

[Texte]

position we bring to you today and we look forward to hearing the evidence and hearing the amendments that you might feel are important to this bill. Thank you very much.

The Acting Chairman (Mr. Redway): Thank you very much, Mr. Thacker. Mr. Brennan.

Mr. M. Brennan (Associate Assistant Deputy Minister, Policy and Co-ordination, Department of Transport): This is a bill to essentially exempt shipping conferences from the Competition Act and to replace and update the Shipping Conferences Exemption Act of 1979.

What we would like to do is talk about trade. We would like to talk about conferences; what they are and what they carry. Then we of course would like to home in on the bill and give you some background on why it is the way it is and how it differs from the act that is on the statutes now.

Foreign trade is an important part of the revenue and employment for Canada, and of course a significant part of this is with overseas countries where most of it is carried by sea. In fact, 83% of the value of Canadian deep-sea exports is carried by water. By deep-sea exports we mean things which are moving off the continent. So 85% of some \$25.5 billion was carried by water in 1985. This bill addresses an important aspect of the Canadian economy, which is the movement of this trade, particularly by what is known in the industry as liner conferences, or the liner trade.

The liner trade makes up by tonnage between 10% and 15% of Canada's deep-sea trade. The rest of it is what we know as the bulk trade—iron ore, hydrocarbon fuels, grains and the like—the bulk trade generally; but we are really not here to talk about the bulk trade, we are going to talk about the liner trade and the type of commodities it moves.

In general, those commodities have a higher value—finished or semi-finished products. On the basis of value, the liner trade accounts for about two-thirds of Canada's total deep-sea trade. Of this two-thirds, 40% to 60% is carried by conference operators. The rest of it is carried by independent shipping lines. Again, we are not really here to talk about independent shipping lines, although they are of course a factor in the existence of conferences that will be mentioned from time to time. The liner trade is in fact the regular service between specific points. Generally speaking, this liner trade, this high-value trade, is carried in containers or in break-bulk form, but in today's world it is mostly in containers.

About half of this total number of liner shipping services operating in the Canadian trades have formed what are known as conferences. These conferences are associations of carriers that not only supply the type of liner service we have already described, but which also get

[Traduction]

les amendements raisonnables et réfléchis. Telle est la position que nous vous soumettons aujourd'hui et nous attendons impatiemment les témoignages et les amendements que vous pourriez considérer importants pour ce projet de loi. Merci beaucoup.

Le président suppléant (M. Redway): Merci beaucoup, M. Thacker. Monsieur Brennan.

M. M. Brennan (sous-ministre adjoint associé, Politiques et coordination, ministère des Transports): Ce projet de loi a essentiellement pour but de soustraire les conférences maritimes à l'application de la Loi sur la concurrence et de remplacer et de mettre à jour la Loi dérogatoire de 1979 sur les conférences maritimes.

Nous voulons parler de commerce; nous voulons parler des conférences, de ce qu'elles sont et de ce qu'elles transportent. Puis nous aimerions évidemment nous concentrer sur le projet de loi et vous expliquer pourquoi elle prend cette forme et en quoi elle diffère de la loi actuelle.

Le commerce international assure une partie importante des revenus et des emplois au Canada et une partie importante de ce commerce se fait avec des pays d'outre-mer, principalement, par voie maritime. En fait, 83 p. 100 de la valeur des exportations canadiennes outre-mer sont transportées par bateaux. Les exportations outre-mer sont celles qui sont destinées à un autre continent. Ainsi, 85 p. 100 de quelque 25,5 milliards de dollars ont été transportés par eau en 1985. Ce projet de loi touche un aspect important de l'économie canadienne, c'est-à-dire le transport de ce commerce, surtout par ce que l'on appelle dans l'industrie les conférences maritimes.

Les conférences maritimes rendent compte de 10 à 15 p. 100 du volume du commerce canadien outre-mer. Le reste est transporté en vrac—le minerais de fer, les combustibles, les céréales et ainsi de suite—soit le commerce du vrac; mais nous ne sommes pas ici pour parler de ce commerce, nous allons parler des conférences maritimes et des marchandises qu'elles transportent.

En général, ces marchandises ont une valeur plus élevée, il s'agit de produits finis ou semi-finis. Sur le plan de la valeur, les lignes régulières rendent compte d'environ les deux tiers de l'ensemble du commerce outre-mer du Canada. Sur ces deux tiers, de 40 à 60 p. 100 sont transportés par les conférences. Le reste est transporté par des armateurs indépendants. Encore une fois, nous ne sommes pas ici pour parler des armateurs indépendants, bien qu'ils soient évidemment un facteur de l'existence des conférences dont nous parlerons de temps à autre. Les lignes maritimes sont en fait le service régulier entre des points donnés. En général, ce commerce de haute valeur est transporté dans des conteneurs ou en rupture de charge; de nos jours, c'est surtout par conteneurs.

Environ la moitié des services maritimes réguliers qui desservent le commerce canadien ont constitué ce que l'on appelle des conférences. Ces conférences sont des associations de transporteurs qui non seulement nous assurent un service régulier dont nous avons déjà parlé,