

ferroviaires a coïncidé plus ou moins avec la mise en service de lignes océaniques régulières après l'époque des voiliers.

La valeur de la conférence a été reconnue par tous les gouvernements du monde, parfois à contre-cœur, parfois d'un consentement tacite. Tous les gouvernements ont dû par la suite permettre les conférences parce qu'il n'existait pas de mécanisme de remplacement capable d'assurer la stabilité et le service. Ainsi, le gouvernement des États-Unis, en vertu de la loi sur la marine marchande de 1916, a explicitement exempté les conférences des lois antitrust Sherman, mais aux termes de la même loi, il a appliqué des règlements poussés et de portée considérable. La position américaine avait été confirmée par une modification à la loi sur la marine marchande de 1961 qui expliquait d'une part la loi et la renforçait d'autre part à l'aide de règlements plus nombreux.

Toutefois, les députés savent peut-être qu'une conférence se compose nécessairement de compagnies maritimes, mais celles-ci ne font pas forcément partie d'une conférence et, de fait, bon nombre fonctionnent indépendamment, et souvent en concurrence avec les conférences. Il serait peut-être utile que je définisse ce qu'on entend par ligne de navigation. Tout d'abord, une ligne de navigation ne constitue pas nécessairement une société par elle-même. Bon nombre de compagnies de navigation exploitent plusieurs lignes.

La caractéristique essentielle d'une ligne de navigation est celle-ci: elle offre publiquement un service de transport à itinéraire fixe entre certains ports désignés. C'est tout à fait différent du genre de service offert par les navires dits irréguliers qui, en règle générale, sont nolisés pour livrer des cargaisons complètes n'importe où dans le monde, selon les demandes qui leur sont faites. En général, les vapeurs de ligne et les navires irréguliers sont de conception un peu différente, mais ce n'est pas obligatoire et, en vérité, les exploitants de vapeurs de ligne ont traditionnellement nolisé des navires irréguliers pour augmenter leurs flottes en période de pointe. La différence réelle réside dans le genre de service offert. Je répète que la ligne de navigation exerce son activité entre des ports désignés.

● (9.30 p.m.)

On peut dire que le navire régulier est comme le bus à parcours fixe et le cargo sans ligne régulière, comme le taxi en maraude. Le bill ne s'applique pas du tout au tramping. Si nous avons ou si nous devrions avoir une marine marchande canadienne n'a rien à voir

[L'hon. M. Jamieson.]

avec le projet de loi. Les océaniques battant pavillon canadien opéreraient de façon régulière ou non et les propriétaires de navires de ligne décideraient d'appartenir aux conférences ou de rester libres pour des raisons commerciales qui ne seraient pas différentes de celles des armateurs étrangers.

Le bill s'applique également à tous les membres des conférences, sans égard à leur nationalité ou à leur pavillon. Les infractions aux termes du projet de loi peuvent être d'ordre majeur ou mineur. Les infractions sérieuses obligent à appliquer la loi relative aux enquêtes sur les coalitions et elles iraient à l'encontre des articles 3 et 4 du bill. Une infraction mineure serait l'omission de soumettre certains documents comme l'exigent les articles 5, 6 et 7. La peine prévue à l'article 8 est une amende de \$100 par jour qui, en pratique, sera exigible de chaque membre d'une conférence délinquante.

Les conditions régissant le dépôt sont importantes en ce qu'elles exposent les relations fondamentales de la conférence à l'examen public. Ainsi, le bill remplit deux buts: il prévoit l'exemption conditionnelle et permet l'examen continu. Le bill englobe tous les aspects importants des relations contractuelles entre les membres d'une conférence d'une part, et entre la conférence et les expéditeurs d'autre part; le gouvernement reconnaît donc qu'il a le devoir de protéger les citoyens. En fait, on pourrait fort bien dire qu'en vertu de la politique nationale des transports, énoncée dans la loi nationale sur les transports, il importe d'examiner minutieusement et de tenter d'influencer les transports maritimes, desquels les Canadiens dépendent si directement. Peut-être l'un des aspects les plus importants de ce devoir est-il la responsabilité imposée à la Commission canadienne des transports, de remplir ses fonctions «en vue de coordonner et d'harmoniser les opérations de tous les transporteurs qui font des transports».

C'est sous certains rapports une mesure plutôt complexe et je ne doute nullement qu'à l'étape de l'étude en comité, les députés voudront examiner ses dispositions de façon détaillée. Il y aura, bien entendu, des témoins spécialisés dans ce domaine assez compliqué, qui tenteront de répondre aux questions des députés. Je crois toutefois avoir brièvement indiqué la situation et expliqué pourquoi j'estime nécessaire de présenter maintenant ce projet de loi.

**M. Thomas M. Bell (Saint-Jean-Lancaster):** Monsieur l'Orateur, comme le ministre l'a dit, ce bill est très compliqué et très technique. Je