

(O) Règlement des différends

Les lois de 1987 sur les transports ont pour objet de réagir aux besoins de l'industrie en préconisant le respect des principes de la non-intervention et de l'auto-réglementation des marchés. Sachant que des anomalies et des cas extraordinaires où les lois du marché ne fonctionnent pas risquaient de se produire, le législateur a prévu certains mécanismes pour répondre aux plaintes des intervenants du marché des transports.

Toutefois, le CSC juge inutiles, à toutes fins pratiques, les mécanismes de règlement des différends définis à l'article 13 de la *LDCM de 1987* et à l'article 59 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*. Aux termes de l'article 13, il faut prouver qu'«une réduction déraisonnable des services de transport ou une augmentation déraisonnable des frais de transport» a résulté d'une «diminution de la concurrence». Il n'incombe pas au plaignant de faire cette preuve, mais le CSC croit que les critères établis en vertu de la loi sont trop rigoureux. Quant à la procédure définie à l'article 59, on la juge trop longue et onéreuse. D'après le CSC, il n'existe actuellement aucun mécanisme satisfaisant pour régler efficacement les différends. Et la médiation, telle qu'elle existe maintenant, n'offre pas non plus une formule de rechange utile. Pour appuyer cette dernière conclusion, le CSC signale un cas où la médiation informelle a échoué parce que la conférence concernée aurait refusé de divulguer de l'information qu'elle estimait confidentielle.

(P) Abrogation de la *LDCM*

Le CSC a réclamé une refonte complète de la *LDCM de 1987*, car selon lui, elle n'offre aucun avantage aux chargeurs. Comme solution de rechange, il propose d'abroger ladite loi et de placer ainsi sans réserve les conférences sous le coup de la *Loi sur la concurrence*. D'après lui, le seul objet de la *LDCM de 1987* est de soustraire un groupe particulier d'entreprises à l'application de la *Loi sur la concurrence*, à laquelle toutes les autres industries sont assujetties. Toujours selon le CSC, la *Loi* n'a pas entraîné une intensification de la concurrence, ni amélioré la position des chargeurs.

Le débat sur le mérite et l'utilité des conférences et sur l'à-propos de les exempter de la loi est directement relié à l'appel à une refonte radicale. Ceux pour qui les conférences maritimes ont fait leur temps voient en elles des instances dépassées, vu la technologie et les moyens de communication modernes. D'aucuns disent que les conférences retardent une réorganisation nécessaire de l'industrie et un emploi plus efficace des ressources. Les partisans du maintien des conférences les perçoivent toujours comme un facteur de stabilisation dans une industrie intrinsèquement inconstante qui a besoin de gros investissements en capitaux.

La mise en place de nouvelles structures, telles que le *Transpacific Stabilization Agreement*, atteste sans doute que le marché est en train de s'adapter au changement par