

[Text]

together and regulate rates, regulate charges, regulate conditions of carriage and publish a common tariff. There were about 34 of these conferences operating at the end of 1986 in Canada. Of course, the whole point of this bill is that the practice of setting common tariffs in this way would not be legal if it were not for the Shipping Conferences Exemption Act of 1979.

This conference system first made its appearance more than 100 years ago in trade between Great Britain and India. The cutthroat competition began to cause a great deal of instability and unreliability in the import and export business around that time, so shippers consignees and carriers got together and decided that service regularity and safe carriage was important, and because of an agreement such as that, the conference system came into being quite a long time ago.

The first investigation into their actions in Canada was made about 1913, but it was not until 1971 that the first Shipping Conference Exemption Act was passed by Parliament. Later this was replaced by the Shipping Conferences Exemption Act of 1979. Among other things, it requires that conferences should file agreements, tariffs, surcharges, standard forms of loyalty contracts and many other things which we will come back to in more detail when we begin to talk about this bill before you now.

• 1115

As stated in *Freedom to Move*, the government accepts that it is neither feasible nor desirable to eliminate the conference system. In fact, south of the border the U.S. Shipping Act of 1984 has strengthened the immunity of conferences from anti-trust legislation in some areas. At the same time, the U.S. act of that time encouraged more competition among the members of the conference. Thus, it accords with the Canadian policy as set out in the white paper, *Freedom to Move*.

Conferences are a world-wide phenomenon. There is a United Nations Code of Conduct for the behaviour of conferences. It is best known for its 40:40:20 cargo-sharing provision. In many sources that tends to be the only thing the UN Code of Conduct for liner conferences has become well known for. There is no suggestion in this bill that cargo-sharing should in any way be enforced, but the UN Code of Conduct, if you read it, sets out quite a number of things relating to conference behaviour which are in the 1979 bill and which continue in this bill in one form or another. In many respects the UN Code of Conduct is much weaker in what it lays out in terms of what conferences can, cannot or may do.

Regarding this new bill, I would like to go over the fundamental changes from the existing legislation. The first one is that the new bill calls for a mandatory right of

[Translation]

mais qui s'entendent pour régler les tarifs, les frais, les conditions de transport et qui publient un tarif commun. Il y avait environ 34 de ces conférences à la fin de 1986 au Canada. Naturellement, le projet de loi est nécessaire parce que l'établissement de tarifs communs ne serait pas légal sans la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes.

Ce système de conférence remonte à plus de cent ans, par le commerce entre la Grande-Bretagne et l'Inde. La concurrence était féroce et commençait à entraîner beaucoup d'instabilité et d'incertitude dans le domaine de l'importation et de l'exportation; c'est pourquoi les expéditeurs, les destinataires et les transporteurs ont décidé ensemble que la régularité du service et la sécurité du transport étaient importants et c'est une entente de ce genre qui a entraîné la création du système des conférences il y a déjà bien longtemps.

La première enquête sur ces conférences a eu lieu au Canada vers 1913, mais ce n'est qu'en 1971 que le parlement adoptait la première Loi dérogatoire sur les conférences maritimes. Par la suite, cette loi a été remplacé par la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes. Entre autres choses, cette loi exige que les conférences déposent les accords, les tarifs, les surcharges, les formulaires normalisés de contrats d'exclusivité et beaucoup d'autres choses auxquelles nous reviendrons plus en détails lorsque nous aurons commencé à parler de ce projet de loi que vous étudiez.

Comme il est dit dans *Aller sans entraves* le gouvernement reconnaît qu'il n'est ni possible ni souhaitable d'éliminer le système des conférences. En fait, au sud de la frontière, la Loi américaine de 1984 sur la navigation a renforcé l'immunité des conférences dans certains domaines par rapport aux lois anti-trust. En même temps, cette loi américaine encourageait la concurrence entre les membres de la conférence. Ainsi, cette loi était conforme à la politique canadienne exposée dans le livre blanc *Aller sans entraves*.

Les conférences sont un phénomène mondial. Il existe un code de déontologie des Nations Unies portant sur le comportement des conférences. On en connaît surtout la disposition qui prévoit le partage 40:40:20 des cargaisons. Souvent, c'est la seule chose qu'on connaisse bien du Code de conduite des Nations Unies. Rien dans le projet de loi n'indique que le partage des cargaisons devrait être appliqué, mais le Code des Nations Unies, si on prend la peine de le lire, comporte un certain nombre de dispositions relatives au comportement des conférences qui se retrouvent dans la loi de 1979 et qui sont maintenues dans le projet de loi sous une forme ou sous une autre. À de nombreux égards, le Code des Nations Unies comporte des dispositions beaucoup moins sévères sur le plan de ce que les conférences peuvent faire, ne peuvent pas faire ou sont autorisées à faire.

J'aimerais passer en revue les changements fondamentaux que comporte ce projet de loi par rapport à la loi actuelle. La première différence est que le projet de