l'aviation internationale, le Canada a conclu des accords *ad referendum* avec l'Arabie saoudite, la République de Corée, les Pays-Bas, la Jordanie, l'Australie, l'Argentine, la Finlande, Trinité-et-Tobago, le Japon, la Thaïlande, la Norvège, la Suède et le Danemark. De plus, des accords analogues ont été conclus avec l'Espagne et l'Australie et sont entrés en vigueur. Des négociations ont eu lieu avec la France, l'Inde, l'Autriche et le Brésil, tandis que les consultations sur l'application des accords en vigueur se sont poursuivies avec les États-Unis en vue de maintenir l'assise sur laquelle reposent les services internationaux de transport de voyageurs, de marchandises et de courrier qu'assurent les compagnies aériennes canadiennes.

Accroître la sécurité de l'aviation internationale et lutter contre le terrorisme sont des objectifs auxquels le Canada accorde la priorité. Pour les atteindre, il a exigé que tous les nouveaux accords bilatéraux comprennent des dispositions strictes en matière de sécurité. En sa qualité de pays hôte de l'OACI, le Canada a aussi beaucoup contribué à l'amélioration des mesures de sécurité prévues dans les accords multilatéraux.