



First Session
Thirty-eighth Parliament, 2004-05

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

**Energy,
the Environment
and Natural
Resources**

Chair:
The Honourable TOMMY BANKS

Tuesday, March 22, 2005
Thursday, March 24, 2005

Issue No. 11

Third and fourth meetings on:

Bill C-15, An Act to amend the Migratory Birds
Convention Act, 1994 and the Canadian Environment
Protection Act, 1999

WITNESSES:
(See back cover)

Première session de la
trente-huitième législature, 2004-2005

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent de l'*

**Énergie, de
l'environnement et
des ressources
naturelles**

Président :
L'honorable TOMMY BANKS

Le mardi 22 mars 2005
Le jeudi 24 mars 2005

Fascicule n° 11

Les troisième et quatrième réunions concernant :

Le projet de loi C-15, Loi modifiant la Loi de 1994 sur la
convention concernant les oiseaux migrateurs et la Loi
canadienne sur la protection de l'environnement (1999)

TÉMOINS :
(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE
ON ENERGY, THE ENVIRONMENT
AND NATURAL RESOURCES

The Honourable Tommy Banks, *Chair*

The Honourable Ethel Cochrane, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Adams	Kenny
* Austin, P.C.	* Kinsella
(or Rompkey, P.C.)	(or Stratton)
Buchanan, P.C.	Lavigne
Christensen	Milne
Forrestall	Oliver
Hubley	Spivak

*Ex officio members

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The name of the Honourable Senator Forrestall substituted for that of the Honourable Senator Gustafson (*March 23, 2005*).

The name of the Honourable Senator Oliver substituted for that of the Honourable Senator Angus (*March 23, 2005*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT
DE L'ÉNERGIE, DE L'ENVIRONNEMENT
ET DES RESSOURCES NATURELLES

Président : L'honorable Tommy Banks

Vice-présidente : L'honorable Ethel Cochrane

et

Les honorables sénateurs :

Adams	Kenny
* Austin, C.P.	* Kinsella
(ou Rompkey, C.P.)	(ou Stratton)
Buchanan, C.P.	Lavigne
Christensen	Milne
Forrestall	Oliver
Hubley	Spivak

*Membres d'office

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité :

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

Le nom de l'honorable sénateur Forrestall est substitué à celui de l'honorable sénateur Gustafson (*le 23 mars 2005*).

Le nom de l'honorable sénateur Oliver est substitué à celui de l'honorable sénateur Angus (*le 23 mars 2005*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, March 22, 2005
(25)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day, in room 257, East Block, at 5:20 p.m., the Chair, the Honourable Tommy Banks, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Angus, Banks, Buchanan, P.C., Christensen, Hubley, Lavigne, Milne and Spivak (9).

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: Lynne Myers, Research Analyst, Science and Technology; Frédéric Beauregard-Tellier, Economics Division and Kristen Douglas, Law and Government Division.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Wednesday, February 7, 2005, the committee continued its consideration of Bill C-15, to amend the Migratory Birds Convention Act, 1994 and the Canadian Environment Protection Act, 1999. (*For a complete text of the Order of Reference, see proceedings of the committee, Issue No. 7.*)

WITNESSES:

As a panel:

Canadian Shipowners Association:

Donald Morrison, President;
Captain Réjean Lanteigne, Vice-President.

International Chamber of Shipping:

Chris Horrocks, Secretary General.

International Ship-Owners Alliance of Canada and the Coalition of Maritime Groups:

Robert Alexander Ho, President, Fairmont Shipping (HK) Ltd. & Affiliates;
Peter Lahay, National Coordinator, International Transport Workers Federation;
George Heinmiller, Associate General Counsel, Teekay Shipping (Canada) Ltd;
Jack C.K. Hsu, Executive Vice-President, Oak Maritime (Canada) Inc;
Peter Curtis, Vice-President, Seaspan Ship Management Ltd;
Lew Lederman, Q.C., Director and Corporate Secretary.

The Chair made an opening statement.

Mr. Morrison, Captain Lanteigne made a joint presentation.

Mr. Horrocks made a presentation.

Mr. Ho, Mr. Heinmiller, Mr. Hsu, Mr. Curtis and Mr. Lahay made a joint presentation.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 22 mars 2005
(25)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui, à 17 h 20, dans la pièce 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Tommy Banks (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Adams, Angus, Banks, Buchanan, C.P., Christensen, Hubley, Lavigne, Milne et Spivak (9).

Également présents : De la Direction de la recherche parlementaire, Bibliothèque du Parlement : Lynne Myers, analyste de recherche, Division des sciences et de la technologie; Frédéric Beauregard-Tellier, Division de l'économie, et Kristen Douglas, Division du droit et du gouvernement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 7 février 2005, le comité poursuit son examen du projet de loi C-15, Loi modifiant la Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs et la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999). (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi se trouve dans le fascicule n^o 7 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

En table ronde :

Association des armateurs canadiens :

Donald Morrison, président;
Le capitaine Réjean Lanteigne, vice-président.

International Chamber of Shipping :

Chris Horrocks, secrétaire général.

International Ship-Owners Alliance of Canada et de la Coalition des groupes maritimes :

Robert Alexander Ho, président, Fairmont Shipping (HK) Ltd. & Affiliates;
Peter Lahay, coordonnateur national, Fédération internationale des ouvriers du transport;
George Heinmiller, avocat général associé, Teekay Shipping (Canada) Ltd.;

Jack C.K. Hsu, vice-président exécutif, Oak Maritime (Canada) Inc.;

Peter Curtis, vice-président, Seaspan Ship Management Ltd;

Lew Lederman, c.r., directeur et secrétaire général.

Le président fait une déclaration.

M. Morrison et le capitaine Lanteigne font un exposé conjoint.

M. Horrocks fait un exposé.

M. Ho, M. Heinmiller, M. Hsu, M. Curtis et M. Lahay font un exposé conjoint.

At 6:50 p.m., the committee suspended.

At 7:25 p.m., the committee resumed.

The witnesses from the Canadian Shipowners Association, the International Chamber of Shipping, the International Ship-Owners Alliance of Canada and the Coalition of Maritime Groups answered questions.

The Chair made a closing statement.

At 9:10 p.m., the committee, pursuant to rule 92(2)(e) proceeded in camera for the consideration of a draft agenda.

At 9:23 p.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

OTTAWA, Thursday, March 24, 2005

(26)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources met this day, in room 257, East Block, at 8:40 a.m., the Chair, the Honourable Tommy Banks, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Banks, Buchanan, P.C., Christensen, Cochrane, Forrestall, Hubley, Milne, Oliver and Spivak (10).

In attendance: From the Research Branch of the Library of Parliament: Lynne Myers, Research Analyst, Science and Technology; Frédéric Beauregard-Tellier, Economics Division and Kristen Douglas, Law and Government Division.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on Wednesday, February 7, 2005, the committee continued its consideration of Bill C-15, to amend the Migratory Birds Convention Act, 1994 and the Canadian Environment Protection Act, 1999. (*For a complete text of the Order of Reference, see Proceedings of the committee, Issue No. 7.*)

WITNESSES:

Nature Canada:

Rob Rainer, Director of Conservation.

International Fund for Animal Welfare:

Kim Elmslie, Emergency Relief Representative.

World Wildlife Fund Canada:

Joshua Laughren, Director, Marine Conservation.

The Chair made an opening statement.

À 18 h 50, le comité interrompt ses travaux.

À 19 h 25, le comité reprend ses travaux.

Les témoins de l'Association des armateurs canadiens, de l'International Chamber of Shipping, de l'International Ship-Owners Alliance of Canada et de la Coalition des groupes maritimes répondent aux questions.

Le président conclut.

À 21 h 10, conformément à l'alinéa 92(2)e) du Règlement, le comité poursuit ses travaux à huis clos pour examiner une ébauche de programme.

À 21 h 23, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le jeudi 24 mars 2005

(26)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles se réunit aujourd'hui à 8 h 40, dans la pièce 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Tommy Banks (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Adams, Banks, Buchanan, C.P., Christensen, Cochrane, Forrestall, Hubley, Milne, Oliver et Spivak (10).

Également présents : De la Direction de la recherche parlementaire, Bibliothèque du Parlement : Lynne Myers, analyste de recherche, Division des sciences et de la technologie; Frédéric Beauregard-Tellier, Division de l'économie, et Kristen Douglas, Division du droit et du gouvernement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 7 février 2005, le comité poursuit son examen du projet de loi C-15, Loi modifiant la Loi de 1994 sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs et la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999). (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi se trouve dans le fascicule n° 7 des Délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

Nature Canada :

Rob Rainer, directeur de conservation.

Fonds international pour la protection des animaux :

Kim Elmslie, représentante pour les secours d'urgence.

Fonds mondial pour la nature Canada :

Joshua Laughren, directeur, Programme de conservation marine.

Le président fait une déclaration d'ouverture.

Mr. Rainer, Ms. Elmslie and Mr. Laughren each made a presentation and answered questions.

At 10:45 a.m., the committee suspended.

At 10:47 a.m., the committee resumed in camera pursuant to rule 92(2)(e) for the consideration of a draft agenda.

It was agreed that the committee would engage the services of Mr. William Sharpe to provide support on Bill C-15.

The question being put on the motion, it was adopted.

The Chair made a closing statement.

At 11:07 a.m., the committee adjourned to the call of the Chair.

ATTEST:

M. Rainer, Mme Elmslie et M. Laughren font chacun un exposé, puis répondent aux questions.

À 10 h 45, le comité interrompt ses travaux.

À 10 h 47, le comité reprend ses travaux à huis clos, conformément à l'alinéa 92(2)e), pour examiner une ébauche de rapport.

Il est convenu que le comité retienne les services de M. William Sharpe pour l'aider dans son étude du projet de loi C-15.

La question, mise aux voix, est adoptée.

Le président conclut.

À 11 h 7, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

La greffière du comité,

Keli Hogan

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, March 22, 2005

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, to which was referred Bill C-15, to amend the Migratory Birds Convention Act, 1994, and the Canadian Environmental Protection Act, 1999, met this day at 5:20 p.m. to give consideration to the bill.

Senator Tommy Banks (*Chairman*) in the chair.

[*English*]

The Chairman: Honourable senators, we have with us today members of various organizations representing the shipping industry.

I apologize to the witnesses for the lateness of our start, and I want you to understand the reason for it. The *Rules of the Senate of Canada* do not permit Senate committees to meet while the Senate is in session, and the Senate suspended its sitting just a few minutes ago. The prescribed meeting time for this committee on Tuesday afternoons is when the Senate rises, but in no event before five o'clock.

I have further bad news. The Senate will resume sitting at the call of the chair at approximately seven o'clock, at which time we will be obliged to suspend this meeting in order to do a small piece of business that must, for budgetary reasons, be done in the Senate chamber today. We will then resume this meeting.

I apologize for those inconveniences, but we are precluded by the *Rules of the Senate* from meeting while the Senate is sitting.

Before we proceed with evidence, there is a matter of order to which Senator Angus wishes to speak.

Senator Angus: Mr. Chairman, I would like to obviate any misunderstanding or confusion that might otherwise arise respecting my involvement in these hearings. I have been a member of le Barreau du Québec, the Canadian Bar Association and the Canadian Maritime Law Association since 1963, that is, for 42 years. I have specialized in maritime law matters for some 40 years, and I served as president of the Canadian Maritime Law Association — CMLA — for three years, from 1989 to 1992. In 1992, I was made an honorary life member of the Canadian Maritime Law Association.

One of my colleagues at Stikeman Elliott in Montreal, Peter J. Cullen, is currently president of the CMLA, which is scheduled to appear before us on approximately April 14. Although I remain a member of Stikeman's Montreal office, I am in a retirement program there. To the best of my knowledge, colleagues, the firm has not been retained to represent any individuals, corporations or parties concerning Bill C-15, and neither have I personally.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 22 mars 2005

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, auquel a été renvoyé le projet de loi C-15, Loi modifiant la Loi de 1994 sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs et la Loi canadienne sur la protection de l'environnement de 1999, se réunit aujourd'hui à 17 h 20 pour étudier le projet de loi.

Le sénateur Tommy Banks (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président : Honorables sénateurs, nous recevons aujourd'hui des membres de divers organismes qui représentent la marine marchande.

Je demande à nos témoins de bien vouloir nous excuser pour ce retard, mais je voudrais vous en expliquer la raison. Le *Règlement du Sénat du Canada* n'autorise pas les comités sénatoriaux à se réunir pendant que le Sénat siège et le Sénat vient tout juste de suspendre sa séance. Notre comité peut se réunir le mardi après-midi à l'ajournement du Sénat, mais pas avant 17 heures.

J'ai d'autres mauvaises nouvelles. Le Sénat recommencera à siéger à l'appel de la présidence, vers 19 heures, et nous devons alors suspendre cette réunion afin d'adopter une petite mesure qui, pour des raisons budgétaires, doit être votée au Sénat aujourd'hui. Nous reprendrons ensuite notre séance.

Je vous présente mes excuses pour ces inconvénients, mais le Règlement du Sénat nous interdit de nous réunir lorsque le Sénat siège.

Avant que nous ne procédions à l'audition des témoins, le sénateur Angus désire soulever une question de Règlement.

Le sénateur Angus : Monsieur le président, je voudrais dissiper tout malentendu ou toute confusion que pourrait susciter ma participation à ces audiences. J'ai été membre du Barreau du Québec, de l'Association du Barreau canadien et de l'Association canadienne de droit maritime depuis 1963, c'est-à-dire depuis 42 ans. Je me suis spécialisé en droit maritime pendant une quarantaine d'années et j'ai été le président de l'Association canadienne de droit maritime, l'ACDM pendant trois ans, de 1989 à 1992. En 1992, j'ai été nommé membre honoraire à vie de l'Association canadienne de droit maritime.

Un de mes collègues du cabinet Stikeman Elliott, de Montréal, Peter J. Cullen, est actuellement président de l'ACDM qui doit comparaître devant nous aux environs du 14 avril. Même si je suis toujours membre du cabinet Stikeman, de Montréal, je suis actuellement à la retraite. À ma connaissance, chers collègues, ce cabinet n'a pas été engagé pour représenter qui que ce soit au sujet du projet de loi C-15 et je ne l'ai pas été non plus personnellement.

I wish to declare for the record that I have no economic or any other untoward interest in the legislation before us. My only interest is to do my duty as a member of the Senate of Canada and of this honourable committee to ensure that the legislation proposed in Bill C-15 receives appropriate sober second thought.

The Chairman: Thank you, Senator Angus.

The first organization we will hear from is the Canadian Shipowners Association, represented by Mr. Donald Morrison, President, and Captain Réjean Lanteigne, Vice-President. They are joined by the Secretary General of International Chamber of Shipping, Mr. Chris Horrocks.

Mr. Donald Morrison, President, Canadian Shipowners Association: Honourable senators, we appreciate the opportunity to meet with you this afternoon to describe our concerns about Bill C-15.

I will provide an overview of our opinion and attitude toward the proposed legislation and will comment on the consultation process that has been held to date on both attempts to pass this proposed legislation. Captain Lanteigne will describe some of the challenges and concerns with regard to the legislation, and Mr. Horrocks will provide us with his European experience with this type of legislation and a description of the international concerns with Bill C-15.

I am sure I speak for all the industry representatives at this table when I ask you to be advised that the CSA and the other members of the industry continue to support the principles required to create and sustain an environmentally friendly industry. Our challenge is not to being environmentally clean; our challenge is to the proposed legislation, Bill C-15.

The Canadian Shipowners Association represents the interests of the Canadian flag vessels that trade on the Great Lakes, the St. Lawrence waterway, the Arctic and eastern seaboard of Canada and the U.S. Our members are primarily involved in the coasting trade, that is, origin and destination within Canada and with cross-lake trade between Canada and the United States. Occasionally, we do trade along the U.S. east coast and regularly trade to Newfoundland and the Canadian Arctic. We have some 70 vessels in our fleet and carry an average of 70 million tonnes per year, generally primary products such as coal, iron ore, limestone, salt, grain, coke, cement and petroleum products as well as general and containerized cargo. We provide Canadian communities and industries with reliable, economic and environmentally sustainable transportation. As an editorial comment, the quietly effective domestic marine transportation industry plays an essential role in Canada's industrial and natural resources economy.

Overall, the mandate of the CSA is to promote an economic and competitive Canadian marine transportation industry by establishing strong working relationships with its marine industry partners, governments and local industries. I will return to this,

Je tiens à déclarer ici que je n'ai aucun intérêt économique ou autre intérêt conflictuel en ce qui concerne ce projet de loi. Je désire seulement faire mon devoir en tant que membre du Sénat et du comité afin que le projet de loi C-15 soit examiné comme il se doit.

Le président : Merci, sénateur Angus.

Le premier organisme que nous entendrons est l'Association des armateurs canadiens représentée par M. Donald Morrison, président, et le capitaine Réjean Lanteigne, vice-président. Ils sont accompagnés du secrétaire général de l'International Chamber of Shipping, M. Chris Horrocks.

M. Donald Morrison, président, Association des armateurs canadiens : Honorables sénateurs, nous nous réjouissons de pouvoir vous rencontrer cet après-midi pour vous parler de nos préoccupations concernant le projet de loi C-15.

Je vais vous donner un aperçu général de nos opinions à l'égard du projet de loi et je vous parlerai du processus de consultation qui a eu lieu jusqu'ici les deux fois où le gouvernement a essayé de faire adopter cette mesure. Le capitaine Lanteigne vous parlera de certaines des difficultés et préoccupations qu'elle suscite, tandis que M. Horrocks nous parlera de son expérience européenne avec ce genre de loi et des préoccupations internationales que suscite le projet de loi C-15.

Je suis certain de parler au nom de tous les représentants de notre secteur qui sont présents ici en disant que l'AAC et les autres membres de la marine marchande sont toujours en faveur d'une industrie soucieuse de l'environnement. Ce qui nous pose un problème, ce n'est pas le souci de l'environnement, mais le projet de loi C-15.

L'Association des armateurs canadiens représente les intérêts des navires battant pavillon canadien qui desservent les Grands Lacs, la voie maritime du Saint-Laurent ainsi que l'Arctique et la côte est du Canada et des États-Unis. Nos membres participent principalement au cabotage, c'est-à-dire le transport maritime en provenance et à destination du Canada, ainsi qu'au commerce dans les Grands Lacs entre le Canada et les États-Unis. À l'occasion, ils naviguent aussi le long de la côte est américaine et régulièrement jusqu'à Terre-Neuve et dans l'Arctique canadien. La flotte intérieure compte quelque 70 navires qui transportent en moyenne 70 millions de tonnes de marchandise par année comprenant du charbon, du minerai de fer, du calcaire, du sel, des céréales, du coke, du ciment et des produits pétroliers ainsi que des marchandises générales et conteneurisées. Nous fournissons aux collectivités et aux industries canadiennes un transport fiable, économique et respectueux de l'environnement. J'ajouterais que le secteur du transport maritime intérieur, discrètement efficace, joue un rôle essentiel pour l'économie des ressources naturelles et industrielles du Canada.

Le mandat de l'AAC consiste dans l'ensemble à promouvoir une industrie canadienne du transport maritime canadienne qui soit économique et concurrentielle, en établissant de solides relations de travail avec ses partenaires de l'industrie maritime, les

because even in matters environmental we have tried to establish partnerships with government and local industries.

I will now turn to the consultation process that has or has not been held with regard to formulating this legislation. I will talk about the first bill that came before Parliament and died on the Order Paper when an election was called last year. To my knowledge, no one in the industry had the opportunity, either prior to the creation of the bill or at second reading, to present the industry's needs, requirements and challenges. That became a moot point because the election was called and the bill died. We thought that may have been the end of the proposed legislation because people had made a fuss about the fact that we were not consulted.

However, the consultation process that was held when Parliament resumed in September was, in our opinion, less than successful, and that is because in many, if not all, cases of new legislation or changes to existing legislation affecting the marine industry, the department or departments set up a semi-formal process of consultation whereby industry representatives identify their needs and provide specialized expert input to the intent and wording of the law and regulations.

The most recent example of this was the approach followed by Transport Canada in its recent — and we would say successful — creation of regulations under the Marine Transportation Security Act for the marine industry.

This was not an easy task for them. It was probably one of the most onerous tasks in an operational sense that the department has faced in many years. Yet, they still did not close the door and do it all on their own. They called in industry representatives. We had people at the table. The international industry had people at the table. Through a consultation process, we arrived at regulations that people can live with and, therefore, that people can work with and that can be implemented, and they are working quite well.

This was done neither by bureaucrats nor at the ministerial level, to my knowledge, in the development of the present Bill C-15. Even at the parliamentary committee level this time, we were not granted time as witnesses. We, as the CSA, were asked to provide a presentation, and we did provide in advance an appropriate number of copies in both languages, and then we were not granted a hearing. This is the first time officially that the CSA has had an opportunity to comment on Bill C-15. I must say that this is the first time in my probably too many years of experience that I have seen this happen. We are pleased to be here this afternoon.

In my opinion, and in the opinion of many people in the industry, the approach that was followed, whereby to a large degree the industry was shut out, has contributed to the description of this proposed legislation within the industry as bad law. There is no other way for our marine constituency to describe a law that wants and has as its aim to criminalize seafarers as no other law does. We would now place seafarers in

gouvernements et les industries locales. Je reviendrai sur cette question, car même en ce qui concerne l'environnement, nous avons essayé d'établir des partenariats avec le gouvernement et les industries locales.

Je vais maintenant passer au processus de consultation qui a été, ou n'a pas été mis en place pour formuler ce projet de loi. Je parlerai d'abord du premier projet de loi qui a été présenté au Parlement, mais qui a expiré au *Feuilleton* quand les élections ont été déclenchées l'année dernière. À ma connaissance, aucun de nous n'a pu, avant la préparation de ce projet de loi ou en deuxième lecture, faire valoir les besoins, les exigences et les difficultés de notre secteur. De toute façon, les élections ont été déclenchées et le projet de loi a expiré au *Feuilleton*. Nous pensions que cette mesure n'irait pas plus loin étant donné que nous nous étions plaints de ne pas avoir été consultés.

Toutefois, si le processus de consultation qui a eu lieu lorsque le Parlement a été reconvoqué en septembre n'a pas été un grand succès, à notre avis, c'est parce que normalement, lorsqu'une nouvelle loi ou une modification de la législation en vigueur touche la marine marchande, le ou les ministères concernés mettent en place un processus de consultation semi-officiel qui permet aux représentants de l'industrie de faire connaître leurs besoins et de participer en tant qu'experts, au libellé de la loi et de son règlement d'application.

Les consultations que Transports Canada a organisées récemment pour l'élaboration des règlements d'application de la Loi sur la sûreté du transport maritime en sont l'exemple le plus récent.

Ce n'était pas une tâche facile. Du point de vue opérationnel, c'est sans doute l'entreprise la plus difficile dans laquelle le ministère se soit lancé depuis des années. Néanmoins, il n'a pas fermé la porte et n'a pas décidé d'agir de son propre chef. Il a fait appel à l'industrie. Nos représentants ont participé au processus et ceux de l'industrie internationale également. Ce processus de consultation nous a permis d'obtenir une réglementation que nous jugeons acceptable, qui peut être appliquée et qui donne de bons résultats.

À ma connaissance, cela n'a pas été fait, tant au niveau des bureaucrates qu'au niveau du ministre, pour préparer le projet de loi C-15. Nous n'avons même pas pu témoigner devant le comité parlementaire. On nous a demandé d'envoyer un mémoire, que nous avons fait parvenir à l'avance, en plusieurs exemplaires et dans les deux langues officielles, mais nous n'avons pas obtenu d'audience. C'est la première fois que notre association est invitée officiellement à faire connaître son avis au sujet du projet de loi C-15. C'est la première fois que cela arrive depuis le début de ma carrière sans doute trop longue. C'est avec plaisir que nous sommes ici cet après-midi.

À mon avis et c'est une opinion que partagent bien des gens c'est à cause de la façon dont on a procédé, en nous écartant dans une large mesure du processus, que notre secteur estime qu'il s'agit là d'un mauvais projet de loi. C'est tout ce que nous pouvons dire d'une loi qui a pour but de criminaliser les marins comme aucune autre loi. Les marins risquent de se retrouver en prison en cas de déversement accidentel. En raison de son

the position of possibility going to jail for an accidental spill. This law, due to its application by definition, will discriminate against the shipowners' businesses domiciled in Canada, whether these are domestic or international. These companies can be reached here within the country, whereas it is obviously more difficult if not impossible to reach foreign shipowners who are not located here in this country of Canada, especially at the executive level.

If this law is to replace another law and its implementation possibilities are less than the other law, then we must question the reason for the law. Mr. Lanteigne will go into this in more detail, but here we compare the people responsible for the implementation of the enforcement of the law. We are not convinced that the switch from trained pollution officers as required under the Canada Shipping Act to individuals with other responsibilities will improve the enforcement factor, and we would hope that that was one of the goals of the proposed legislation.

As you can see, we have many challenges to meet. Mr. Lanteigne will point out other specific difficulties with this proposed legislation. We thank you for this opportunity to express our concerns, and we will have some final comments after.

Senator Angus: Mr. Chairman, I wanted to ensure that the document that the witness referred to is the one that is dated today and it is entitled "Submission to the Senate Standing Committee on Energy..." and that it will form part of the record of these proceedings.

The Chairman: All papers presented to us form part of the record.

Senator Angus: I just wanted to make that point.

Captain Réjean Lanteigne, Vice-President, Canadian Shipowners Association: Honourable senators, I am pleased to be here to be heard.

The brief we submitted to the Senate that Senator Angus just referred to touches on three aspects of the bill about which this organization wishes to express some concern and problems. The first of these is the conflict with international law. Mr. Horrocks from the International Chamber of Shipping will address that after me. The second item we want to address relates to the impact on the seafarers community. Lastly, and more important, we want to address the enforcement provision of the bill in relation to other bills that we already have on the books in this country that are in force for marine pollution.

On the conflict with international law, our submission is relatively straightforward. Mr. Horrocks will talk to it in a wider context shortly, but let me just say that this country participates with significant influence in the design, drafting and collaboration of international treaties and international convention.

We also have an objective, long maintained, in this country of pursuing international solutions to international problems. We are of the opinion that our failure with this bill to respect these international commitments will seriously undermine our influence and reputation in future undertakings.

application, cette loi vise injustement les armateurs domiciliés au Canada, qu'il s'agisse d'entreprises canadiennes ou internationales. Ces entreprises peuvent être rejointes à l'intérieur du pays alors qu'il est évidemment beaucoup plus difficile, sinon impossible de poursuivre les armateurs qui sont domiciliés à l'étranger, surtout au niveau de la haute direction.

Si cette loi doit en remplacer une autre et si la possibilité de la mettre en oeuvre est moins importante que pour celle qui la précédait, il y a lieu de s'interroger sur sa raison d'être. M. Lanteigne vous en parlera plus en détail, mais dans ce document nous comparons les personnes responsables de l'application de la loi. Nous ne sommes pas convaincus que l'application sera meilleure si les agents chargés de la prévention de la pollution aux termes de la Loi sur la marine marchande sont remplacés par des personnes ayant d'autres responsabilités. Nous espérons que c'était là un des objectifs du projet de loi.

Comme vous pouvez le voir, cette mesure nous cause de nombreux problèmes. M. Lanteigne vous parlera d'autres difficultés. Je vous remercie de nous avoir invités à faire connaître nos préoccupations et nous aurons quelques mots à ajouter en guise de conclusion.

Le sénateur Angus : Monsieur le président, je tiens à m'assurer que le document dont parle le témoin est celui qui porte la date d'aujourd'hui et s'intitule « Mémoire au Comité sénatorial permanent de l'énergie... », et qu'il fera partie du compte rendu de nos délibérations.

Le président : Tous les documents qui nous sont présentés font partie du compte rendu.

Le sénateur Angus : Je voulais seulement le souligner.

Le capitaine Réjean Lanteigne, vice-président, Association des armateurs canadiens : Honorables sénateurs, c'est avec plaisir que je prends la parole devant vous.

Le mémoire que nous avons adressé au Sénat et que le sénateur Angus vient de mentionner aborde trois aspects du projet de loi auxquels nous voyons des objections. En premier lieu, cette mesure entre en conflit avec le droit international. M. Horrocks, de l'International Chamber of Shipping, va vous en parler. Nous voudrions ensuite aborder la question des effets de cette mesure sur les marins. Ensuite, et surtout, nous voudrions parler des dispositions d'application de ce projet de loi, par rapport à celles qui sont déjà en vigueur à l'égard de la pollution marine.

En ce qui concerne le conflit entre cette mesure et le droit international, notre mémoire est assez direct. M. Horrocks vous en parlera tout à l'heure dans un contexte plus large, mais je dirais que notre pays a une certaine influence sur la conception, la rédaction et le libellé des traités internationaux et des conventions internationales.

Notre pays cherche également depuis longtemps à trouver des solutions internationales aux problèmes internationaux. Nous estimons que ce projet de loi ne respecte pas ces engagements internationaux et que cela va, à l'avenir, nuire sérieusement à notre influence et à notre réputation.

The second point is on the seafarers community. A major consequence of this proposed legislation will be the negative impact that criminalization will have on the seafaring community, including Canadian seafarers, particularly for accidental discharge. We read the proceedings of this committee of some weeks ago, and we saw that you are already informed of the *Tecam Sea* incident in September 2002 where an investigator or game officer employed by the Canadian Wildlife Service arrested and detained the master in Newfoundland. It was widely reported in the media that the master was arrested and jailed without reasonable grounds that he committed an offence. From my recollection, he was of Ukrainian citizenship. He was detained in Newfoundland for in excess of a year. There was no ground for his detention, and he was never charged with anything.

This bill, as Mr. Morrison mentioned, creates an even greater uneven playing field for Canadian shipowners, masters and officers of our ships by subjecting them to criminal sanctions that to some degree are largely unenforceable against non-resident shipowners. Once again, Canadian shipowners are, to some degree, singled out for penalties here.

Furthermore, an argument can be made that, in the event of an accidental or wilful discharge, charges will be made against the master, chief engineer, owner and operator of a vessel under this proposed legislation instead of the existing provision of the Canadian Shipping Act.

The existing provision of the Canada Shipping Act currently governs all matters related to marine pollution, including severe penalties for accidental or wilful discharge.

Bill C-15 duplicates the offence, while setting relatively high minimum fines. It is our view, if this bill passes, that the current shipping act provision will become redundant as a result. In other words, the Migratory Birds Convention Act and the CEPA amendment will become the oil pollution legislation par excellence.

Otherwise, the laying of multiple charges, as was the case in the *Tecam Sea* incident, under both the shipping act and the proposed legislation for infractions that are largely based on the same factual elements will be counter to the Kienapple principle that was laid out by the Supreme Court many years ago. If I were a game warden, I would lay the charge under the migratory birds legislation, knowing full well that the level of fine is already established at a fairly high minimum level, a level that we have seen is not covered by P&I insurance clubs that insure the ships for these events.

Who pays the impact of this? It will be seafarers, both Canadians and foreign nationals. Is this a position that the Canadian government and public authorities want to pursue? We also want to say, contrary to what individuals from Environment Canada said in testimony, that this is a significant policy change on the part of the government. If so, the criminalization of seafarers in our view takes a whole new meaning.

Notre deuxième objection concerne les marins. L'une des conséquences majeures de ce projet de loi sera l'incidence néfaste que la criminalisation aura sur la communauté maritime, y compris sur les gens de mer canadiens, surtout en ce qui a trait aux déversements accidentels. En lisant le compte rendu de vos délibérations d'il y a quelques semaines, nous avons constaté que vous étiez déjà au courant de l'incident du *Tecam Sea*, survenu en septembre 2002. Un inspecteur ou agent de la faune à l'emploi du Service canadien de la faune avait arrêté et détenu le capitaine de ce navire à Terre-Neuve. On a pu lire dans les médias que le capitaine avait été arrêté et emprisonné sans preuve raisonnable. Si je me souviens bien, c'était un citoyen ukrainien. Il a été emprisonné à Terre-Neuve pendant plus d'un an. Sa détention n'était pas justifiée et aucune accusation n'a été portée contre lui.

Comme M. Morrison l'a mentionné, ce projet de loi défavorise encore plus les armateurs, les capitaines et les officiers des navires canadiens en les rendant passibles de sanctions pénales qu'il sera très difficile d'imposer à des armateurs non résidents. Une fois de plus, les armateurs canadiens sont spécialement visés.

De plus, en cas de déversement accidentel ou délibéré, des accusations seront portées contre le capitaine, le chef mécanicien, le propriétaire et l'exploitant d'un navire en vertu de ce projet de loi plutôt qu'en vertu des dispositions existantes de la Loi sur la marine marchande.

Les dispositions actuelles de la Loi sur la marine marchande régissent toutes les questions concernant la pollution marine et prévoient de lourdes sanctions en cas de déversement accidentel ou délibéré.

Le projet de loi C-15 établit la même infraction, mais en fixant l'amende minimum à un niveau relativement élevé. Si ce projet de loi est adopté, les dispositions actuelles de la Loi sur la marine marchande deviendront redondantes. Autrement dit, la Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs et la LCPE formeront la législation par excellence contre la pollution pétrolière.

À part cela, il est contraire au principe Kienapple établi par la Cour suprême, il y a de nombreuses années, de porter de multiples accusations, comme dans le cas de l'incident du *Tecam Sea*, à la fois en vertu de la Loi sur la marine marchande et de ce projet de loi, pour des infractions qui se basent en grande partie sur les mêmes faits. Si j'étais un garde-chasse, je porterais des accusations en vertu de la Loi sur les oiseaux migrateurs en sachant parfaitement que l'amende est déjà fixée à un niveau minimum assez élevé qui, comme nous l'avons constaté, n'est pas couvert par les clubs de protection et d'indemnisation qui assurent les navires pour ce genre de sinistres.

Qui en subira les conséquences? Ce seront les marins, tant canadiens qu'étrangers. Est-ce bien ce que le gouvernement canadien et les autorités cherchent à faire? D'autre part, contrairement à ce que les fonctionnaires d'Environnement Canada ont déclaré lors de leurs témoignages, il s'agit là d'un changement de politique important de la part du gouvernement. La criminalisation des marins prend une toute nouvelle dimension.

We have some concern also to express about due process. We would hope that this committee would ask whether criminalization of masters and ship officers represents a fruitful approach towards increasing safety and environmental protection.

The establishment of minimum fines in the bill is a two-edged sword with far-reaching consequences. We certainly recommend to this committee that it study this matter closely and propose an amendment to the bill on this aspect alone.

I should like to refer to an item in *The Globe and Mail* from March 14. There was an opinion in this country, particularly in Parliament, that the marijuana grow operation owners should have minimum sentences as a result of the outrageous killing of four RCMP officers in Alberta. I shall quote from the article:

Public Safety Minister Anne McLellan's criticisms of the judiciary for imposing lenient sentences for grow-ops, made the day after the deaths of the four officers, has only fuelled the debate.

Mr. Cotler, however, insisted that several studies have concluded minimum sentences do not work.

"They've all come to the conclusion that minimum sentences are neither a deterrent nor are they effective," Mr. Cotler said.

If this crime of growing marijuana does not deserve a minimum sentence, we are asking ourselves why this so-called crime of accidental or wilful discharge of oil requires a minimum sentence.

The last point is enforcement of pollution law in this country. In their testimony of February 17, officials from Environment Canada indicated that there are 55 conservation officers employed by the Canadian Wildlife Service. Of those, 10 work in Hull, which leaves about 55 game wardens to police this proposed legislation.

I am very familiar with the qualifications of game officers. I was born in a village in New Brunswick, so I know what a game warden is all about. I am somewhat overwhelmed by the extent of the power assigned to that person in relation to the operation of ship seafarers and mariners.

The shipowners would recommend that the enforcement mandate and related powers of the bill be assigned to pollution prevention officers, who are currently duly designated to perform this task under the Canada Shipping Act. Since these individuals are already present across the country — there are 952 pollution prevention officers duly nominated to perform this — we are of the opinion that the enforcement would be meaningful and effective — and more so, as these individuals are trained as steamship inspectors and are heavily involved in the marine business.

It is our opinion that enforcement would be more than problematic under the current bill.

Nous nous préoccupons également de l'application régulière de la loi. Nous espérons que votre comité se demandera si la criminalisation des capitaines et des officiers est vraiment une façon positive d'améliorer la sécurité et la protection de l'environnement.

L'établissement d'amendes minimales est une arme à double tranchant lourde de conséquences. Nous recommandons certainement au comité d'étudier cette question de près et de proposer un amendement au projet de loi en ce qui concerne cet aspect.

Je voudrais mentionner un article publié dans le *Globe and Mail* du 14 mars. L'opinion publique canadienne, surtout au Parlement, estimait qu'une sentence minimale devrait être imposée aux propriétaires de serres clandestines de marijuana à la suite du terrible meurtre de quatre agents de la GRC en Alberta. Voici la teneur de cet article :

Les critiques que la ministre de la Sécurité publique, Anne McLellan, a portées contre les tribunaux qui imposent des peines trop indulgentes aux propriétaires de serres clandestines, au lendemain du meurtre des quatre officiers, ne font qu'alimenter le débat.

M. Cotler a toutefois souligné que, selon plusieurs études, les sentences minimales n'étaient pas efficaces.

« Nous en sommes tous venus à la conclusion que les sentences minimales n'étaient ni dissuasives ni efficaces », a déclaré M. Cotler.

Si ce n'est pas jugé nécessaire pour un acte criminel comme la culture de la marijuana, nous nous demandons pourquoi le crime consiste à déverser des hydrocarbures accidentellement ou délibérément exige une sentence minimale.

Je terminerai par l'application des lois antipollution au Canada. Dans leur témoignage du 17 février, les fonctionnaires d'Environnement Canada ont dit qu'il y avait 55 agents de conservation à l'emploi du Service canadien de la faune. Dix d'entre eux travaillent à Hull, ce qui laisse environ 55 gardes-chasse pour appliquer ce projet de loi.

Je connais très bien les qualités requises des gardes-chasse. Je suis né dans un village du Nouveau-Brunswick et je sais donc ce qu'est un garde-chasse. Je suis sidéré par la portée des pouvoirs qui sont conférés à cette personne à l'égard des marins.

Les armateurs recommandent que les pouvoirs d'application du projet de loi soient confiés aux agents de prévention de la pollution qui sont déjà dûment désignés pour remplir cette fonction en vertu de la Loi sur la marine marchande. Étant donné que ces personnes sont déjà en poste un peu partout au Canada — il y a 952 agents de prévention de la pollution dûment chargés de jouer ce rôle — nous estimons que l'application de la loi sera plus efficace étant donné qu'il s'agit de personnes qui ont une formation d'inspecteur de navire à vapeur et qui connaissent bien le secteur maritime.

À notre avis, ce projet de loi rendrait l'application plus problématique.

Mr. Chris Horrocks, Secretary General, International Chamber of Shipping: Honourable senators, thank you for having me. Let me disabuse you, this is why I came. I did not have to be press-ganged to come, either. This is a concern.

As has been explained, I am the Secretary General of the International Chamber of Shipping, or ICS as it is known. We are the industry's international trade association. Our members are not individual shipping companies, but national shipowner associations in 38 countries across the world from Chile to Norway, Australia to Ireland. In Canada, we have as members both the Canadian Shipowners Association as well as the Chamber of Shipping of British Columbia. Together, we represent more than half of the world's merchant fleets.

I should state at the outset, this may seem self-evident but I think it bears repeating, that we have no quarrel whatever in the international shipping industry with the principle that infringement of pollution regulations should be punished. It is not in the interests of anyone, it is not even in the interests of the industry, that that should be the case, because then everyone is tarred with the same brush. Deliberate infringements of environmental rules should certainly not go unchallenged. We all want to try to weed out the small number of bad actors. That is a collective responsibility that we entirely share.

However, we do have concerns about this bill, and concerns that are shared by partners within the maritime industry with whom we do not always see eye to eye. The written submission that was addressed to the chairman on March 11 was co-signed by me and by my opposite numbers in the International Transport Workers' Federation and an organization called the Oil Companies International Marine Forum — in other words, the shipowners, the international seafarers unions and the tanker charterers, collectively, people who tend to have contrary interests rather than simultaneous interests.

In all the 30 years or so that I have been in the industry, I do not think I have ever found such a willing consensus as the current debate that is going on not just in Canada but in Europe as well about the problem of criminalization of seafarers, which is the essence of our concern about this particular bill.

I will summarize our concerns quite simply without repeating what others have said.

Again, this may seem like a truism but I think it bears repetition. Shipping is an international industry. It has been a basic tenet of the faith not only in the industry but in the whole maritime community among maritime countries in the International Maritime Organization, as our UN agency, for not just decades but centuries that an international industry requires international regulation of shipping. This goes back to the time of Grotius and the early principles of the laws of the sea. Canada has been one of the staunchest and most loyal supporters of that principle, an active participant in IMO, the country of

M. Chris Horrocks, secrétaire général, International Chamber of Shipping : Honorables sénateurs, je vous remercie de m'avoir invité. Je dois vous dire tout de suite que je suis venu pour cette raison. Vous n'avez pas eu à me tordre le bras. Cette mesure m'inquiète.

Comme on vous l'a expliqué, je suis le secrétaire général de l'International Chamber of Shipping ou ICS. Il s'agit de l'association professionnelle internationale de notre secteur. Nos membres sont non pas les entreprises de transport maritime, mais les associations nationales d'armateurs de 38 pays du monde allant du Chili à la Norvège en passant par l'Australie et l'Irlande. Au Canada, nous comptons parmi nos membres à la fois l'Association des armateurs canadiens et la Chamber of Shipping of British Columbia. À nous tous, nous représentons plus de la moitié des flottes marchandes du monde.

Je dirais d'abord une chose qui peut paraître évidente, mais qu'il vaut la peine de répéter, à savoir que nous sommes d'accord pour que les infractions à la réglementation antipollution soient punies. Il n'est dans l'intérêt de personne, pas même dans l'intérêt de notre industrie, que ces règlements soient enfreints, car cela rejaillit sur tout le monde. On ne doit certainement pas pouvoir enfreindre impunément les règles environnementales. Nous voulons tous éliminer le petit nombre de mauvais joueurs. C'est une responsabilité collective que nous partageons entièrement.

Nous avons toutefois, au sujet de ce projet de loi, des inquiétudes que partagent nos partenaires de l'industrie avec lesquels nous ne sommes pas toujours entièrement d'accord. Le mémoire écrit qui a été adressé au président le 11 mars a été cosigné par moi-même et mes homologues de l'International Transport Workers' Federation ainsi qu'une organisation appelée Oil Companies International Marine Forum. Il s'agit, autrement dit, des armateurs, des syndicats internationaux de marins et des nolisiers de navires-citernes, des gens qui ont tendance à avoir des intérêts divergents plutôt que convergents.

Depuis une trentaine d'années que je travaille dans ce secteur, je ne pense pas avoir jamais constaté un consensus aussi important qu'au cours du débat actuel qui se déroule non seulement au Canada, mais également en Europe au sujet de la criminalisation des marins, la question qui nous préoccupe au sujet de ce projet de loi.

Je vais résumer nos inquiétudes sans répéter ce que les autres ont déjà dit.

C'est peut-être une évidence, mais je crois nécessaire de le répéter. La marine marchande est une industrie internationale. Un principe fondamental pour notre secteur ainsi que toute la communauté maritime des pays membres de l'Organisation maritime internationale, qui est notre organisme des Nations Unies, et cela depuis non pas des décennies, mais des siècles, est que la réglementation de la marine marchande doit être faite au niveau international. Cela remonte à l'époque de Grotius et des premiers principes de droit de la mer. Le Canada a été l'un des plus ardents partisans de ce principe, un participant actif de

residence of its past secretary general, a country that provides currently the chairman of its legal committee and very much a mainstream player in international maritime discussions.

The bill as drafted, in our assessment, would breach that principle of international agreement in several respects, putting Canada, as we interpret it, in conflict with its international obligations both under the MARPOL Convention, the maritime pollution convention, and also under the United Nations Convention on the Law of the Sea, which I think Canada signed as recently as last year.

In particular, and this is our main focus, the bill appears to make no distinction in law between deliberate infringements and accidents, making a pollution incident an offence regardless of intent on the part of the accused. This is not only contrary to MARPOL, which quite distinctly excludes accidents from infringements of the convention, but is also disturbing not only to us but also to our seafarer colleagues, as well as, and this is worth stating, to the salvage industry — important in this context, because it is the salvors, the salvage tugs, that are the first people that are expected to go to the assistance of a ship in difficulty. Those salvors are saying that they are potentially in a position where they commit some act that, though intended to avoid pollution, in fact, gives rise to a degree of pollution, and they are immediately guilty until they can subsequently prove their innocence under the bill. That from their point of view is a real deterrent. They are constantly arguing that the efforts that they make to take steps to avoid pollution are not sufficiently given regard when salvage awards are made.

This conflict gives an unfortunate signal not only to the industry and its seafarers, but also to those who have historically regarded Canada as a supporter of the rule of international law. Sadly, we witnessed several recent cases of ships masters and crews being locked up for criminal offences after pollution incidents arising from accidents. This has happened in Europe and Venezuela. We have heard of a particular case in Canada. It is happening elsewhere as well.

It was Monday this week when a senior maritime lawyer asked me in the context of both this and what has been happening in Europe, “Would you be happy if your son became a seafarer today knowing that he may be jailed for an accident?” The answer I am afraid is clearly no. That is an answer that we are hearing to that question not just from the stuffed shirts in the maritime legal profession but also from the countries that provide most of the seafarers to the international maritime fleets today.

Let me repeat: We fully and quite unequivocally support rigorous enforcement of pollution regulations because we believe that to be in the interests not only of society, but of the industry that I represent. That said, we would earnestly urge Canada to abide by the international obligations to which we feel it has committed itself, and to think again about legislation that we would argue both conflicts with those obligations and, in the process, appears to criminalize pure accidents.

l’OMI, le pays de résidence de son ancien secrétaire général, le pays d’origine du président actuel de son comité juridique et un intervenant important dans les discussions maritimes au niveau international.

À notre avis, tel qu’il est libellé, ce projet de loi contreviendrait à ce principe à plusieurs égards, ce qui irait à l’encontre de ses obligations internationales en vertu de la Convention MARPOL, la convention sur la pollution marine, et de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer que le Canada a signé pas plus tard que l’année dernière, je crois.

Plus particulièrement, et c’est ce que nous faisons surtout valoir, le projet de loi semble ne faire aucune distinction entre les actes délibérés et les accidents en faisant d’un incident de pollution une infraction quelle que soit l’intention de l’accusé. C’est non seulement contraire à MARPOL qui exclut expressément les accidents des manquements à la convention, mais également une source d’inquiétude pour nos collègues de l’industrie du renflouement. Il est important de le souligner, car ce sont les remorqueurs de sauvetage qui sont les premiers à se porter au secours d’un navire en détresse. Ces gens de mer disent que, dans le but d’éviter la pollution, ils risquent de commettre un acte qui augmentera la pollution et d’être immédiatement déclarés coupables en vertu de ce projet de loi jusqu’à ce qu’ils puissent prouver leur innocence. À leur avis, cette mesure a véritablement un effet dissuasif. Ils font valoir que les efforts qu’ils déploient pour éviter la pollution n’entrent pas suffisamment en ligne de compte lorsqu’on attribue la rémunération de sauvetage.

Cela envoie un signal regrettable non seulement à l’industrie et aux gens de mer, mais à ceux qui ont toujours considéré que le Canada était pour le droit de la mer. Malheureusement, nous avons vu récemment plusieurs cas de capitaines et d’équipages qui ont été emprisonnés pour des infractions criminelles après des incidents de pollution résultant d’accidents. C’est arrivé en Europe et au Venezuela. Nous avons également entendu parler d’un cas qui s’est produit au Canada. C’est arrivé aussi ailleurs.

Lundi dernier, un avocat spécialisé en droit maritime m’a demandé, dans le contexte de cet incident et de ce qui s’est passé en Europe : « Seriez-vous content que votre fils devienne marin aujourd’hui sachant qu’il risque de se faire emprisonner suite à un accident? » J’ai bien peur de devoir répondre par la négative. C’est un avis que partagent non seulement des gens gonflés de leur importance comme les experts en droit maritime, mais également les pays qui fournissent la majeure partie de la main-d’oeuvre des flottes maritimes internationales.

Je tiens à répéter que nous appuyons entièrement et sans équivoque une application rigoureuse des règlements contre la pollution, car nous croyons que c’est dans l’intérêt non seulement de la société, mais de l’industrie que je représente. Cela dit, nous exhortons le Canada à respecter ses obligations internationales et à réviser une loi qui, à notre avis, est contraire à ses obligations et qui semble criminaliser de simples accidents.

The Chairman: Thank you for your conciseness, Mr. Horrocks.

Mr. Morrison: If I may make one closing comment.

To sum up what the CSA position would be on recommendations, if the proposed legislation were deemed to be in contradiction of international treaties and conventions that Canada has ratified, we suggest and recommend that it should not apply to vessels. Second, we would recommend that the bill, if it goes through, be modified to delete the minimum fine provisions. Third, as Captain Lanteigne discussed, we further recommend that the enforcement mandate and related powers be assigned to pollution prevention officers duly designated under the Canada Shipping Act.

Those are the three recommendations contained in our submission at the top of page 6. I wanted to re-emphasize those.

The Chairman: Thank you very much, gentlemen. I hope that you will be able to stay and take part in the discussion that will follow this.

Again, I have to admonish you to please speak as concisely as you possibly can. We will hear now from the International Ship-Owners Alliance of Canada and the Coalition of Maritime Groups. First, I believe we will hear from Mr. Robert Ho, who is from Fairmont Shipping (Canada) Limited, then from Mr. Peter Lahay, who is the National Coordinator of the International Transport Workers' Federation, and then Mr. George Heinmiller and Mr. Jack Hsu. I believe Mr. Ho will begin. Please proceed.

[Translation]

Mr. Robert Alexander Ho, Fairmont Shipping (HK) Ltd., International Ship-Owners Alliance of Canada and the Coalition of Maritime Groups: Good evening. I am the President of Fairmont Shipping Global. Today, I am representing my colleagues from the Coalition of Maritime Groups. I would like to apologize but my English is much better than my French. I prefer to continue my presentation in English.

[English]

Members of the Senate, let there be no mistake, we fully support the goals of the bill to protect the environment. We are committed to best practices in environmental protection.

Our coalition is a diverse group of organizations engaged in the maritime sector, representing over 30 organizations and 400 companies that are extremely concerned about certain aspects of Bill C-15. The companies range from port operators to shipowners, managers to unions.

Today, we have a cross-section of members who wish to introduce themselves.

Mr. George Heinmiller, Associate General Counsel, Teekay Shipping (Canada) Ltd., International Ship-Owners Alliance of Canada and the Coalition of Maritime Groups: Mr. Chairman and

Le président : Merci pour cet exposé concis, monsieur Horrocks.

M. Morrison : J'aimerais dire un dernier mot, si vous le permettez.

Pour résumer les recommandations de l'AAC, s'il est jugé contraire aux conventions et aux traités internationaux que le Canada a ratifiés, ce projet de loi ne devrait pas s'appliquer aux navires. Deuxièmement, nous suggérons et recommandons que les dispositions relatives aux amendes minimales soient supprimées de cette mesure. Troisièmement, comme l'a dit le capitaine Lanteigne, nous recommandons également que la responsabilité de l'application et les pouvoirs connexes soient confiés à des agents de prévention de la pollution dûment nommés en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada.

Telles sont les trois recommandations qui figurent dans notre mémoire à la page 6. Je tenais à les souligner de nouveau.

Le président : Merci beaucoup messieurs. J'espère que vous pourrez rester pour participer à la discussion qui suivra.

Je dois, encore une fois, vous demander d'être le plus bref possible. Nous allons maintenant entendre les représentants de l'International Ship-Owners Alliance of Canada et de la Coalition des groupes maritimes. Je crois que nous entendrons d'abord M. Robert Ho, de Fairmont Shipping (Canada) Limited, puis M. Peter Lahay, qui est le coordonnateur national de la Fédération internationale des ouvriers du transport, après quoi ce sera au tour de M. George Heinmiller et de M. Jack Hsu. Je crois que M. Ho va commencer. La parole est à vous.

[Français]

M. Robert Alexander Ho, Fairmont Shipping (HK) Ltd., International Ship-Owners Alliance of Canada et de la Coalition des groupes maritimes : Bonsoir. Je suis le président de Fairmont Shipping Global. Aujourd'hui, je représente mes collègues dans la Coalition des groupes maritimes. Je vous prie de bien vouloir m'excuser, car mon anglais est bien meilleur que mon français. Je préfère continuer cette présentation en anglais.

[Traduction]

Honorables sénateurs, soyez certains que nous appuyons entièrement l'objectif de ce projet de loi qui consiste à protéger l'environnement. Nous sommes déterminés à mettre en place des pratiques exemplaires pour protéger l'environnement.

Notre coalition est un groupe d'organisations diversifiées du secteur maritime qui représente une trentaine d'organisations et 400 entreprises, lesquelles s'inquiètent énormément de certains aspects du projet de loi C-15. Ces entreprises vont des exploitants de ports aux armateurs en passant par les administrateurs et les syndicats.

Nous sommes accompagnés aujourd'hui d'un échantillon représentatif de nos membres qui aimeraient se présenter à vous.

M. George Heinmiller, avocat général associé, Teekay Shipping (Canada) Ltd., International Ship-Owners Alliance of Canada et de la Coalition des groupes maritimes : Monsieur le président et

senators, Teekay Shipping Corporation, through its wholly owned subsidiary Teekay Shipping (Canada) Ltd., has had its operational head office in Vancouver since 1991. The staff in the Vancouver office presently number about 275.

Teekay is a public company, listed on the New York Stock Exchange. It transports more than 10 per cent of the world's seaborne oil and recently has expanded into the liquefied natural gas shipping sector.

With a fleet of over 150 modern tankers, offices in 14 countries and approximately 5,500 seagoing and shore-based employees, Teekay is both an important contributor to the economy of Vancouver and a key provider of marine services to the world's leading oil and gas companies.

Our vessels trade into Canada, and last year there were approximately 90 vessel visits to Canadian ports, mostly on the East Coast. Teekay is committed to Canada and, as a leader in the shipping industry, is committed to protecting the environment.

The safe operation of ships is a primary focus within the company. We believe that Teekay's reputation for safety, quality and innovation has earned us a worldwide reputation as a premiere shipping company. We appreciate the opportunity you have given the coalition to appear before you.

Mr. Jack C.K. Hsu, Executive Vice-President, Oak Maritime (Canada) Inc., International Ship-Owners Alliance of Canada and the Coalition of Maritime Groups: Honourable senators, I realize that the Senate is tasked with a very important job. I recognize also that the Senate plays an important role in our democratic process. Therefore, I appreciate the opportunity to appear before you to speak with you.

Oak Maritime is a family-controlled company involved in ship ownership and management. I am a fourth-generation member of that family business. My great grandfather established this business about 100 years ago in Shanghai. About 11 years ago, we decided to move to Vancouver, to invest and live in Canada, due to its attractive environment.

Our Vancouver office is now our operational headquarters; however, we do have offices in Shanghai, Taipei, Hong Kong and London. We have a fleet of 26 vessels, including new vessels. Globally, we employ about 500 people. We are involved in the global carriage of industrial raw materials, namely, iron ore, coal and grain, as well as crude oil.

Mr. Peter Curtis, Executive Vice-President, Seaspan Ship Management Ltd., International Ship-Owners Alliance of Canada and the Coalition of Maritime Groups: Honourable senators, I am a graduate naval architect and marine engineer. Seaspan Ship Management Ltd. in Vancouver is tasked with the vessel management and operations of the Seaspan Container Lines

sénateurs, Teekay Shipping Corporation a son siège social opérationnel à Vancouver depuis 1991, par l'entremise de sa filiale à 100 p. 100, Teekay Shipping (Canada) Ltd. Environ 275 personnes travaillent actuellement à notre bureau de Vancouver.

Teekay est une société publique cotée à la Bourse de New York. Elle transporte plus de 10 p. 100 du pétrole mondial acheminé par mer et elle a récemment étendu ses opérations au transport de gaz naturel liquéfié.

Avec une flotte de plus de 150 pétroliers modernes, des bureaux dans 14 pays et environ 5 500 employés qui travaillent en mer ou à terre, Teekay apporte une importante contribution à l'économie de Vancouver et est un fournisseur clé de services maritimes pour les plus grandes compagnies pétrolières et gazières mondiales.

Nos navires desservent le Canada et, l'année dernière, ils ont fait environ 90 visites dans les ports canadiens, surtout ceux de la côte est. Teekay est une entreprise très attachée au Canada et un chef de file de la marine marchande qui tient beaucoup à protéger l'environnement.

Notre entreprise tient d'abord et avant tout à assurer l'exploitation sécuritaire de ses navires. Nous croyons que nos résultats sur le plan de la sécurité, de la qualité et de l'innovation, nous ont valu une réputation d'entreprise de premier rang sur la scène internationale. Nous vous remercions d'avoir permis à la Coalition de comparaître devant vous.

M. Jack C.K. Hsu, vice-président exécutif, Oak Maritime (Canada) Inc., International Ship-Owners Alliance of Canada et de la Coalition des groupes maritimes : Honorables sénateurs, une tâche très importante a été confiée au Sénat. Je sais également que le Sénat joue un rôle important dans notre processus démocratique. J'apprécie donc cette occasion de comparaître devant vous.

Oak Maritime est une entreprise familiale qui possède et gère des navires. Je représente la quatrième génération de propriétaires de cette entreprise familiale que mon arrière-grand-père a fondée à Shanghai, il y a une centaine d'années. Nous avons décidé, il y a 11 ans environ, de déménager à Vancouver, d'investir et de vivre au Canada en raison de son environnement attrayant.

Notre bureau de Vancouver est maintenant notre quartier général opérationnel. Nous avons toutefois des bureaux à Shanghai, Taipei, Hong Kong et Londres. Nous avons une flotte de 26 navires qui comprend de nouveaux bateaux. À l'échelle mondiale, nous employons environ 500 personnes. Nous faisons le transport de matières premières industrielles, c'est-à-dire de minerai de fer, de charbon et de céréales ainsi que de pétrole brut.

M. Peter Curtis, vice-président exécutif, Seaspan Ship Management Ltd., International Ship-Owners Alliance of Canada et de la Coalition des groupes maritimes : Honorables sénateurs, je suis un architecte naval et un ingénieur naval diplômé. Seaspan Ship Management Ltd., de Vancouver, est chargée de la gestion et de l'exploitation de la flotte de Seaspan Container Lines. Nous

fleet. We also have a sister company, Seaspan International Ltd., in Vancouver, which is the largest tug and barge operator on the West Coast.

Seaspan Ship Management is involved in primarily liner container ships on regular international trades. We are a relatively young company, of four years, with a strong belief in the Canadian maritime industry and hence our establishment in Vancouver.

In that short period of time, we have grown to operating nine vessels, and we have 15 under construction, at an average value of U.S. \$80 million per vessel. This includes currently the world's largest container ships, of 8,500 container capacity, and we are in the middle of the design of yet the next size up, which is 9,600 container capacity.

We are tasked with the operations, the design of vessels, the application of standards, both international as well as higher voluntary standards, and the safety — and this would naturally include anti-pollution measures that we take on board our vessels.

Our offices are in Vancouver, Mumbai and Shanghai, with an international staffing of approximately 280 people ashore and at sea.

Mr. Peter Lahay, National Coordinator, International Transport Workers Federation, International Ship-Owners Alliance of Canada and the Coalition of Maritime Groups: Honourable senators, it is a privilege to appear before this committee on this important matter. Our federation is a global trade union federation that takes into affiliation transport unions. We are in civil aviation, trucks, docks, railroads, carriage of goods by sea, fishing, tourism — anything that moves — trade union affiliates to the International Transport Workers' Federation.

In Canada, our affiliates include the B.C. Ferry & Marine Workers' Union, Seafarers International Union of Canada, the Canadian Auto Workers Union, International Longshore and Warehouse Union — Marine Division — and the Canadian Merchant Service Guild, who I understand will be appearing before this committee at a later date.

Our Canadian affiliates form under an umbrella. We have a Canadian national coordinating committee. We meet twice a year in Ottawa. We meet in conjunction with Transport Canada, the Coast Guard, and Fisheries and Oceans meetings called the Canadian Maritime Advisory Council. Those are in November and May.

We work as stakeholders with the federal government in the promulgation of all kinds of legislation and regulations. We worked very closely with Transport Canada particularly on the formation and the agreement of Canada's very important maritime transport security regulations, and I believe that we have valuable input in these matters.

avons également une société soeur, Seaspan International Ltd., à Vancouver, qui est la plus grosse entreprise de remorqueurs et de barges de la côte ouest.

Seaspan Ship Management exploite principalement des porte-conteneurs de ligne pour le commerce international. Nous sommes une entreprise relativement jeune, fondée il y a quatre ans, qui croit fermement en l'avenir de l'industrie maritime canadienne et c'est pourquoi nous sommes établis à Vancouver.

En l'espace de quelques années, nous sommes parvenus à exploiter neuf navires et nous en avons maintenant 15 en construction. Cela représente une valeur moyenne de 80 millions de dollars U.S. par navire. Cela comprend les porte-conteneurs les plus gros au monde qui ont une capacité de 8 500 conteneurs et nous sommes en train de dessiner les plans d'un navire encore plus grand, qui pourra porter 9 600 conteneurs.

Nous assurons l'exploitation et la conception de navires, l'application des normes internationales et de normes volontaires plus élevées ainsi que des mesures de sécurité, ce qui comprend naturellement les mesures antipollution que nous prenons à bord de nos navires.

Nos bureaux sont situés à Vancouver, Mumbai et Shanghai, et nous avons un effectif international d'à peu près 280 personnes à terre et en mer.

M. Peter Lahay, coordonnateur national, Fédération internationale des ouvriers du transport, International Ship-Owners Alliance of Canada et de la Coalition des groupes maritimes : Honorables sénateurs, c'est un privilège pour moi que de comparaître devant votre comité au sujet de cette question importante. Nous sommes une fédération syndicale internationale à laquelle sont affiliés des syndicats du secteur du transport. Nos membres se situent aussi bien dans le secteur de l'aviation civile que dans ceux du camionnage, du débardage, des chemins de fer, du transport des marchandises par mer, de la pêche et du tourisme, en fait tout ce qui bouge.

Au Canada, nos membres comprennent la B.C. Ferry & Marine Workers' Union, le Syndicat international des marins canadiens, le Syndicat national de l'automobile, le Syndicat international des débardeurs et magasiniers — Division maritime — ainsi que la Guilde de la marine marchande du Canada qui doit, je crois, comparaître devant le comité à une date ultérieure.

Nos syndicats affiliés canadiens sont regroupés. Nous avons un comité de coordination nationale canadien. Nous nous réunissons deux fois par an à Ottawa. Ces réunions ont lieu en même temps que la réunion de Transports Canada, de la Garde côtière et du ministère des Pêches et des Océans qui porte le nom de Conseil consultatif maritime canadien. C'est en novembre et en mai.

En tant que partie prenante, nous travaillons avec le gouvernement fédéral à la promulgation de toutes sortes de lois et de règlements. Nous travaillons en collaboration très étroite avec Transports Canada, surtout au sujet de la formation et des règlements très importants sur la sûreté du transport maritime. Je crois que nous apportons une contribution utile dans ces domaines.

One of our complaints is that we were not consulted, as has been pointed out. We have a lot of expertise in these matters. We are the people who sail the ships that these gentlemen own and manage around the world. We think that much of the confusion that arises from such bills as these is the result of some high-profile sinkings and some very tragic and terrible events that have happened off the coastlines of Canada. We are fully supportive of cleaning up the maritime industry. It is our people who work on these vessels; it is our people who could potentially go to jail.

As a seafarer since a very young man, until I came ashore to represent foreign workers who visited our shores 12 years ago, people ask me what it is like working on vessels. They think it must be a romantic job. As a bit of an inside joke, we used to say that working on ships is like going to jail with a chance of drowning. We are now in the situation where we go to sea with the chance of drowning and maybe going to jail again, so that is like double jeopardy.

As Mr. Horrocks pointed out — he is our social partner globally. We work with the ICS in many different ways, including the International Maritime Organization and the ILO. We increasingly find ourselves on the same side of the fence, although we have been long-time antagonists. We have 50 or 60 years of history in that regard. However, in almost every instance now with what is going on in the maritime sector we find ourselves having to work together, and actually enjoying it.

Working on a ship is not a pleasant experience any more. It is really difficult with the security environment, the lack of shore leave, and a whole range of other issues. This is going to further denigrate the attraction of going to sea. From a shipowner's perspective, I would be very worried about finding qualified crew. For the last three years, there has been a global shortage of maritime officers, and that was projected for 10 years. Labour is supplied from the developing world, for the most part. Shipowners' groups are scouring the globe for qualified seafarers, and they are tapping into the very last markets for labour.

When I first started this job, there were many Koreans and Norwegians on board ships, as well as many other nationalities. However, because the world is developing at such a pace and the industry is becoming less attractive, the very best people who are needed to operate these vessels are hesitant to go to sea.

China, the Philippines and India had been starting to supply labour, but because their economies are developing so rapidly people now have a choice. It used to be an attractive job to go to sea and make up to U.S. \$1,400 per month. Chinese seafarers from the coastal regions are not going to sea any more. The Chinese government and Chinese shipowners are now recruiting seafarers from the deserts of China. You can see that, with people not being attracted to this vocation, our labour is second rate.

Nous nous plaignons notamment de ne pas avoir été consultés, comme nous l'avons souligné. Nous possédons de nombreuses connaissances dans ces domaines. C'est nous qui faisons naviguer les bateaux que ces messieurs possèdent et gèrent dans le monde entier. Nous pensons qu'une bonne partie de la confusion suscitée par ce projet de loi résulte de certains naufrages dont on a beaucoup parlé et d'événements tragiques et catastrophiques qui se sont produits au large des côtes canadiennes. Nous sommes tout à fait en faveur d'un nettoyage de l'industrie maritime. Ce sont nos gens qui travaillent à bord de ces navires et ce sont nos gens qui risquent de se retrouver en prison.

J'ai été marin depuis un très jeune âge, jusqu'à ce que je vienne à terre pour représenter les travailleurs étrangers qui ont visité nos côtes il y a 12 ans. Les gens me demandent à quoi ressemble la vie à bord d'un navire. Ils s'imaginent que c'est un travail romantique. Pour plaisanter, nous disons que travailler à bord d'un navire, c'est comme être en prison avec, en prime, le risque de se noyer. Maintenant nous sommes en prison, mais en plus de risquer de nous noyer, nous risquons d'être emprisonnés une nouvelle fois.

Comme l'a dit M. Horrocks, il est notre partenaire social à l'échelle mondiale. Nous travaillons avec l'ICS dans de nombreuses tribunes internationales dont l'Organisation maritime internationale et l'OIT. Nous sommes en plus du même côté de la barrière, même si nous avons été des adversaires pendant longtemps. Nous avons derrière nous 50 ou 60 années d'histoire. Néanmoins, pratiquement dans tous les cas, nous constatons que nous devons maintenant travailler ensemble et en fait, c'est une chose que nous apprécions.

Travailler à bord d'un navire n'est plus une expérience agréable. C'est vraiment difficile en raison des questions de sécurité, du manque de congés à terre et de toutes sortes d'autres problèmes. Cette mesure va réduire encore davantage l'attrait de la mer. À la place des armateurs, j'aurais très peur de ne pas pouvoir trouver d'équipage qualifié. Depuis trois ans, il y a une pénurie d'officiers de marine à l'échelle mondiale et on s'attend à ce qu'elle dure dix ans. La main-d'oeuvre provient en majeure partie des pays en développement. Les groupes d'armateurs parcourent le globe à la recherche de marins qualifiés et ils doivent aller les chercher sur les derniers marchés qui existent encore.

Quand j'ai fait mes débuts dans ce métier, il y avait de nombreux Coréens et Norvégiens à bord des navires, ainsi qu'un grand nombre d'autres nationalités. Néanmoins, comme le monde se développe rapidement et que la marine marchande devient moins attrayante, les personnes les plus compétentes dont on a besoin pour faire marcher les bateaux hésitent à aller en mer.

La Chine, les Philippines et l'Inde avaient commencé à fournir de la main-d'oeuvre, mais comme leur économie se développe très rapidement, les gens ont maintenant le choix. Il était intéressant pour eux d'aller en mer et de gagner jusqu'à 1 400 \$ U.S. par mois. Les marins chinois des régions côtières ne vont plus en mer. Le gouvernement chinois et les armateurs chinois recrutent maintenant des marins dans les déserts de Chine. Comme ce n'est plus un métier qui attire les gens, notre main-d'oeuvre n'est plus ce qu'elle était.

The globe needs ships. Ninety-seven per cent of everything we consume has at some stage been carried by a ship. Ships will not go away. I am convinced that Environment Canada has one thing right — that is, that there is a problem off our coasts. There is no doubt that there is a problem off of our coasts, but I do not see how, in any way, shape or form, this bill will fix that problem. I have some ideas on how this problem could be sorted out, and perhaps when we get to the time for questions we could explore that.

I will conclude my comments now, but make no mistake — labour internationally and in our own country is absolutely horrified with these types of bills.

Mr. Ho: Our organization is engaged in shipowning and management world-wide, with Fairmont Canada managing about 30 vessels in Vancouver and employing about 60 people. We have eight offices world-wide engaged in different fields of marine activity, and we employ about 25,000 people.

We urgently formed this coalition after we learned about this bill through Mr. Peter Lahay of the International Transport Workers' Federation in November 2004. At this late stage, our coalition attempted to appear before the House of Commons Environment and Sustainable Development Committee to address our concerns, but without success. We are, therefore, grateful to the Senate for exercising your role as a forum of sober second thought and providing us an opportunity to present our case. As a Canadian, it is wonderful to see democracy at work.

The following are issues of concern on which we seek amendments. The bill contravenes human rights, the Canadian Charter of Rights and Freedoms, article 11 of the Universal Declaration of Human Rights, and article 230 of the United Nations Convention on the Law of the Sea.

The UN Universal Declaration of Human Rights states in article 11:

Everyone charged with a penal offence has the right to be presumed innocent until proved guilty according to law.

The bill undermines due process, as it reverses presumption of innocence.

Article 230 of the UN's Convention of the Law of the Sea states:

Monetary penalties only may be imposed with respect to violations of national laws and regulations or applicable international rules and standards for the prevention, reduction and control of pollution of the marine environment, committed by foreign vessels beyond the territorial sea.

...except in the case of a wilful and serious act of pollution in the territorial sea.

Le monde a besoin de bateaux. Quatre-vingt-dix-sept pour cent de tout ce que nous consommons doit être transporté par bateau à un moment donné. Les bateaux ne disparaîtront pas. Je suis convaincu qu'Environnement Canada a compris une chose à savoir qu'il y a un problème au large de nos côtes. Cela ne fait aucun doute, mais je ne vois pas comment ce projet de loi y remédiera. J'ai quelques idées quant à la façon de résoudre le problème et peut-être que nous pourrions en parler lorsque vous nous poserez des questions.

Je vais m'arrêter là, mais je tiens à vous dire qu'au niveau international comme dans notre propre pays, les syndicats sont absolument horrifiés par ce genre de projets de loi.

M. Ho : Notre organisme possède et gère des bateaux à l'échelle mondiale. Fairmont Canada gère une trentaine de navires à Vancouver et emploie une soixantaine de personnes. Nous avons huit bureaux dans le monde entier qui travaillent dans différents domaines de l'activité maritime et nous employons environ 25 000 personnes.

Nous avons constitué cette coalition de toute urgence après avoir entendu parler de ce projet de loi par M. Peter Lahay, de la Fédération internationale des ouvriers du transport, en novembre 2004. Notre coalition a essayé de comparaître devant le Comité de l'environnement et du développement durable de la Chambre des communes pour lui faire part de ses inquiétudes, mais sans succès. Nous sommes donc reconnaissants au Sénat de jouer son rôle de Chambre de réflexion en nous offrant l'occasion de faire connaître nos opinions. En tant que Canadien, il est merveilleux de voir la démocratie à l'oeuvre.

Voici les sujets de préoccupation pour lesquels nous voudrions des amendements. Le projet de loi contrevient aux droits de la personne, à la Charte canadienne des droits et des libertés, et à l'article 11 de la Déclaration universelle des droits de l'homme ainsi qu'à l'article 230 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer.

La Déclaration universelle des droits de l'homme des Nations Unies porte, à l'article 11, que :

Toute personne accusée d'un acte délictueux est présumée innocente jusqu'à ce que sa culpabilité ait été légalement établie.

Le projet de loi va à l'encontre de ce principe, car il abandonne la présomption d'innocence.

L'article 230 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer porte que :

Seules des peines pécuniaires peuvent être infligées en cas d'infractions aux lois et règlements nationaux ou aux règles et normes internationales applicables visant à prévenir, réduire et réprimer la pollution du milieu marin, qui ont été commises par des navires étrangers au-delà de la mer territoriale.

[...]sauf s'il s'agit d'un acte délibéré et grave de pollution.

Because of blanket criminalization, owner's liability insurance becomes prejudiced as well. Similarly, due to criminalization and confusion surrounding insurance, bank financing may be prejudiced. Another area affected in this is rescue and salvage operations, which was mentioned by Mr. Horrocks. Another issue is treating foreign corporations and vessels better than Canadian ones. By this, we mean that under Bill C-15 a game officer can arrest a suspected Canadian-controlled vessel without the consent of the Attorney General, whilst in the case of a foreign vessel they would have to refer to the Attorney General's office for approval. Finally, there is the issue of minimum fines, which the Forest Products Association addressed you on a few weeks ago.

The specific amendments we seek, clause by clause, have been submitted to your office. We would be happy to provide you with additional copies.

With respect to issues of pollution, Environment Canada has acknowledged that overall our industry is clean, and we appreciate this endorsement. That begs the question of what causes marine pollution.

The United Nations Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Pollution says that 88 per cent of ocean pollution comes from non-marine sources. The breakdown of this is as follows: 44 per cent from land discharge, 33 per cent from atmospheric fallout, 1 per cent from offshore exploration, 10 per cent from illegal dumping from offshore outside the marine industry. Honourable senators, these figures are from the UN experts and not from industry. This leaves 12 per cent from marine sources. Industry statistics show that 68 per cent comes from small craft. That leaves one third of the 12 per cent of marine-source pollution from ships.

No matter what the figures are, we are absolutely committed to preventing pollution. Internationally, our industry is highly regulated and is always working hard with many institutions, such as national and international associations, classification societies for ship design and safety, environmental groups, government bodies, including port states, to prevent spillage of oil into our seas, and unions as well. We are also improving international best practices through training and upgrading for our staff. Some of the other measures undertaken in conformity with the IMO are programs that enhance training and certification of seafarers and management surrounding pollution. We also suggest that oily water receptors and waste collection facilities be made readily available to all vessels big and small to help deal with vessels that lack capacity to treat and properly dispose of bilge water.

Senators, Canadian public policy practice has been to make industry an active partner in solutions. Blanket criminalization will not achieve that objective. We are proud citizens of Canada

À cause de la criminalisation générale prévue, l'assurance responsabilité du propriétaire se trouve aussi compromise. La criminalisation et l'incertitude concernant l'assurance peuvent également nuire au financement bancaire. Comme l'a mentionné M. Horrocks, les activités de sauvetage et de renflouement sont également touchées. D'autre part, les sociétés et les navires étrangers sont mieux traités que ceux du Canada. Nous voulons dire par là qu'un garde-chasse peut arrêter un navire canadien sur lequel pèse des soupçons sans le consentement du procureur général. Enfin, il y a la question de l'amende minimale dont l'Association des produits forestiers vous a parlé il y a quelques semaines.

Les amendements que nous demandons, article par article, ont été envoyés à votre bureau. Nous nous ferons un plaisir de vous en fournir des exemplaires supplémentaires.

En ce qui concerne la pollution, Environnement Canada a reconnu que, dans l'ensemble, notre industrie n'a pas de reproches à se faire, ce que nous apprécions. Il y a lieu de se demander ce qui cause la pollution marine.

Le Groupe mixte d'experts des Nations Unies sur les aspects scientifiques de la pollution des mers estime que 88 p. 100 de la pollution océanique provient de sources autres que le transport maritime. La pollution provient à 44 p. 100, des rejets terrestres; à 33 p. 100, des retombées atmosphériques; à 1 p. 100, de l'exploration au large des côtes et à 10 p. 100, des déversements illégaux en haute mer en dehors de l'industrie maritime. Honorables sénateurs, ce sont les chiffres des experts des Nations Unies et non pas ceux de notre secteur. Cela laisse 12 p. 100 de pollution de source maritime. Selon les statistiques de l'industrie, 68 p. 100 de cette pollution provient des petites embarcations. Cela veut dire que le tiers des 12 p. 100 de pollution de source maritime provient des navires.

Quels que soient les chiffres, nous sommes absolument déterminés à prévenir la pollution. Au niveau international, notre secteur est très réglementé et travaille toujours en collaboration avec de nombreuses institutions telles que des associations nationales et internationales, des sociétés de classification pour la conception et la sécurité des navires, des groupes environnementaux, des organismes gouvernementaux, y compris les nations maritimes, de même qu'avec les syndicats afin de prévenir le déversement d'hydrocarbures dans nos mers. Nous améliorons également les pratiques exemplaires au niveau international grâce à la formation et au perfectionnement de notre personnel. Parmi les autres mesures prises conformément à l'OMI, citons des programmes visant à améliorer la formation et la certification des marins et la gestion de la pollution. Nous suggérons également de mettre facilement à la disposition de tous les navires, grands et petits, des récepteurs d'eau mazouteuse et des installations de collecte des déchets afin d'aider les bateaux qui n'en ont pas les moyens à traiter l'eau de cale et à s'en débarrasser.

Sénateurs, le Canada a eu pour politique de faire de l'industrie un partenaire actif pour la recherche de solutions. Une criminalisation générale n'atteindra pas cet objectif. Nous

who wish to participate in the building of our country. That is why some of our member coalition established in 2004 the International Ship-Owners Alliance of Canada to do that exactly. Specifically, this venture seeks to assist the Government of Canada to create a new international fleet initiative through the creation of a Canadian international shipping registry that will not engage in domestic trade but compete internationally. This model has been successful in Ireland, other parts of Europe and Hong Kong. In Hamburg alone, it has created 50,000 direct and indirect jobs. Bill C-15 now, in its present format, casts a climate of uncertainty for this initiative.

We believe Canada must take a lead in world maritime affairs and the environment in and through multilateral frameworks. We are eager to work with your committee, the Canadian government and Environment Canada to improve the bill with amendments and achieve clean seas not only in Canada but globally.

On behalf of the members of the coalition, thank you once again for the opportunity to appear before you today.

The Chairman: Thank you all for being concise as asked. I have been informed that the bell will ring, senators, at exactly 6:45 p.m. and the sitting will commence at exactly 7 p.m. For our guests, that means we will probably have to suspend this sitting for, I am guessing, about 40 minutes, while we take care of some business that must urgently be taken care of today, and we will then resume this conversation.

Let us all take it that we are all on the side of the angels and as a statement of admitted facts that no one here would ever pollute anything and wishes to see an end to pollution, so we do not have to go there any more.

Senator Milne: Absolutely, but I do have to admit to a pre-existing bias here, and I will tell you why.

First, Mr. Morrison, this is the largest group we have ever had appear before this committee or any other committee that I have ever been involved in. I must tell you that the chairman is most obliging to let everybody speak. Normally, we have one or two people speak from each group that is appearing before us. When you began, Mr. Morrison, I must say you made me feel as though I was sitting in church listening to the minister giving me a hard time because more people were not sitting in church in front of him. We are here, and we have offered to hear you, hopefully with an open mind, but I have to go on and tell you why perhaps my mind is not too open.

For the last number of weeks, Mr. Ho, your organization has been lobbying committee members quite aggressively on this bill. That is fair game. You are making claims that it violates international treaties and may violate your industry's rights to due process. You correctly point out that this bill creates strict liability offences, but you go on to say that this somehow contravenes your rights.

sommes de fiers citoyens qui veulent contribuer à bâtir notre pays. Voilà pourquoi certains membres de notre coalition ont établi, en 2004, l'International Ship-Owners Alliance of Canada. Cette initiative vise à aider le gouvernement canadien à créer une nouvelle initiative de flotte internationale en établissant un registre international canadien de la marine marchande pour les entreprises du transport maritime qui desservent non pas le marché national, mais le marché international. Ce modèle a eu du succès en Irlande, dans d'autres pays européens et à Hong Kong. Rien qu'à Hambourg, il a créé 50 000 emplois directs et indirects. Sous sa forme actuelle, le projet de loi C-15 crée un climat d'incertitude pour cette initiative.

Nous croyons que le Canada doit jouer un rôle de premier plan dans les affaires maritimes mondiales et l'environnement au niveau multilatéral. Nous tenons beaucoup à travailler avec votre comité, le gouvernement canadien et Environnement Canada à l'amélioration de ce projet de loi afin d'obtenir des mers propres, non seulement au Canada, mais dans le monde entier.

Au nom des membres de la coalition, je vous remercie encore une fois de nous avoir invités à comparaître devant vous aujourd'hui.

Le président : Merci à tous d'avoir été aussi brefs que je vous l'avais demandé. J'ai été informé que la sonnerie retentira très exactement à 18 h 45, sénateurs, et le Sénat commencera à siéger à 19 heures précises. Cela veut dire, pour nos invités, que nous devons sans doute suspendre la séance pendant une quarantaine de minutes afin d'aller régler certaines affaires urgentes dont nous devons nous occuper aujourd'hui, après quoi nous reprendrons cette conversation.

Bien entendu, nous sommes tous du côté du bien et il est entendu que personne ici ne polluerait jamais quoi que ce soit et que tout le monde désire voir cesser la pollution afin que la question soit réglée une fois pour toutes.

Le sénateur Milne : Absolument, mais je dois reconnaître que j'ai déjà certaines idées sur la question et je vais vous dire pourquoi.

Tout d'abord, monsieur Morrison, c'est le groupe le plus nombreux que nous ayons jamais fait comparaître devant le comité ou tout autre comité dont j'ai fait partie. Je dois vous dire que le président s'est montré très obligeant en laissant tout le monde parler. Normalement, nous donnons la parole à un ou deux représentants de chaque groupe qui comparaît. Quand vous avez commencé, monsieur Morrison, j'ai eu l'impression d'être à l'église, en train d'écouter le prêtre se plaindre que les fidèles ne sont pas assez nombreux. Nous sommes là et nous vous écoutons, en principe avec l'esprit ouvert, mais je dois vous dire pourquoi mon esprit n'est peut-être pas aussi ouvert que cela.

Depuis plusieurs semaines, monsieur Ho, votre organisation a fait des instances assez énergiques auprès des membres du comité. C'est normal. Vous dites que ce projet de loi viole les traités internationaux et va peut-être à l'encontre de votre droit de recours. Vous faites valoir, à juste titre, que cette mesure crée des infractions de responsabilité stricte, mais vous ajoutez que cela contrevient à vos droits.

My office spent a lot of time discussing these issues with your organization, and your representatives were told that I believe that because of the 1978 Supreme Court decision in *R. v. Sault Ste. Marie (City)*, the bill is entirely constitutional and appropriate. Your representatives were asked to disprove that, to provide me with some legal basis for not believing that.

Honourable senators, I have to inform you, and I regret that I do, that the response that was provided to me through my office was without a doubt the laziest and sloppiest piece of work that has ever been presented to me as a senator. I chaired the Legal and Constitutional Affairs Committee in the Senate for five years. Their entire submission consisted of a list of quotes from the Supreme Court case that were either taken out of context or were entirely irrelevant. There was no analysis and no attempt to address the concerns that my office raised. I have copies of the submission, if anyone wants to see it. It is in English, of course.

I have to say, gentlemen, that because of the sloppy way this issue was handled, I cannot put much stock in these arguments that you are making here today.

The Chairman: Before the conversation begins, you should make a point of letting us have that response.

Senator Milne: Absolutely.

You have told us that this violates international accords. I can only assume that, in saying that, you had better legal advice than you have had, because if I go by what was told us about the ruling in *Sault Ste. Marie* — and I also have a copy of that ruling — there has been no rigor whatsoever into that analysis. As a result, I will not be putting a whole lot of weight in what you say.

However, I can go on to say that, if we do not, if the chairman does not, I am sure Senator Angus will raise some of the points that you have raised when the minister appears before us, which he has not yet done.

The Chairman: And when others appear before us. We have a fairly long list of others who are appearing before us, longer than we anticipated. It is important that we hear all sides.

Would anyone care to respond, before I go to the next questioner, to what Senator Milne has just said?

Mr. Morrison: I would simply comment on the senator's comments about my delivery. If it was not delivered in the manner it should have been, that may be a function of the fact that this is the first time I have been allowed to publicly discuss this bill, and I think I may have been quite excited about the opportunity. I do appreciate very much the hearing, and we mean that.

The Chairman: I do not think Senator Milne was referring to what you said here today.

Senator Milne: We were being preached to.

Mon bureau a passé beaucoup de temps à discuter de ces questions avec votre organisation et nous avons dit à vos représentants qu'à mon avis, en raison de la décision que la Cour suprême a rendue, en 1978, dans *La Reine c. la Ville de Sault Sainte-Marie*, le projet de loi est parfaitement constitutionnel et approprié. Nous avons demandé à vos représentants de prouver le contraire, de me fournir des motifs juridiques d'en douter.

Honorables sénateurs, je dois vous informer, à mon grand regret, que la réponse qui a été envoyée à mon bureau représente le travail le plus bâclé qui m'ait jamais été présenté depuis que je suis sénateur. J'ai présidé le Comité des affaires juridiques et constitutionnelles du Sénat pendant cinq ans. Ce document était entièrement composé d'extraits de la décision de la Cour suprême qui étaient soit pris hors contexte soit sans aucune pertinence. Il ne contenait aucune analyse et ne cherchait aucunement à répondre aux questions soulevées par mon bureau. J'ai des copies de ce mémoire, si quelqu'un désire y jeter un coup d'oeil. C'est en anglais, bien entendu.

Je dois dire, messieurs, qu'en raison de la négligence avec laquelle cette question a été traitée, je ne peux pas accorder beaucoup de valeur aux arguments que vous nous présentez aujourd'hui.

Le président : Avant que nous ne commençons la conversation, vous devriez nous communiquer cette réponse.

Le sénateur Milne : Absolument.

Vous nous avez dit que ce projet de loi viole les accords internationaux. Je peux seulement supposer que vous avez obtenu une meilleure opinion juridique, car si je me fie à ce que vous nous avez dit à l'égard de la décision rendue dans l'affaire *Sault Sainte-Marie* — dont j'ai également copie — cette analyse a été faite sans la moindre rigueur. Je n'accorderai donc pas beaucoup de poids à ce que vous dites.

J'ajouterais toutefois que si nous-mêmes ou le président ne le faisons pas, le sénateur Angus ne manquera pas de soulever certaines des questions que vous avez mentionnées quand le ministre comparaitra devant nous, ce qu'il n'a pas encore fait.

Le président : Et quand les autres témoins comparaitront. Nous avons une assez longue liste de témoins, plus longue que nous ne l'avions prévu. Il est important que nous entendions tous les points de vue.

Quelqu'un désire-t-il répondre à ce que le sénateur Milne vient de dire avant que je ne passe à un autre sénateur?

M. Morrison : Je dirais seulement un mot au sujet de ce que le sénateur a dit à propos de mon exposé. Si je ne l'ai pas présenté comme j'aurais dû le faire, c'est peut-être parce que c'est la première fois que je peux parler de ce projet de loi en public et que cela m'a sans doute beaucoup énervé. J'apprécie vivement cette audience et je suis sincère en le disant.

Le président : Je ne pense pas que le sénateur Milne faisait allusion à ce que vous nous avez dit ici aujourd'hui.

Le sénateur Milne : On nous a prêché la bonne parole.

The Chairman: The response to which you were specifically critical was a response you received in answer to questions about legal issues.

Senator Milne: I would ask that you introduce this gentleman who has come up to the microphone.

Mr. Ho: This is Lew Lederman, who has been advising us on a lot of this.

Mr. Lew Lederman, Q.C., Director and Corporate Secretary, International Ship-Owners Alliance of Canada and the Coalition of Maritime Groups : I prepared the note. The note was intended to be a backgrounder for staff. It was not intended to be a comprehensive legal opinion.

However, we believe the case speaks for itself, and we are asking the Senate to use its own judgment on the words that Mr. Justice Dickson used. We believe that the case stands for the propositions we set out. Treat it as a backgrounder; it was not intended to be a Supreme Court factum.

Senator Milne: A further backgrounder is being distributed then.

The Chairman: We have that also. You should all know that we are in the process of obtaining independent and expert legal advice from admiralty lawyers about all of these questions, because we are hearing, as you will appreciate, from both ends of the stick. The truth sometimes lies somewhere in the middle, but we are going to obtain independent legal advice for ourselves to advise us in respect of all of the testimony that we hear from all sides.

Senator Angus: As a preface, given the restrictions you put on these gentlemen — and they are not all from the same association. For example, Mr. Morrison's group is a totally different group than Mr. Ho's. I thought they did very well to put out what they did in such a short time frame. The only thing I took offence to — and I might say that with my usual tongue in both cheeks — was Mr. Horrocks' suggestion that the Marine law community is comprised of stuffed shirts. I was looking at my current weight loss regime, and I took offence at that.

Mr. Horrocks, I have a couple of quick questions, sir. Thank you for coming over from the U.K. There are two points I should like to question you on. The first one, in Europe, I have heard — I think it has been in the media — the European community has, like the Canadian government and perhaps the U.S, been very concerned about pollution along the pristine coasts of countries like Spain and Portugal, and they have introduced criminal-type laws like this. Is that not a fact, Mr. Horrocks? Could you edify us as to what the status is on that?

Mr. Horrocks: I will try, but it is an incredibly torturous and complex situation. There is a draft directive that has now been through all the processes in both the European Parliament, and, subject to final endorsement, what they call the Council of

Le président : Le document que vous avez surtout critiqué est celui que vous avez reçu en réponse à des questions juridiques.

Le sénateur Milne : Je vous demanderais de bien vouloir présenter le monsieur qui est au micro.

M. Ho : C'est Lew Lederman, qui nous a conseillés sur un grand nombre de ces questions.

M. Lew Lederman, c.r., directeur et secrétaire général, International Ship-Owners Alliance of Canada et de la Coalition des groupes maritimes : C'est moi qui ait préparé le document. Il devait s'agir d'une note d'information à l'intention du personnel. Ce n'était pas une opinion juridique complète.

Nous croyons toutefois que cette décision est suffisamment éloquente et nous demandons au Sénat de se servir de son propre jugement pour analyser la décision du juge Dickson. Nous croyons que cette affaire étaye nos propositions. Il s'agissait d'une simple note d'information et non pas d'un factum à l'intention de la Cour suprême.

Le sénateur Milne : Un autre document d'information nous est donc distribué, alors.

Le président : Nous l'avons aussi. Je tiens à signaler que nous sommes en train d'obtenir une opinion juridique indépendante des avocats de l'amirauté au sujet de toutes ces questions, car nous devons entendre les différents points de vue. La vérité réside parfois au milieu, mais nous allons obtenir un avis juridique indépendant au sujet de toutes les opinions pour et contre.

Le sénateur Angus : En guise de préambule, étant donné les restrictions que vous imposez à ces messieurs — ils ne font pas tous partie de la même association. Par exemple, le groupe de M. Morrison est entièrement distinct du groupe de M. Ho. J'estime qu'ils ont très bien réussi à exprimer leur point de vue dans un délai aussi court. La seule chose qui m'ait offusqué — et je le dis avec mon sérieux habituel — c'est d'entendre M. Horrocks dire que les juristes de la marine sont des gens gonflés de leur importance. Étant donné les résultats de mon régime amaigrissant, je n'ai pas beaucoup apprécié.

Monsieur Horrocks, j'ai une ou deux brèves questions à vous poser. Je vous remercie d'être venu du Royaume-Uni. Il y a deux choses sur lesquelles j'aimerais vous poser des questions. D'abord, j'ai entendu dire qu'en Europe — je crois que c'était dans les médias — la Communauté européenne s'est beaucoup inquiétée, comme le gouvernement canadien et peut-être aussi les États-Unis, de la pollution du littoral de pays comme l'Espagne et le Portugal et qu'elle a mis en place le même genre de lois pénales. N'est-ce pas la réalité, monsieur Horrocks? Pourriez-vous nous dire ce qu'il en est exactement?

M. Horrocks : Je vais essayer, mais c'est une situation extrêmement complexe. Un projet de directive a franchi toutes les étapes au Parlement européen et s'il est approuvé par Conseil des ministres, il aura certains des mêmes effets. Je dois dire,

Ministers, which does have some of the same effect. I have to say, as a non-lawyer — and I apologize for that characterization; I was thinking of the London lawyers at the time, you understand.

Senator Angus: Thank you for that distinction, but even them.

Mr. Horrocks: They are big and ugly enough to speak for themselves, I think. Even though this long and torturous path has more or less come to the end of the road now, there remains I have to say very considerable confusion in Europe with the Brussels lawyers saying that, in their judgment, there is no conflict with the obligations of signatories to MARPOL under international law and most of the maritime lawyers taking a directly contrary view. The position of the industry at the moment is one of total confusion and uncertainty. The lawyers are basically saying that we now have to wait and see what national legislation does in incorporating this European directive into national law, and probably we then have to see what the courts do in applying whatever it is that has been decided. We clearly have civil servants worried that they will have to give conflicting advice to their ministers, because some civil servants are clearly seeing that they have their own national legislation that is potentially in conflict with their obligations under MARPOL and others taking a contrary view. As a non-lawyer, I am afraid it leaves me and most of my colleagues in a state of extreme confusion.

At the risk of going on for too long, the underlying answer to your question is of course that since two major incidents that probably hit the headlines more in Europe than they have in the rest of the world — the loss of the *Erica* off the coast of France in 1999, and then the *Prestige*, which got more in the way of headlines, three years later. There has been a major concern that I see being mirrored now in general public attitudes in Canada for slightly different reasons that has — and I think I can say this in all honesty — that has given rise to a certain number of political decisions being taken that have caused a great deal of difficulty on the part of the legislature.

Yes, we are going through some of the same difficulties with some of the same reactions with very much the same concern from very much the same partners, our union colleagues, seafarer colleagues, as well as, the owners, and, of course, a view very much shared by those responsible for the international law-making regime in the International Maritime Organization, who are extremely worried that what Europe has done has cut across the bows of the international agreement.

The Chairman: I do not want to interrupt, but would you permit a supplementary question on that subject from Senator Spivak?

Senator Spivak: You know what Shakespeare said, “First let us kill the lawyers.”

Senator Angus: He also said, “The law is an ass,” I think.

Senator Spivak: No one has really spoken of the American regime and the ships we were told come up north to dump bilge waters. How does the American system deal with this?

n'étant pas moi-même avocat — et je vous présente mes excuses, mais c'est aux avocats londoniens que je pensais.

Le sénateur Angus : Merci pour cette distinction, mais quand même.

M. Horrocks : Ils sont suffisamment gros et méchants pour pouvoir se défendre eux-mêmes. Même si ce processus long et tortueux est sur le point d'aboutir, cela suscite encore énormément de confusion en Europe où les avocats de Bruxelles disent qu'à leur avis cette directive n'entre pas en conflit avec les obligations des signataires en vertu de MARPOL et du droit international tandis que la plupart des spécialistes en droit maritime affirment le contraire. Pour le moment, la confusion totale et l'incertitude règnent dans notre secteur. Les avocats disent que nous devons attendre de voir dans quelle mesure cette directive européenne sera intégrée dans les lois nationales et comment les tribunaux l'appliqueront. Les fonctionnaires s'inquiètent de ne pas savoir quoi conseiller à leurs ministres, car certains d'entre eux se rendent compte que leur propre législation nationale risque d'être en conflit avec MARPOL tandis que d'autres sont d'avis contraire. N'étant pas moi-même avocat, j'ai bien peur de ne pas savoir du tout à quoi m'en tenir, comme la plupart de mes collègues.

Au risque de parler trop longtemps, la réponse à votre question est que, bien entendu, depuis deux incidents majeurs qui ont sans doute fait davantage les manchettes en Europe que dans le reste du monde, le naufrage de l'*Erica* au large des côtes françaises, en 1999 et celui du *Prestige*, dont on a parlé davantage, trois ans plus tard, c'est une question qui inquiète maintenant le public au Canada pour des raisons légèrement différentes. Je pense pouvoir le dire en toute honnêteté, cela a donné lieu à un certain nombre de décisions politiques qui ont causé beaucoup de difficultés aux parlementaires.

Oui, nous connaissons le même genre de difficultés, qui suscitent les mêmes réactions et les mêmes inquiétudes de la part des mêmes gens, de nos collègues des syndicats, des marins ainsi que des armateurs et, bien entendu, c'est une opinion que partagent les responsables du droit international de l'Organisation maritime internationale qui s'inquiètent énormément de ce que l'initiative européenne va à l'encontre des accords internationaux.

Le président : Je ne veux pas vous interrompre, mais permettez-vous au sénateur Spivak de vous poser une question supplémentaire sur ce sujet?

Le sénateur Spivak : Vous savez ce qu'a dit Shakespeare : « Commençons par tuer les avocats ».

Le sénateur Angus : Il a aussi dit, je crois que, la loi est un âne.

Le sénateur Spivak : Personne n'a vraiment parlé du régime américain et des navires qui, nous a-t-on dit, viennent dans le Nord vider leur eau de cale. Que fait le système américain à cet égard?

Senator Angus: I do not see how this is supplementary. I never even got an answer to my question.

The Chairman: Senator Spivak, I am going to treat that as a separate question. You are next on the list.

Senator Angus: All I wanted to know, Mr. Horrocks, simply yes or no, has the European community enacted legislation or not that is similar to this type of draft legislation that is before us? I understood that they tabled or tried to introduce legislation but that it has not passed, and that there is great opposition to it. Am I right or wrong? We just need to know that.

Mr. Horrocks: I cannot just give you a simple yes or no. The position is that this draft directive has been through all the formal processes, short of endorsement approval, whatever the correct term is, by the Council of Ministers of the 25 member states, a process that is due to be completed in May or June.

The Chairman: Will that supranational approval, assuming it takes place, put the thing into effect?

Mr. Horrocks: It will then take effect on an agreed date — I think I am right in saying — that has to be a minimum of 18 months after that decision. However, at the risk of complicating it further, there is also a sort of parallel debate going on among what they call the justice ministers dealing with the question of criminalization. Therefore, whether the justice ministers can introduce some change that will make a criminal offence less heinous if mitigating circumstances exist or if care is being taken to reduce the impact of an act that is regarded as negligent, this sort of detail, this fine tuning, has still to be further debated, but basically we are at the end of the road despite the opposition.

Senator Angus: Perhaps it would be helpful if we could ask Mr. Horrocks to send us a copy of that directive. I should to understand what the deal is over there, but I understand there is no such law at the moment.

Mr. Horrocks: I could leave a copy with someone. It is a thick document.

Senator Angus: You talked about the salvors. For the benefit of the senators here, what do you mean by a salvor? Are these people who are in the business of being hired when there is a spill and who are called into the scene?

Mr. Horrocks: There are a number of specialist companies in the world. The Netherlands has had a particular strength in this for many years, generations. The sole purpose of these specialist companies is to deal with major lifts with wreck removal and also with going to the assistance of a ship in distress. Sometimes we refer to them rather rudely as maritime vultures. They are sitting waiting for something to happen. Historically, they were paid on the basis of the value of the ship and cargo.

Senator Angus: What was your point?

Mr. Horrocks: The point is that these people are saying that if there is a criminal act committed simply by causing pollution, whether accidentally or otherwise, then we as salvors always have

Le sénateur Angus : Je ne vois pas en quoi c'est une question supplémentaire. Je n'ai même pas obtenu la réponse à ma question.

Le président : Sénateur Spivak, je vais considérer cela comme une question distincte. Vous êtes la prochaine sur ma liste.

Le sénateur Angus : Tout ce que je voulais savoir, monsieur Horrocks, c'est si la Communauté européenne a, oui ou non, adopté une loi similaire au projet de loi dont nous sommes saisis? J'ai cru comprendre qu'un projet de loi avait été déposé, mais qu'il n'a pas été adopté et qu'il suscite beaucoup d'opposition. Ai-je tort ou raison? Il faut que nous le sachions.

M. Horrocks : Je ne peux pas vous répondre simplement pour oui ou par non. Ce projet de directive a suivi toutes les étapes du processus officiel et doit être maintenant approuvé par le Conseil des ministres des 25 États membres, ce qui devrait être fait en mai ou juin.

Le président : Si cette approbation supranationale a lieu, la directive entrera-t-elle en vigueur?

M. Horrocks : Elle entrera en vigueur à la date qui sera fixée et je crois que ce doit être au moins 18 mois plus tard. Toutefois, au risque de compliquer encore les choses, un débat parallèle se déroule actuellement entre les ministres de la Justice au sujet de la criminalisation. Par conséquent, si les ministres de la Justice peuvent proposer des changements qui rendront l'infraction criminelle moins sévère s'il y a des circonstances atténuantes ou si des mesures sont prises pour réduire l'impact d'un acte jugé négligent, ce genre de détail devra faire l'objet d'autres discussions, mais le processus est arrivé à son terme malgré l'opposition.

Le sénateur Angus : Peut-être serait-il utile de demander à M. Horrocks de nous envoyer un exemplaire de cette directive. Cela nous aidera à comprendre où en sont les choses en Europe, mais je crois qu'il n'y a pas de loi équivalente pour le moment.

M. Horrocks : Je pourrais en remettre un exemplaire à quelqu'un. C'est un épais document.

Le sénateur Angus : Vous avez parlé des sauveteurs. Pour la gouverne des sénateurs, qu'entendez-vous par « sauveteurs »? Est-ce que ce sont les gens à qui on fait appel en cas de déversement et qui vont sur les lieux de l'accident?

M. Horrocks : Il y a un certain nombre d'entreprises spécialisées dans le monde. Les Pays-Bas en ont fait leur spécialité depuis de nombreuses années, depuis des générations. La seule raison d'être de ces entreprises spécialisées est de procéder à des renflouements et de se porter au secours des navires en détresse. Nous les qualifions parfois, assez méchamment, de « vautours de la mer ». Ils attendent qu'un naufrage se produise. Par le passé, ils étaient payés en fonction de la valeur du navire et de la cargaison.

Le sénateur Angus : Quel était votre argument?

M. Horrocks : Ces gens disent que si le simple fait de causer de la pollution, de façon accidentelle ou autrement, constitue un acte criminel, en tant que sauveteurs, ils courent des risques en raison

to take risks in these cases, it is the nature of the job we do, and causing some pollution is by the nature of our task a not infrequent consequence. We may be saving more pollution from being caused, but in the process we are probably causing some.

They have had an incident recently where the salvage master was put into prison for two months in Karachi. In this case, the Pakistani authorities saw them as contributing to rather than preventing a worse accident.

Senator Angus: Are you saying that there would be a deterrent for them to help to clean up?

Mr. Horrocks: They are saying that they are seriously concerned about going to the assistance of any ship that is within the jurisdiction of a state where the offence is automatically criminalized until proven to the contrary.

Senator Angus: To you, sir, how many seagoing individuals do you represent?

Mr. Lahay: In total, about 600,000.

Senator Angus: Mr. Curtis, I think you said you had X number of ships and that the value was \$80 million a copy.

Mr. Curtis: That is correct; average value.

Senator Angus: The gentleman from Teekay Shipping, what would be the average valuation of your vessels?

Mr. Heinmiller: It depends on the type of vessel, but for a modern double-hulled tanker, it is probably \$60 or \$70 million. For a liquefied natural gas carrier — which is more complex — it is in excess of U.S. \$100 million to U.S. \$150 million per copy.

Senator Angus: When these vessels are detained, for whatever reason, an accident or being arrested for a cargo claim or some other detention as may be contemplated under this act, what is the per diem or even hourly cost? Can you give us just a general idea, to get a sense of the order of magnitude if your ships are tied up?

Mr. Curtis: To give you a short answer, it depends on where you are in the food chain. For instance, we are different than Teekay. Teekay owns the vessel, they find the cargo and they contract to move the cargo from point A to point B. If the rates are high that day, they get a good return; if they are low, they are low.

Our business is slightly different. We own vessels and we charter them to a mainline operator like APL.

Senator Angus: American President Line?

Mr. Curtis: Yes. We have a 10-year contract, and it is so much per day for the vessel, say, \$20,000 for the smaller ships.

Senator Angus: For the smaller ships, a day.

Mr. Curtis: Yes.

Senator Angus: That would be the cost.

Mr. Curtis: That is our return.

de la nature de leur travail et du fait qu'il arrive parfois que leur intervention cause une certaine pollution. Ils empêchent que la pollution ne s'aggrave, mais ce faisant, ils en causent probablement un peu.

Récemment, le chef d'une opération de sauvetage a été incarcéré pendant deux mois, à Karachi. Les autorités pakistanaises estimaient qu'il avait contribué à la pollution au lieu d'empêcher qu'elle ne s'aggrave.

Le sénateur Angus : Voulez-vous dire que cela les dissuaderait d'aider à nettoyer les dégâts?

M. Horrocks : Ils disent qu'ils hésitent sérieusement à se porter au secours d'un navire sous le contrôle d'un État où il s'agit automatiquement d'une infraction criminelle jusqu'à preuve du contraire.

Le sénateur Angus : Combien de gens de mer représentez-vous, monsieur?

M. Lahay : Environ 600 000 au total.

Le sénateur Angus : Monsieur Curtis, vous avez dit, je crois, que vous aviez un certain nombre de navires qui valent 80 millions de dollars chacun.

M. Curtis : C'est leur valeur moyenne, en effet.

Le sénateur Angus : Pour ce qui est du représentant de Teekay Shipping, quelle est la valeur moyenne de vos navires?

M. Heinmiller : Cela dépend du type de navire, mais pour un pétrolier moderne, à double coque, il s'agit probablement de 60 ou 70 millions de dollars. Un méthanier coûte plus de 100 millions à 150 000 millions de dollars U.S.

Le sénateur Angus : Quand ces navires sont détenus, pour une raison quelconque, suite à un accident, pour une réclamation relative à la cargaison ou une autre raison prévue dans la loi, quel est le coût journalier ou même horaire? Pouvez-vous nous donner une idée générale des coûts à assumer si vos navires sont immobilisés?

M. Curtis : En fait, cela dépend du maillon de la chaîne où vous vous situez. Par exemple, notre situation est différente de celle de Teekay. Teekay possède le navire, trouve la cargaison et octroie un contrat pour transporter la cargaison du point A au point B. Si les taux sont élevés ce jour-là, elle obtient un bon rendement, s'ils sont bas, son profit est plus faible.

Notre entreprise est quelque peu différente. Nous sommes propriétaires des navires et nous les nolisons à un exploitant de ligne principale comme APL.

Le sénateur Angus : American President Line?

M. Curtis : Oui. Nous avons un contrat de 10 ans qui prévoit un montant X par jour pour le navire, disons 20 000 \$ pour les petits bateaux.

Le sénateur Angus : Par jour, pour les petits bateaux.

M. Curtis : Oui.

Le sénateur Angus : C'est ce que cela coûte.

M. Curtis : C'est ce que cela nous rapporte.

Senator Angus: These hugely expensive capital assets are the vessels, so obviously it is in your interest to put competent masters and engineers on board to run them and preserve them, I take it. Have you got any comment in that regard?

Mr. Curtis: That is why we are here, senator. What we are really coming to you for is the actual essence of the bill, where rather than treat everybody as a ruffian and a no-good to take into account what happens if there is an accident. For instance, without trying to blow our trumpet, we put more capital cost into our vessels to have higher standards than are actually internationally required. On top of that, we put a lot of stock in the training of our sea staff and indeed even the recruitment of the sea staff — even to the point of taking young guys and offering them a cadet-to-command career path, as opposed to finding somebody out of who knows where and putting him on our ship. That individual would not be familiar with our systems, the internationally required safety management system on board. The list goes on and on.

Senator Angus: My last question, Mr. Lanteigne, you were making a point about pollution control officers. You referred to a number, I think 600 or something, compared to game wardens. What was your point there, so I can understand it?

Mr. Lanteigne: The point was raised during previous testimony of the issue of enforcement of this legislation. The point was made that enforcement was the major problem with the so-called critical events of ocean dumping of oil on the East and West Coasts. The point we want to make is, first, we do not think these game officers possess the necessary training, education or knowledge of the marine business to do an efficient and effective job of enforcing whatever piece of legislation will ultimately come out. What we are suggesting is there is currently a law called the shipping act conclusion, criminal and civil sanction —

Senator Angus: In Canada?

Mr. Lanteigne: In Canada — which mirrors the international regime. This law is in force effectively against polluters in this country by officers duly appointed to enforce it. These officers are called pollution prevention officers. They are mostly marine surveyors employed by Transport Canada, Marine Safety, or the Canadian Coast Guard. They number 950 across the country, from St. John's, Newfoundland, to Prince Rupert to the High Arctic. If enforcement is an issue, we would suggest to you that those public officials, already nominated, educated, trained and with the ability to perform this, be nominated to apply whatever legislation emanates from Parliament.

Senator Spivak: Coming back to my previous question, what about the American system? How does it compare and why are ships coming North because they think it is easier to get away with dumping oil up here than off American waters?

Le sénateur Angus : Les navires représentent des immobilisations extrêmement coûteuses et je suppose donc que vous avez tout intérêt à les confier à des capitaines et à des mécaniciens compétents. Avez-vous quelque chose à dire à ce sujet?

M. Curtis : C'est pour cette raison que nous sommes là, sénateur. Nous sommes venus vous voir en raison de la nature même de ce projet de loi qui, au lieu de traiter tout le monde comme des voyous et des malotrus devrait tenir compte de ce qui se passe en cas d'accident. Par exemple, sans vouloir nous vanter, nous investissons davantage dans nos navires afin qu'ils répondent à des normes plus élevées que celles qu'exige la réglementation internationale. Par-dessus le marché, nous investissons beaucoup dans la formation et même dans le recrutement de notre personnel en mer en allant même jusqu'à offrir à des jeunes un programme de formation qui les conduira du rang de cadet à celui de capitaine au lieu d'aller chercher des gens Dieu sait où. Ces personnes ne connaîtraient pas nos systèmes et le système de gestion de la sécurité qui se trouve à bord conformément à la réglementation internationale. Je pourrais citer bien d'autres exemples.

Le sénateur Angus : Ma dernière question, monsieur Lanteigne, concerne ce que vous avez dit au sujet des agents de lutte contre la pollution. Vous avez mentionné le chiffre de 600, je pense, en le comparant avec le nombre de gardes-chasse. Quel était votre argument, afin que je comprenne bien?

M. Lanteigne : Cette question a été soulevée au cours d'un témoignage antérieur portant sur l'application de ce projet de loi. On a fait valoir que l'application était le principal problème que posait le déversement d'hydrocarbures sur les côtes est et ouest. Nous voulons faire valoir premièrement, qu'à notre avis, les gardes-chasse ne possèdent pas la formation, l'éducation ou les connaissances du secteur maritime nécessaires pour appliquer efficacement la loi qui sortira de ce processus. Nous disons qu'il y a actuellement une loi, appelée la Loi sur la marine marchande, qui prévoit des sanctions pénales et civiles.

Le sénateur Angus : Au Canada?

M. Lanteigne : Au Canada, et qui reflète le régime international. Cette loi est appliquée efficacement contre les pollueurs du pays par des agents dûment nommés pour la faire respecter. Ces agents sont des agents de prévention de la pollution. Ce sont surtout des inspecteurs maritimes à l'emploi de Transports Canada, de la Sécurité maritime ou de la Garde côtière canadienne. Ils sont au nombre de 950 et répartis de St. John's, à Terre-Neuve jusqu'à Prince Rupert, dans le Haut Arctique. Si l'application de la loi pose un problème, ces mandataires de l'État, déjà nommés, éduqués et formés, qui ont la capacité de faire ce travail, devraient être chargés d'appliquer toute loi émanant du Parlement.

Le sénateur Spivak : Pour revenir à ma question précédente, qu'en est-il du système américain? Comment se compare-t-il et pourquoi des navires viennent-ils dans le Nord? Est-ce parce qu'ils pensent plus facile de se débarrasser de leur mazout ici qu'au large des côtes américaines?

Mr. Lanteigne: I can answer from the point of view of American ships on the East Coast and also to some degree on the West Coast. The shortest routes between Northern Europe and to some degree the Mediterranean to the Eastern seaboard is via Great Circle going south of Greenland, and in the process they cross our waters, beyond our territorial seas but certainly within the EEZ. It is the same thing on the West Coast. The trade between Asia, China, they take the northern route, Great Circle, as you do in an aircraft flying across the two ponds, the shortest route. They will cross during the transit within our EEZ waters.

It was raised in this committee by previous testimony that these are the ships that apparently — over flight of aircraft have witnessed that these ships were dumping oil in Canadian waters, although not destined for Canadian ports.

Senator Spivak: You have not answered my question about the American regime, the American system, the American legislation — how does it compare? Why is it presumed to be tougher than ours?

Mr. Lanteigne: I am not a lawyer, but I will answer to the best of my ability.

As with everything else in the United States — we saw it in the recent Martha Stewart case — they always want to catch the individual and put them in jail. The U.S., on oil pollution, also has a regime that personalizes pollution. It is the individual that they will catch and sanction and jail, if need be. There were very bad recent experiences with foreign crews in the United States that were jailed for a lengthy period of time, not only the master and officers, but the whole bunch of them.

It is a highly personalized event in the United States. As a matter of fact, the pollution — the ship or the events — is deemed to be the scene of a crime by the FBI and others — which has been a deterrent to salvage operations. The U.S. is highly personalized. It is a criminal offence within the U.S. territorial waters, not beyond it.

Mr. Ho: I am not a lawyer. I have worked in this business now for 30 years. I would like to see if I can help you, in trying to explain this.

The first thing we have to understand is that the United States has always acted unilaterally, unlike Canada. Canada has been so great to embrace the world in terms of certain objectives when it comes to MARPOL and all of the conventions. The U.S. decided, as with many of their cases, to act unilaterally. They tend to just do what they want. That is one of the reasons the regimes appear very different from the European regimes and the regimes of Canada, Australia and Asia.

M. Lanteigne : Je peux vous répondre en ce qui concerne les navires américains sur la côte est et, dans une certaine mesure, sur la côte ouest. L'itinéraire le plus court entre le nord de l'Europe et, dans une certaine mesure, entre la Méditerranée et la côte est passe par le grand cercle au sud du Groenland. Chemin faisant, les navires traversent nos eaux, en dehors de nos limites territoriales, mais certainement à l'intérieur de notre zone économique exclusive. C'est la même chose sur la côte ouest. Pour commercer avec l'Asie et la Chine, les navires prennent la route du Nord, la route du grand cercle, comme vous le faites en avion lorsque vous passez d'un continent à l'autre. C'est la voie la plus directe. En cours de route, ces navires traversent les eaux de notre zone économique exclusive.

Au cours d'un témoignage précédent, on a fait valoir au comité que ce sont ces navires qui, apparemment — des avions qui les survolaient en ont été témoins — déversaient du pétrole dans les eaux canadiennes même s'ils ne se dirigeaient pas vers les ports canadiens.

Le sénateur Spivak : Vous n'avez pas répondu à ma question au sujet du régime américain, de la loi américaine. Comment se compare-t-elle? Pourquoi est-elle censée être plus stricte que la nôtre?

M. Lanteigne : Je ne suis pas avocat, mais je vais essayer de vous répondre de mon mieux.

Comme pour tout ce qui se passe aux États-Unis — nous l'avons vu récemment dans le cas de Martha Stewart — on veut toujours attraper les gens pour les jeter en prison. En ce qui concerne la pollution pétrolière, les États-Unis ont également un régime qui personnalise la pollution. C'est la personne responsable qu'ils attrapent et punissent et emprisonnent au besoin. Il y a eu récemment, aux États-Unis, des cas très regrettables d'équipages étrangers qui ont été emprisonnés pendant une longue période, non seulement le capitaine et les officiers, mais tout l'équipage.

Aux États-Unis, c'est un événement très personnalisé. En fait, la pollution — le navire ou les lieux de l'incident — sont considérés comme la scène d'un crime par le FBI et les autres autorités, ce qui nuit aux opérations de sauvetage. C'est quelque chose de très personnalisé aux États-Unis. C'est une infraction criminelle dans les eaux territoriales américaines, mais pas en dehors de ces eaux.

M. Ho : Je ne suis pas avocat. Je travaille dans ce secteur depuis maintenant 30 ans. Je pourrais peut-être vous aider en essayant de vous expliquer la situation.

Il faut d'abord comprendre que les États-Unis ont toujours agi unilatéralement, contrairement au Canada. Le Canada s'est joint au reste du monde pour atteindre certains objectifs, que ce soit dans le cadre de MARPOL ou de toutes les autres conventions. Comme ils le font souvent, les États-Unis ont décidé d'agir unilatéralement. Ils ont tendance à faire seulement ce qu'ils veulent. C'est une des raisons pour lesquelles le régime semble très différent par rapport aux régimes européens ainsi qu'aux régimes canadien, australien et asiatique.

Having said that, the one thing that is so important in this aspect of criminalization is that, even in the United States, despite the OPA regime, the individual is still innocent until proven guilty. What disturbed me personally, as a Canadian, is the introduction of the reversing of this rule in the case of the criminal sanctions.

In Europe, even though the debate is ongoing and they are still defining what is criminal, right now, what is an accident is serious negligence. It is not just any accident; it is still being defined as a serious accident. In the Canada Shipping Act, it is gross negligence; in Europe, it is being defined as serious negligence, but the presumption of innocence is maintained.

What is so erroneous in this bill is removing the presumption of innocence. As Canadians who go to China constantly, advising our Chinese colleagues on their behaviour on human rights, will we be adopting this kind of thing here? That is what really is disturbing to me.

We are here to work with the environment. We are here to try to make Canada great. In our proposals, we have suggestions that we would like to make to Environment Canada, how possibly industry, who knows the operational problems, can stop deliberate dumpers in the world. It is not through criminalization in this fashion that will stop the situation, necessarily.

Senator Spivak: We would have to see the comparisons specifically on the issues that have been raised here between the European and American systems. Since there is no one here legally who can do that, we have to await that.

The Chairman: And we will.

Mr. Horrocks has undertaken that he will send us a copy of whatever exists with that supranational directive, so we will have that, at least, to deal with.

Captain, we will check, too, but could you please let the clerk know, when it is convenient, the source of the 950 number that you came up with? It came from a number of places, the Canadian Coast Guard and other places. Even though they might work for different agencies of government, you inferred that they are all trained to do this kind of work. If you would help us out with a sketch in the next few days to our clerk as to where that information came from, we will be doing the same thing.

Senator Hubley: I will be speaking to the 5 per cent who are not here tonight. They are the ones who are probably the reason behind Bill C-15.

I was concerned that you did not feel that you were engaged in the issue as it went forward to a bill. I am sure you knew about the problem. Did you realize the number of seabirds that were being killed annually off the coast?

Cela dit, la chose importante à retenir en ce qui concerne la criminalisation, c'est que, même aux États-Unis, malgré le régime de l'OPA, vous êtes considéré innocent jusqu'à ce que vous soyez trouvé coupable. Ce que je trouve inquiétant, en tant que Canadien, c'est qu'on aille à l'encontre de ce principe en imposant des sanctions criminelles.

En Europe, même si le débat se poursuit et qu'on est en train de définir ce qui est criminel, pour le moment, un accident est considéré comme une négligence grave. Et ce n'est pas le cas pour n'importe quel accident, mais seulement pour un accident grave. Dans la Loi sur la marine marchande du Canada, on parle de négligence grave, de même qu'en Europe, mais la présomption d'innocence est maintenue.

Ce qu'il y a de si regrettable dans ce projet de loi c'est qu'il supprime la présomption d'innocence. En tant que Canadiens qui nous rendons régulièrement en Chine pour conseiller nos collègues chinois sur leur comportement en matière de droits de la personne, allons-nous adopter ce genre de loi ici? C'est ce qui m'ennuie vraiment.

Nous sommes ici pour travailler avec l'environnement. Nous sommes ici pour essayer de faire du Canada un grand pays. Dans nos propositions, nous avons des suggestions que nous aimerions adresser à Environnement Canada sur les moyens dont notre industrie, qui connaît les problèmes opérationnels, peut arrêter ceux qui font des déversements délibérés dans le monde. Ce n'est pas en criminalisant ainsi les choses que l'on remédiera nécessairement à la situation.

Le sénateur Spivak : Il faut que nous puissions faire la comparaison entre les systèmes européen et américain à l'égard des questions qui ont été soulevées ici. Comme personne parmi nous n'a les compétences juridiques pour le faire, nous devons attendre.

Le président : Et nous le ferons.

M. Horrocks a promis de nous envoyer une copie de cette directive supranationale. Nous aurons donc au moins ce document à examiner.

Capitaine, nous allons également vérifier, mais pourriez-vous dire à la greffière, quand cela vous conviendra, quelle est la source de ce chiffre de 950 que vous avez cité? Ces agents proviennent de divers endroits, de la Garde côtière canadienne et d'ailleurs. Même s'ils travaillent pour des organismes gouvernementaux différents, vous avez laissé entendre qu'ils étaient tous formés pour faire ce genre de travail. Si vous pouviez nous aider en indiquant à notre greffière, au cours des prochains jours d'où provient ce renseignement, nous pourrions également vérifier.

Le sénateur Hubley : Je parlerai des 5 p. 100 qui ne sont pas représentés ici ce soir. Ils sont sans doute à l'origine du projet de loi C-15.

J'ai déploré que vous ne vous sentiez pas concernés par ce problème avant qu'il n'y ait ce projet de loi. Je suis sûre que vous étiez au courant. Vous êtes-vous rendu compte du nombre d'oiseaux de mer qui ont été tués chaque année au large des côtes?

The Migratory Birds Convention Act, 1994, has been in place since 1917. The prohibitions that describe the discharge of harmful subjects, particularly oil, have been in place since 1948. Taking the Migratory Birds Convention Act and the Canadian Environmental Protection Act, Bill C-15 is simply giving government the ability to enforce, especially in the EEZ.

I would like to get your reply on this. These are the things that we have been looking at. We have been focusing on the issues from the shipping industry — just so that you will know that this is something that we really are working very hard on.

The purpose of the bill, as we see Bill C-15, is to increase government's powers to enforce. That is simply it. We do not wish to criminalize and it is not our intent to criminalize. It is difficult when —

Senator Milne: Due diligence.

Senator Hubley: I am coming to that. She is getting ahead of me.

When an oil spill is detected, either from surveillance or from other means, we have ways and means of attaching that to a certain vessel. At that point in time — I have trouble saying that the presumption of innocence will last very long — that vessel would be charged with that oil spill. Immediately coming back, you have what is called due diligence, which is a really important feature. I am not talking about your organizations and the efforts you have made to respect a resource that belongs to everybody in the world, the seas of the world, but for those who do not.

I am quite sure that each one of you can go through your regimes of how you protect it, that you use the onshore, that you have the facility within your vessel to separate, holding tanks or whatever you need. Therefore, due diligence would set in. That, then, is your defence. From then on, if that is accepted — and it is in the courts — then you are not guilty. We are looking at the 5 per cent whose actions account for 300,000 marine birds per year that are oiled.

Just to keep it on a positive note, because you have the answers and we have the questions, you mentioned criminalization, where there is no way that that is a directive of this bill. This bill has been scrutinized by both environmental lawyers and marine lawyers, it has gone through the other place. Then when it died on the Order Paper, it was again scrutinized by the legal people, because that is a very important part. The thrust behind the bill is to enable government to put in force a regime to put a halt to this. We are only talking about a small portion of the industry that is doing this. I am sure you have spoken to the departments, as well.

Is there a solution here? You will say one thing, and I will probably say that that is not what the bill is saying, so there is some misunderstanding here, as I see it. If there were a number of

La Loi de 1994 sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs est une mesure en place depuis 1917. Les interdictions à l'égard du rejet de substances dangereuses et surtout d'hydrocarbures existent depuis 1948. En reprenant la Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs et la Loi canadienne sur la protection de l'environnement, le projet de loi C-15 donne simplement au gouvernement la possibilité d'appliquer ces dispositions, surtout dans la ZÉE.

J'aimerais avoir votre réponse à ce sujet. Voilà les questions que nous avons examinées. Nous avons centré notre attention sur les problèmes de la marine marchande. Sachez que nous travaillons très fort sur ce dossier.

Le but du projet de loi C-15 est d'accroître les pouvoirs d'application du gouvernement. C'est bien simple. Nous ne voulons pas criminaliser cette question. Ce n'est pas notre intention. C'est difficile lorsque...

Le sénateur Milne : La diligence raisonnable.

Le sénateur Hubley : J'y arrive. Elle a une longueur d'avance sur moi.

Lorsqu'on détecte un déversement d'hydrocarbures, en exerçant une surveillance ou par d'autres moyens, nous sommes en mesure de l'attribuer à un certain navire. À ce moment-là, la présomption d'innocence ne durera sans doute pas très longtemps et ce navire sera accusé d'être l'auteur du déversement. Je reviens tout de suite à ce qu'on appelle la diligence raisonnable et qui est un élément très important. Je ne parle pas de vos organisations et des efforts que vous avez déployés pour protéger une ressource qui appartient à tous les habitants de la planète, les mers du monde, mais de ceux qui ne le font pas.

Chacun d'entre vous pourra certainement nous parler de la façon dont il protège l'environnement, de ce qu'il utilise à terre, des moyens dont il dispose à bord de ses navires, des réservoirs et de toutes les installations nécessaires. C'est alors qu'intervient le principe de la diligence raisonnable. C'est votre défense. Si elle est acceptée, les tribunaux vous déclareront non coupable. Nous visons les 5 p. 100 de navires à cause desquels 300 000 oiseaux de mer sont mazoutés chaque année.

Pour rester sur une note positive, comme vous avez les réponses et que nous avons les questions, vous avez mentionné la criminalisation alors que ce n'est pas le but de ce projet de loi. Cette mesure a été examinée de près par des avocats environnementalistes et des spécialistes du droit de la mer, de même qu'à l'autre endroit. Lorsqu'elle a expiré au *Feuilleton*, les juristes l'ont de nouveau étudié à la loupe, car c'est une mesure très importante. Ce projet de loi vise à permettre au gouvernement à mettre en place un régime qui mettra un terme à cette situation. Nous visons seulement une petite partie de l'industrie. Je suis certaine que vous avez également parlé aux ministères.

Y a-t-il une solution? Vous dites une chose et je dirais probablement que ce n'est pas ce que prévoit le projet de loi. Je vois donc qu'il y a un malentendu. Si nous pouvions vous assurer

things and we could allay those and reassure you that that is not in fact the case, would you suggest that this is a good bill? Could you suggest that this is a good bill?

Mr. Ho: Again, I am not an expert lawyer. First of all, however, we were not consulted. We were not ever engaged — not that we need consultation — but as we met with some of the people in this committee, we are an industry that is always trying to search for solutions on how to make things better. Introduction of ships with double skins have been finally introduced. Constantly, we are finding ways — and a lot of it I have to say is thanks to environment committees for bringing out these requirements or suggestions — and industry does find ways of how to do it.

As I explained in the paper, it is a fact that most overseas ships have facilities on the ship to deal with bilge water. We have the oily-water separators. We can explain how it works. We would be happy to do that. Mr. Lahay has some other materials that he can present to you on how these issues can be dealt with.

As I explained in the paper, there is still a large portion of fleets around the world that consist of small boats; these are fishing boats and leisure craft. This is not to say that big commercial ships do not violate the regulations. There are some that do; there is no question about it. We have a proposal that we are planning to give to Mr. Horrocks to take to IMO and so forth. We would love to work with Environment Canada on how we can introduce this type of measure.

The first point is that fishing boats, military boats and leisure craft do not have oily water separators. Where do they put their bilge water? We are suggesting that, as in many European ports, there should be receptors and that the government should maybe encourage private enterprise to get involved in that type of cleaning. Otherwise, we are passing a bill that will hit potentially many innocent fishermen who do not even know that this is on the way. Suddenly, they are being criminalized. We have to take it in steps.

The other proposal, which I took last week to the Philippines to talk to the unions there and the schools, is that the issues of MARPOL be removed from STCW and become a separate program requiring renewed education for all crews around the world, and that passing an examination be a condition of those crew getting the licence. This is crews from Greece, Norway, Philippines, whatever country. They have to understand that when they have agreed to serve on a ship, there is this convention called MARPOL. They should be examined as to what they do if suddenly the equipment on the ship fails. There are many procedures in all our firms as to what they should do. If this is imposed by IMO, I am certain this practice will stop. Right now, there is no link to educating people with them getting their licence. It is like driving your car. Everybody must have this education, including the fishermen, including the military people, because I know they are very big dumpers in the oceans. They have to respect the objective of your committee. We must stop this, and it

que tel n'est pas le cas, diriez-vous que c'est un bon projet de loi? Pourriez-vous dire que c'est une bonne loi?

M. Ho : Encore une fois, je ne suis pas juriste. Néanmoins, pour commencer, nous n'avons pas été consultés. Nous n'avons pas participé. Ce n'est pas que nous ayons besoin d'être consultés, mais nous avons rencontré certains membres du comité et nous sommes toujours à la recherche de solutions pour améliorer les choses. Les navires à double coque ont finalement été mis en service. Nous trouvons constamment des solutions et je dois dire que c'est en grande partie grâce au Comité de l'environnement qui impose des exigences ou formule des suggestions que l'industrie trouve le moyen de satisfaire.

Comme je l'ai expliqué dans mon mémoire, le fait est que la plupart des navires de haute mer ont à bord des installations pour le traitement de l'eau de cale. Nous avons des séparateurs d'eau mazoutée. Nous pouvons vous expliquer comment cela fonctionne. Nous le ferons avec plaisir. M. Lahay a d'autres documents qu'il peut vous présenter sur la façon dont ces problèmes peuvent être réglés.

Comme je l'ai expliqué dans mon mémoire, il y a encore, dans le monde, une forte proportion de flottes de petits bateaux. Ce sont des bateaux de pêche ou de plaisance. Cela ne veut pas dire que les gros navires commerciaux ne violent pas les règlements. Certains le font, sans aucun doute. Nous avons une proposition que nous comptons remettre à M. Horrocks pour qu'il la soumette à l'IMO et autres autorités compétentes. Nous aimerions beaucoup travailler avec Environnement Canada à des moyens de mettre en place ce genre de mesure.

Pour commencer, les bateaux de pêche, les navires militaires et les bateaux de plaisance n'ont pas de séparateur d'eau mazoutée. Que font-ils de leur eau de cale? Nous suggérons d'installer des récepteurs, comme dans de nombreux ports européens et que le gouvernement invite l'entreprise privée à participer à ce genre de nettoyage. Autrement, nous adopterons un projet de loi qui risque de toucher de nombreux pêcheurs innocents qui ne s'y attendent même pas. Ils seront traités en criminels du jour au lendemain. Nous devons procéder par étapes.

La deuxième proposition dont j'ai parlé, la semaine dernière, aux syndicats et dans les écoles des Philippines, consiste à soustraire de la STCW les questions touchant la pollution marine et d'en faire un programme distinct qui exigera de renouveler la formation de tous les équipages du monde entier qui devront passer un examen pour pouvoir obtenir leur permis. Cela s'applique aux équipages de Grèce, de Norvège, des Philippines et de n'importe quel pays. Ils doivent comprendre que lorsqu'ils acceptent de travailler à bord d'un navire, ils doivent appliquer la convention baptisée MARPOL. Ils devraient subir un examen portant sur les mesures à prendre si l'équipement du navire tombe soudainement en panne. Toutes nos entreprises ont mis en place de nombreuses procédures à suivre en pareil cas. Si c'est imposé par l'IMO, je suis certain que ces agissements cesseront. Pour le moment, il n'y a pas de lien entre la formation et l'obtention du permis. C'est comme pour le permis de conduire. Tout le monde doit recevoir cette formation, y compris les pêcheurs et les

can be stopped. It can be stopped through implementation of education and licensing procedures, as we do for cars. You are not supposed to drink when you drive or you lose your licence.

This can be achieved with Canada at the forefront of introducing a lot of conventions. There is no reason why Environment Canada, Transport Canada, cannot go together and put pressure on the International Chamber of Shipping. We will put pressure on the International Chamber of Shipping. We will put pressure on the crewing nations like the Philippines to get this done. It is just not acceptable.

Mr. Lahay: I have been struggling with this bill for quite some time in trying to see some positives in it. As I said in my opening remarks, I acknowledge that there is a problem in a segment of the shipping industry. In the 12 years I have been doing my job representing some of the most marginalized and isolated workers in the world, seafarers, we have seen some horrific ships come to Canada, tragic cases and stories.

One of the things that I have learned, having visited many of these vessels, is we have the ability to communicate with the crew. They talk to us, they trust us. There is not a shipowner or seafarer alive who does not know about our organization and the work it does. We have earned a certain amount of respect in the shipping community.

When I started this job, there were a lot of substandard ships coming into my home port, the Port of Vancouver. Canada finally ratified a couple of protocols and conventions, including something called ILO 147. ILO 147 is the only International Labour Organization instrument that is enforceable by Transport Canada. It deals with ships' living and working conditions, the sanitary aspects of the vessel and those kinds of things. Transport Canada also regulates life-saving appliances and batteries, so that your radios work when you lose power. Canada then ratified something called the Paris Memorandum of Understanding on Port State Control, and we have since ratified that protocol for what is called the Tokyo Memorandum of Understanding on Port State Control. Once Canada did that, they were obligated to inspect 25 per cent, at minimum, of foreign-flagged vessels coming into Canadian ports.

It took a while, but we have seen a marked improvement in the quality of tonnage coming into Canadian ports generally. I can tell you specifically, in my port where I have the greatest experience, there were many years when I would go out and do my work and set a million dollars as my goal in trying to collect back wages for cheated seafarers. I cannot even come close to that now because the quality of the vessels that are coming into our ports is such that that opportunity is not there any more. As Mr. Lanteigne explained from time to time there are vessels going on that great circle route. Some of these are substandard ships. The people that do these sorts of things are operating at the

militaires, car je sais qu'ils font d'importants déversements dans les océans. Ils doivent respecter l'objectif de votre comité. Nous devons arrêter cela et il est possible de le faire. C'est possible en prenant des mesures sur le plan de la formation et de l'émission des permis, comme nous le faisons pour les automobiles. Vous n'êtes pas censé boire quand vous conduisez, sous peine de perdre votre permis.

Nous pouvons le faire étant donné que le Canada est à l'origine d'un grand nombre de conventions. Il n'y a aucune raison pour qu'Environnement Canada et Transports Canada ne puissent pas exercer des pressions sur la Chambre internationale de la marine marchande. Nous exercerons ces pressions. Nous en exercerons sur les pays d'origine des équipages comme les Philippines. C'est tout simplement inacceptable.

M. Lahay : Je m'efforce, depuis un certain temps, de trouver des éléments positifs dans ce projet de loi. Comme je l'ai dit dans ma déclaration, je reconnais que le problème existe dans un certain segment de la marine marchande. Depuis 12 ans que je représente certains des travailleurs les plus marginalisés et isolés au monde, les gens de mer, nous avons vu arriver au Canada des navires dans un état désastreux, nous avons été témoins de véritables tragédies.

Une des choses que j'ai constatée pour avoir visité un grand nombre de ces bateaux est que nous pouvons communiquer avec l'équipage. Il nous parle et nous fait confiance. Il n'y a pas un seul armateur ou marin qui ne connaisse pas notre organisation et le travail qu'elle accomplit. Nous avons su gagner le respect de la communauté de la marine marchande.

Quand j'ai débuté à ce poste, un grand nombre de navires sous-normes arrivaient dans ma ville, le port de Vancouver. Le Canada a finalement ratifié plusieurs protocoles et conventions dont le document baptisé OIT 147. L'OIT 147 est le seul instrument de l'Organisation internationale du travail que Transports Canada puisse appliquer. Il porte sur les conditions de vie et de travail à bord des bateaux, les aspects sanitaires du navire et ce genre de choses. Transports Canada régleme aussi les installations de sauvetage et les batteries afin que votre radio puisse fonctionner lorsque vous n'avez plus de courant. Le Canada a ratifié un document appelé le Protocole d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'État du port et nous avons depuis ratifié le Protocole d'entente de Tokyo sur le contrôle des navires par l'État du port. Quand cela a été fait, le Canada s'est trouvé obligé d'inspecter au moins 25 p. 100 des navires battant pavillon étranger qui arrivaient dans les ports canadiens.

Cela a pris du temps, mais nous avons constaté une nette amélioration de la qualité des navires qui arrivent dans les ports canadiens. Je peux vous dire que dans mon port, qui est celui que je connais le mieux, pendant de nombreuses années, j'ai essayé de récupérer des arriérés de salaire allant jusqu'à 1 million de dollars pour des marins qui s'étaient fait exploiter. Maintenant, je suis loin d'atteindre ce chiffre en raison de la qualité des navires qui arrivent dans nos ports. Comme l'a expliqué M. Lanteigne, il y a parfois des bateaux qui suivent la route du grand cercle. Certains d'entre eux sont inférieurs aux normes. Les gens qui exploitent ces navires le font en marge du marché. Je suis sûr que pratiquement

margins of the market. I would suggest probably just about every shipowner's organization around this table wants them out of business because they are direct competitors. The OECD did a study in 1997 that said substandard ship operators can save a minimum of \$100,000 on the average bulk carrier by cheating its crew, not adhering to maintenance regimes, not feeding its crew properly, denying them medical attention, keeping them on board longer than the required contract levels say, those kinds of things. They might get caught from time to time, but it pays for them to do that.

When the *Prestige* sank, then Environment Minister Anderson came out publicly as saying in the newspapers that Canada should ban flag of convenience vessels. That was probably a rash statement, and he later modified it and said that Canada would work in international forums to eradicate the worst aspects of substandard shipping from creeping onto Canadian shores. I think Minister Anderson had it absolutely correctly. I think he was absolutely right in that assertion that Canada should work in international maritime forums, because this is the way the shipping industry gets better.

A report came out of Australia, loosely called the "ships of shame study," and it is officially titled "Safer Ships and Greener Seas." This is a landmark report from Australia. There are a lot of answers in these kinds of studies from that level of expertise, from the critics of the industry, and we are one of them. We have been severe critics of the shipping industry for a long time, but we have tried as a workers' organization to distinguish between those who are crooks and those who are trying to make an honest buck. Our organization has come to grips with that now and we are like a police force out there. We know what is going on. I would encourage the senators to try to look at this in a holistic way rather than just as a sliver of a pie, and that is what this bill is, basically, a sliver. You need to look at the holistic solutions to the root causes of these problems.

I think, personally, that Mr. Ho is right. He is making some promises here at this table tonight. It is the responsible shipowners who will eventually be able to drive these kinds of players out of the market through international regulations that apply equally to all nations, all flags. Seafarers will actually know. If there is a ship sailing off the Atlantic coast tonight crewed by Ukrainians, they will not know about this proposed legislation. This bill will not prevent a dump of oil tonight. They will not know about it.

Mr. Horrocks: I will say this with some difficulty, because I am not quite sure to what extent I am qualified to or find it appropriate to talk about domestic legislation, but the question was, could this bill be turned into a good bill. That was the essence of your question, senator. The objective underlying the bill is quite clearly a sound one. That point was made right at beginning and no one can dispute that. Why should anyone dispute that? The problem is that the lawyers can have their own discussions about whether it is or whether it is not, but certainly the impression given by the way this bill is drafted is that Canada

toutes les organisations d'armateurs autour de cette table souhaitent s'en débarrasser parce que ce sont des concurrents directs. En 1997, l'OCDE a réalisé une étude selon laquelle les exploitants de ces bateaux sous normes peuvent économiser au moins 100 000 \$ par rapport au vraquier moyen en sous-payant l'équipage, en n'assurant pas l'entretien nécessaire, en nourrissant mal l'équipage, en le privant de soins médicaux, en le gardant à bord plus longtemps que le contrat ne le prévoit et par ce genre de moyens. Ils peuvent parfois se faire attraper, mais c'est rentable pour eux.

Quand le *Prestige* a sombré, le ministre de l'Environnement, M. Anderson, a déclaré publiquement dans les journaux que le Canada devrait interdire les navires battant un pavillon de complaisance. C'était sans doute trop sévère et il est revenu plus tard sur ses paroles en disant que le Canada travaillerait au sein des tribunes internationales pour empêcher ce genre de navires de fréquenter les côtes canadiennes. Je crois que le ministre Anderson avait parfaitement raison. Il avait parfaitement raison de dire que le Canada devrait travailler au sein des tribunes maritimes internationales, car c'est ainsi que notre industrie peut s'améliorer.

L'Australie a publié un rapport surnommé « l'étude des navires de la honte » qui porte officiellement le titre « Safer Ships and Greener Seas ». C'est un rapport d'une importance capitale. Les études de ce genre, qui sont réalisées par des experts, par des critiques de l'industrie, dont nous faisons partie, contiennent de nombreuses solutions. Nous avons sévèrement critiqué la marine marchande pendant des années, mais en tant qu'organisation de travailleurs, nous avons essayé de faire la distinction entre les escrocs et ceux qui essaient de gagner honnêtement leur vie. Notre organisation s'est attaquée au problème et représente une sorte de force policière. Nous savons ce qui se passe. J'inviterais les sénateurs à examiner cette question par le grand bout plutôt que le petit bout de la lorgnette comme le fait le projet. Vous devez vous pencher sur des solutions globales aux causes profondes de ces problèmes.

Personnellement, je pense que M. Ho a raison. Il a fait des promesses ici ce soir. Ce sont les armateurs conscients de leurs responsabilités qui pourront chasser les indésirables du marché grâce à une réglementation internationale qui s'applique également à tous les pays, à tous les pavillons. Les marins connaîtront ces règlements. Si un navire vogue au large des côtes atlantiques cette nuit, avec un équipage ukrainien, ce dernier ne connaîtra pas ce projet de loi. Ce projet de loi n'empêchera pas un déversement d'hydrocarbures cette nuit. Ces marins ne seront pas au courant.

M. Horrocks : J'hésite à le dire, car je ne sais pas dans quelle mesure je suis qualifié pour parler de la législation canadienne, mais vous avez demandé si cette mesure pouvait devenir un bon projet de loi. Tel était le sens de votre question, sénateur. Ce projet de loi repose certainement sur un objectif valide. Nous l'avons dit dès le début et personne ne peut le contester. Pourquoi qui que ce soit le contesterait-il? L'ennui, c'est que les avocats peuvent discuter de leur côté quant à savoir si c'est le cas ou non, mais la façon dont ce projet de loi est libellé donne certainement l'impression que le Canada fait cavalier seul. La raison pour

is going it alone. The rationale for that may be clear from your opening comments as to why Canada is approaching it in this way. I have to say, having been in this industry for a long time, I very much subscribe to what Peter Lahay has just said. The only way we will tackle this continuing, although diminishing, problem of substandard ships — and this is something that the industry, not only the intergovernmental organizations are talking about constantly, it is a sort of mantra — is by having a coordinated and continuing campaign against it. That can only be done if everyone is pulling in the same direction and not in slightly different directions. This has been part of the difficulty.

To return to a question that Senator Spivak asked about the United States, the difficulty is that one never knows, in this game, whether the United States is part of the same endeavour or simply interested in its own specific domestic objectives. This has been a constant source of concern on the part of the international community that has tried to rally round the principle of international agreement, in contra distinction to what has happened in the United States. This is why there is so much concern at the moment about these developments in Europe. Europe appears to be doing its own thing regionally in an area of the world that, historically, has been very supportive of the concept of the international regime. The pendulum tends to swing in accordance with political responses to events. We know that is true not just in this industry, but in everything else. The pendulum swung very far in one direction in the United States after the *Exxon Valdez* incident. The general attitude within the maritime community in the United States at the moment is to try to bring the United States back into the international fold. There is still an element, of course, that is directly contrary to that view, but the pendulum has certainly swung back a long way and the United States is trying to play its full part in international discussions these days.

The converse has happened in Europe in the last four or five years. I am sure that will start to swing back again in due course. However, the underlying thesis that runs through all these debates is — even if it is only a lip service comment — of course we have to support the international regime. If this bill could be brought clearly into line with the international regime, it would have a great deal of collective support.

Senator Hubley: I would like to respond to Mr. Ho. You had mentioned the fishermen, recreational and military shipping. When the amendment was introduced in the other place, because we were looking at where the biggest problem was they did not want to engage the fishermen, even though they were responsible for small spills. They were not responsible for the great amount of oil spills in our Canadian waters, although I am not saying that they are not a part of it. That is where that 5000-tonne dead weight came in as far as a vessel is concerned. That is the area that they were planning to target, but they were not intending to bring it in. This is probably a good first step, but that is where that came in, Mr. Ho. I just wanted to mention that.

I would have to compliment you, Mr. Lahay, on your vision of what the shipping industry should be doing, because I could not agree with you more. Where does it start? You are all responsible shippers around the table here, yet we are looking at a monstrous

laquelle le Canada aborde les choses de cette façon ressort peut-être clairement de ce que vous avez dit au début. Cela fait longtemps que je suis dans ce secteur et je dois dire que je souscris entièrement à ce que Peter Lahay vient de déclarer. La seule façon dont nous nous attaquerons au problème continu, même s'il est en diminution, des navires sous-normes — et c'est devenu le leitmotiv de l'industrie et pas seulement des organisations intergouvernementales — c'est en menant une campagne coordonnée et constante. Ce n'est possible que si tout le monde pousse à la roue dans la même direction. C'est une des difficultés qui se posent.

J'en reviens à une question que le sénateur Spivak a posée au sujet des États-Unis. L'ennui, c'est que personne ne sait si les États-Unis poursuivent les mêmes objectifs ou s'intéressent seulement à leurs propres objectifs nationaux. C'est là une source de préoccupations constantes pour la communauté internationale qui essaie d'amener tout le monde à souscrire aux accords internationaux, contrairement à ce qui s'est passé aux États-Unis. Voilà pourquoi ces questions suscitent autant d'inquiétude actuellement en Europe. L'Europe semble vouloir agir de son côté, au niveau régional, dans une région du monde qui, jusqu'ici, a toujours appuyé le principe d'un régime international. Les réactions politiques semblent évoluer au fur et à mesure des événements. C'est vrai non seulement pour notre secteur, mais pour tout le reste. Aux États-Unis, l'opinion a basculé très loin dans une certaine direction après l'incident de l'*Exxon Valdez*. L'attitude générale de la communauté maritime des États-Unis est qu'il faudrait tenter de ramener les États-Unis sur la scène internationale. Certains ont une opinion diamétralement opposée, mais l'opinion a certainement largement basculé et les États-Unis essaient maintenant de participer pleinement aux discussions internationales.

L'inverse s'est produit en Europe il y a quatre ou cinq ans. Les choses vont sans doute de nouveau commencer à changer en temps voulu. Néanmoins, le thème qui ressort de tous ces débats, même si ce n'est qu'un voeu pieux, est qu'il nous faut bien sûr soutenir le régime international. Si ce projet de loi pouvait s'aligner clairement avec le régime international, il obtiendrait de nombreux appuis.

Le sénateur Hubley : Je voudrais répondre à M. Ho. Vous avez mentionné les pêcheurs, la navigation de plaisance et les navires militaires. Quand l'amendement a été déposé à l'autre endroit, comme on voulait viser les principaux responsables, les pêcheurs ont été laissés de côté, même s'ils causent de petits déversements. Ils ne sont pas responsables des importants déversements d'hydrocarbures dans les eaux canadiennes, même si je ne les exonère pas de toute responsabilité. C'est là que les 5 000 tonnes de jauge brute entrent en jeu. Ce secteur n'a pas été inclus. Cette mesure est sans doute une première étape satisfaisante, mais voilà son contexte, monsieur Ho. Je tenais seulement à le mentionner.

Monsieur Lahay, je dois vous féliciter pour votre conception de ce que la marine marchande devrait faire, car je suis entièrement d'accord avec vous. Par où commencer? Vous êtes tous des transporteurs conscients de leurs responsabilités mais

problem here in Canada for our marine wildlife. Part of the reason for this bill is that the changes were not coming. We still had the problem. It has been year after year — and the bill has been examined. It is in compliance with both UNCLOS and MARPOL. That has been established. I have heard that a couple of times tonight. I can await an argument, but I agree with you. We are looking at the thin end of the wedge in a huge industry, but that thin end is what we hope we are targeting. That 5 per cent of the industry is what we really want to address as a country.

The Chairman: Can I ask you to move to a question, please?

Senator Hubley: Yes, I will go right ahead to that. I do not think Canada is going it alone by any stretch of the imagination. I just have to mention that there is a similar bill awaiting approval at the council of ministers in Europe, so we are not really going it alone. The other question I would like you to respond to is that on the U.S. coast, only 2.5 per cent of the birds that come ashore are oiled birds. In Canadian waters, 60 per cent of the birds that come ashore are oiled. Obviously, it is a major problem for us.

The Chairman: Oh, they are dead.

Senator Hubley: An oiled bird is a dead bird. I do not see that we are doing this on our own. I think you will be a player. You have to be a player.

The Chairman: Is that a question?

Senator Hubley: I think so. Perhaps you could comment on that. I just want to give you an assurance that some of the issues in your presentation are not at all the way we see the bill.

Mr. Morrison: Senator, if we could have come here tonight and set out some simple solutions to our challenges, we would have.

If Senator Angus were not here, I would make the comment that when I hear that all of the public service lawyers are in agreement on this, I have even more concerns; but we will leave that for the time being.

If I could quickly go to the nub of what causes us to tear our hair out, and our owners to be really concerned about the bill and say “under no circumstances.” We just need to read the definition of “deposit,” which means “any discharging, spraying, releasing, spilling, leaking, seeping, pouring, emitting, emptying, throwing, dumping or placing.” Go to subclause 13(1.7): “In a prosecution of an offence under section 5.4” — and that has to do with depositing of substances — “it is sufficient proof of the offence to establish that a substance was deposited by the vessel contrary to section 5.1.” That is sufficient proof, if it was deposited — any spilling, leaking seeping, pouring, et cetera. There are three or four of them that give us cause.

nous avons pourtant au Canada un problème monstrueux en ce qui concerne la faune marine. Ce projet de loi a vu le jour en partie parce que les changements nécessaires n’ont pas été apportés. Le problème existe toujours. Il a persisté année après année. Ce projet de loi a été examiné. Il est conforme à la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et à MARPOL. Cela a été établi. J’en ai entendu parler à une ou deux reprises ce soir. Je peux attendre une opinion, mais je suis d’accord avec vous. Ce que nous visons, c’est un élément extrêmement restreint d’une énorme industrie, mais c’est cet élément très restreint que nous espérons viser. Ce sont les 5 p. 100 de l’industrie auxquels nous voulons nous attaquer.

Le président : Pourrais-je vous demander de poser une question, s’il vous plaît?

Le sénateur Hubley : Oui, j’y arrive. Je ne pense vraiment pas que le Canada sera le seul à agir. Je dois préciser qu’un projet de loi semblable attend l’approbation du Conseil des ministres en Europe si bien que nous ne faisons pas cavalier seul. L’autre question à laquelle je voudrais que vous répondiez concerne le fait que, sur la côte des États-Unis, seulement 2,5 p. 100 des oiseaux rejetés par la mer sont mazoutés. Dans les eaux canadiennes, c’est 60 p. 100 de ces oiseaux qui sont mazoutés. De toute évidence, cela pose un sérieux problème pour nous.

Le président : Ils sont morts.

Le sénateur Hubley : Un oiseau mazouté est un oiseau mort. Je ne pense pas que nous soyons les seuls à agir. Je pense vous aurez un rôle à jouer. Vous devez jouer ce rôle.

Le président : Est-ce une question?

Le sénateur Hubley : Je pense que oui. Peut-être pourriez-vous me dire ce que vous en pensez. Je tiens à vous assurer que certains des problèmes soulignés dans votre mémoire ne correspondent pas du tout à ce que nous voyons dans ce projet de loi.

M. Morrison : Sénateur, si nous avons pu proposer ici ce soir des solutions toutes simples pour résoudre nos problèmes, nous l’aurions fait.

Si le sénateur Angus n’était pas là, je dirais que lorsque j’entends tous les avocats de la fonction publique se dire d’accord avec ce projet de loi, cela m’inquiète encore plus, mais nous laisserons cela de côté pour le moment.

Si vous le permettez, je voudrais mentionner rapidement ce qui nous préoccupe tant et inquiète tellement nos armateurs au sujet de ce projet de loi dont ils ne veulent à aucun prix. Il suffit de lire la définition de « immersion ou rejet » qui dit : « le versement, le déversement, l’écoulement, le suintement, l’arrosage, l’épandage, la vaporisation, l’évacuation, l’émission, le vidage, le jet, la décharge ou le dépôt ». Si vous passez à l’article 13(1.7) : « Dans les poursuites intentées pour contravention à l’article 5.4 » — et cela concerne l’immersion ou le rejet de substances — « il suffit, pour établir la culpabilité de l’accusé, de prouver que le bâtiment a procédé à l’immersion ou au rejet d’une substance en contravention à l’article 5.1 ». Autrement dit, cela prouve suffisamment le versement, le déversement, l’écoulement, et cetera. Trois ou quatre de ces dispositions nous donnent de bonnes raisons de nous inquiéter.

“In a prosecution of a corporation for an offence under this Act, other than an offence under paragraph...” such and such, “it is sufficient proof of the offence to establish that it was committed by an employee, agent or mandatary of the accused, whether or not the employee, agent or mandatary is identified or prosecuted for the offence.” We cannot accept that as an industry — and I am sorry, Senator Milne, I may be sounding as if I am preaching again, but we really have problems with this.

We have problems with the wording about prosecution; we have problems with wording that says “A person or vessel that establishes that they exercised due diligence to prevent the commission of an offence under this Act, other than an offence under paragraph...” such and such, “shall not be found guilty of the offence.” It talks of a person or vessels, but does not talk about the prosecution of the corporation. For some reason, the corporation cannot establish itself as being correct even if it does show due diligence, because there is no place for that in the bill as it is written.

We look at it, go through it and it is scrambled. I am sorry to use that term, but we cannot come to grips with “take a little care here and you can do due diligence, but the corporation does not have the right to due diligence; and if you do any depositing, that is enough for a prosecution, and we will have it enforced by game wardens.” We really have a problem with that.

I do not mean to be overly dramatic about it, but this is the crux of the problem for anyone who owns a ship, operates a ship, has a ship-owning company, whether it is chartering or building their own, carrying their own cargos or someone else's. We use the term “draconian.” I do not think we put it in our final submission, but we do find it very strong and we would love to help make this bill work.

I cannot agree more with our friends who have talked about the 5 per cent, about getting the poorly managed ships out of the system. We like to think we do not have any such ships within our system now. Anyway, it is very frustrating; we would love to come forward with a solution.

Senator Milne: Are you aware that under the Interpretation Act, a person is the same as a corporation and a corporation is the same as a person?

Mr. Morrison: Under the Corporations Act, yes. Then why would this —

Senator Milne: Under the Interpretation Act.

Mr. Morrison: Why would this bill then make the distinction? This is what confuses us.

Senator Milne: When it says “person” in the bill, it covers —

« Dans les poursuites contre une personne morale pour une infraction à la présente loi autre que la contravention à divers alinéas, il suffit, pour établir la culpabilité de l'accusé, de prouver que l'infraction a été commise par son employé ou son mandataire, que cet employé ou mandataire soit ou non identifié ou poursuivi ». Nous ne pouvons pas accepter cela. Désolé, sénateur Milne, si j'ai encore l'air de prêcher, mais nous voyons vraiment des objections.

Nous voyons des objections au libellé concernant les poursuites, au libellé disant : « La personne ou le bâtiment ne peut être déclaré coupable d'une infraction à la présente loi, autre que la contravention aux alinéas x, y, z, s'il prouve qu'il a pris toutes les précautions voulues pour prévenir sa perpétration. » Cela vise une personne ou un bâtiment, mais pas une personne morale. Pour une raison que j'ignore, la société ne peut pas se disculper, même si elle peut prouver qu'elle a pris toutes les précautions voulues, car ce n'est pas prévu dans le projet de loi tel qu'il est formulé.

Nous avons examiné le projet de loi en détail, mais nous ne pouvons pas comprendre qu'on puisse dire : « Vous pouvez prendre les précautions voulues, mais cela ne s'applique pas aux personnes morales et si elles font un déversement qui justifie des poursuites, nous allons faire appliquer la loi par les gardes-chasse ». Nous voyons vraiment des objections à cela.

Je ne veux pas trop dramatiser les choses, mais voilà le noeud du problème pour quiconque possède un navire, exploite un navire, possède des navires, les nolise ou construit ses propres bateaux pour transporter ses propres cargaisons ou celles de quelqu'un d'autre. Nous qualifions ces dispositions de « draconiennes ». Je ne pense pas que nous l'avons inscrit dans notre mémoire, mais nous trouvons cette mesure vraiment très sévère et nous aimerions beaucoup contribuer à rendre ce projet de loi efficace..

Je suis entièrement d'accord avec nos amis qui ont parlé des 5 p. 100 de délinquants et de la nécessité de se débarrasser des navires mal gérés. Nous voulons croire que nous n'avons plus de bateaux de ce genre dans notre système. Quoi qu'il en soit, c'est très décourageant; nous aimerions beaucoup proposer une solution.

Le sénateur Milne : Savez-vous qu'en vertu de la Loi d'interprétation, une personne physique est la même chose qu'une personne morale et vice versa?

M. Morrison : En vertu de la Loi sur les corporations canadiennes, en effet. Alors pourquoi ce...

Le sénateur Milne : En vertu de la Loi d'interprétation.

M. Morrison : Pourquoi ce projet de loi fait-il alors cette distinction? Nous ne comprenons pas.

Le sénateur Milne : Lorsque le projet de loi parle de « personne », cela couvre ...

Mr. Morrison: No, excuse me, senator; it has a clause on a prosecution of a corporation that is separate from that for a vessel or for a person. People are saying to us, "Well, find out." We cannot find out.

The Chairman: We will find that out.

Senator Buchanan: First, I want to thank you for being here tonight. Never in my more than 40 years in political life have I seen such a diverse group of people representing so many aspects of an industry. It is incredible that this happens. I want to congratulate you on your presentations, which were short, concise and to the point.

Having said that, I do not think there is a person around this table who does not agree with the principle of this bill. We all do. You do. The support for the principle of the bill is there, particularly for those of us who live on the coasts of Canada, the West Coast, the East Coast or the North Coast. We agree with the principle behind this bill. My concern is that I found it extraordinary that the union representative is here with the group, the same way as I find it extraordinary that an affiliate of his union is the ILA, the International Longshoremen's Association — the checkers' union. Just two weeks ago, I met with them in Halifax to talk about security matters, but they did get around to mentioning this bill.

Their concern is not because they are seafarers; they do not go to sea. Their concern is the Port of Halifax, the Port of St. John, the Port of Charlottetown, St. John's, where we have big container traffic in and out all the time. Over 700 to 800 of these men derive their living from bulk carriers and container carriers coming into Halifax. There is a concern as to the possible effect of this bill, if it passes without any amendment, on their future as longshoremen and checkers.

We are in a fight all the time on the Atlantic coast to keep what we have. There are other ports — Philadelphia, Boston, New York, et cetera — that would love to get more of the container business out of Halifax, and they have done it, too. Therefore, their concern is "Hey, please do not do anything that will take any more business out of Halifax. We want new business."

The concern I have on their behalf, and on behalf of Nova Scotia, New Brunswick, P.E.I. and Newfoundland, is what effect the passage of this bill may have on our economies in the Atlantic provinces. Do you believe it has any effect — negligible, none at all or some?

Mr. Curtis: I think many of these cases are tested, in the first instance, after the bill is passed and the law is there, and finally, the RCMP walk up the gangway and arrest whoever is involved on board. I think that will be the real proof of the pudding. After that, the perception of what is happening in Canada will become very real.

M. Morrison : Non, sénateur, excusez-moi. Il y a une clause concernant les poursuites contre une personne morale qui n'est pas la même que pour les poursuites contre un bâtiment ou une personne physique. Les gens nous disent qu'ils vont se renseigner là-dessus, mais nous n'arrivons pas à trouver la réponse.

Le président : Nous allons la trouver.

Le sénateur Buchanan : Tout d'abord, je tiens à vous remercier d'être venus ici ce soir. Depuis plus de 40 ans que je suis en politique, je n'ai jamais vu un groupe aussi diversifié de gens représentant autant de facettes d'une industrie. C'est incroyable. Je tiens à vous féliciter pour vos exposés qui étaient brefs, concis et pertinents.

Cela dit, je pense que tout le monde autour de cette table est d'accord avec le principe de ce projet de loi. Nous le sommes tous. Vous l'êtes. Nous sommes d'accord avec le principe à la base de cette mesure et c'est surtout vrai pour ceux d'entre nous qui vivent sur la côte ouest, la côte est ou la côte nord. Nous approuvons ce principe. Ce qui sort de l'ordinaire, c'est que le représentant des syndicats est là avec le groupe et que parmi les membres affiliés à son syndicat figurent l'Association internationale des débardeurs, le syndicat des vérificateurs. Il y a deux semaines, je les ai rencontrés à Halifax pour parler de questions de sécurité, mais ils ont réussi à mentionner ce projet de loi.

Si cela les inquiète, ce n'est pas parce qu'ils sont des marins, car ils ne vont pas en mer. Ils s'inquiètent à cause du va-et-vient constant de porte-conteneurs dans les ports de Halifax, St. John, Charlottetown et St. John's. Plus de 700 à 800 de ces hommes gagnent leur vie grâce aux vraquiers et porte-conteneurs qui arrivent à Halifax. Ils craignent que, si ce projet de loi est adopté sans amendement, il ait des répercussions sur leur avenir en tant que débardeurs et vérificateurs.

Sur la côte atlantique, nous devons constamment lutter pour conserver ce que nous avons. Il y a d'autres ports, ceux de Philadelphie, Boston, New York et autres, qui aimeraient beaucoup détourner davantage les porte-conteneurs de Halifax comme ils l'ont déjà fait. Ces travailleurs nous demandent donc de ne rien faire qui puisse détourner d'autres bateaux du port de Halifax. Ils veulent davantage de travail.

Je m'inquiète en leur nom, au nom de la Nouvelle-Écosse, du Nouveau-Brunswick, de l'Île-du-Prince-Édouard et de Terre-Neuve des effets que l'adoption de ce projet de loi pourrait avoir sur l'économie des provinces de l'Atlantique. Pensez-vous qu'il aura des effets négligeables, aucun ou quelques-uns?

M. Curtis : Je pense que nous le saurons, dans bien des cas, une fois que le projet de loi sera adopté et que la loi sera en vigueur et quand la GRC montera sur la passerelle pour aller arrêter quiconque, à bord, sera jugé responsable. C'est alors que nous serons vraiment fixés. Ensuite, les gens sauront exactement ce qui se passe au Canada.

I think one has to look at the *Prestige* case, a vessel that was under stress and wanted to seek refuge. They were told to stay outside and the ship sank, so the captain goes to jail. If he came in and the ship sank, under our interpretation of this, he would still go to jail. Therein lies the kernel of our concern.

I am really concerned about the concept of going it alone versus being a cohesive force within the international community. I met Mr. Horrocks a number of years ago. We were members of what was called the International Ship Managers' Association at that time. I was living in Cyprus and I was technical director of what was the world's second-biggest ship manager. We had in excess of 140 ships under management, ranging from cruise ships to bulk carriers, et cetera.

The ISMA organization was set up by members of the community prior to the passing of the ISM Code, which is the International Safety Management Code. That is proof that there are good guys out there. They wanted to set standards that were higher than the norm of the industry.

ISM came along. It forced all of the players to at least put into place safety management systems that are audited by a third party. This particular document here is put out by De Norske Veritas, one of the largest classification societies in the world. They are accredited by Transport Canada to do inspections of ships because they know what they are looking at. This is the second fear we have, with all due respect to the fisheries inspectors — will they know what they are looking at?

Further to the international aspect — and honourable senators have seen a wide variety of players here — the reason we are here is it is an international business and all of the participants, whether they be the employers or employees, are international by nature.

If legislation is passed through the IMO and it becomes a specific code that is ratified and put into place, a ship going into any port anywhere in the world — and she could be flying a South African flag, a Canadian flag, or other — can be inspected by the port state to ensure they are complying with the IMO requirements. That does not occur when you go it alone in bringing in some legislation — albeit this is more punitive than regulatory — because you put yourself outside of that worldwide protective system, which is the mechanism by which this industry goes through the iterations of improving what it does.

If you look at the loss of bulk carriers in the last 20 years, ships just disappeared in the middle of the night. That is not happening any more because there has been international cooperation. They have had a look at the design and the aging of the ships and changed many of the parameters, which are internationally recognized and put into place.

We have all heard about the double-hulled tankers. That is so if the primary shell is holed, you do not have oil flowing out. There is now a white paper on container ships. Our large container ships carry 11,000 or 12,000 tons of fuel oil. That is about the same size as a World War II tanker. There is now a

Il suffit de prendre le cas du *Prestige*, un navire qui était en difficulté et qui voulait chercher refuge. On lui a dit de rester à l'extérieur, le navire a sombré et le capitaine est allé en prison. S'il était entré au port et que son bateau avait sombré, d'après notre interprétation de ce projet de loi, il serait quand même allé en prison. Voilà ce qui nous préoccupe.

Je m'inquiète du fait que nous fassions cavalier seul au lieu de rallier les autres à nous au sein de la communauté internationale. J'ai rencontré M. Horrocks il y a plusieurs années. Nous étions membres de ce qui s'appelait à l'époque l'International Ship Managers' Association. Je vivais à Chypre et j'étais directeur technique de l'entreprise de gestion de navires qui était alors la deuxième au monde. Nous gérons plus de 140 navires allant des bateaux de croisière aux vraquiers.

L'ISMA a été mise sur pied par des membres de la communauté maritime avant l'adoption du Code ISM ou Code international de gestion de la sécurité. C'est la preuve qu'il y a des braves gens. Ils voulaient établir des normes supérieures aux normes de l'industrie.

Le code est entré en vigueur. Il a obligé tout le monde à mettre au moins en place des systèmes de gestion de la sécurité qui sont vérifiés par un tiers. Ce document est publié par De Norske Veritas, l'une des plus grandes sociétés de classification au monde. Elle est accréditée par Transports Canada pour inspecter les navires, parce qu'elle sait ce qu'elle doit vérifier. C'est notre deuxième source d'inquiétude, car sans vouloir insulter les inspecteurs des pêches, saurons-ils ce qu'ils doivent chercher?

Toujours en ce qui concerne la dimension internationale — et comme vous l'avez vu, de nombreux intérêts sont représentés ici — si nous sommes là, c'est parce qu'il s'agit d'une entreprise internationale dont tous les participants, qu'ils soient employeurs ou employés, sont de nature internationale.

Si une loi est adoptée par l'entremise de l'OMI et devient un code ratifié et mis en place, un navire qui va dans n'importe quel port du monde, qu'il batte pavillon sud-africain, canadien ou autre, pourra être inspecté par l'État du port qui vérifiera s'il se conforme aux exigences de l'OMI. Ce n'est pas possible si vous légiférez isolément, bien que cette mesure soit plus punitive que réglementaire, car vous vous placez en dehors de ce système de protection mondiale, le mécanisme au moyen duquel notre industrie cherche à améliorer sa façon de travailler.

Si vous prenez les naufrages de vraquiers survenus au cours des 20 dernières années, des navires ont disparu corps et biens au milieu de la nuit. Cela n'arrive plus grâce à la coopération internationale. On s'est penché sur la conception et le vieillissement des navires et on a modifié de nombreux paramètres, qui sont établis à l'échelle internationale.

Nous avons tous entendu parler des pétroliers à double coque. Si la première coque est percée, il n'y a pas de fuite de pétrole. Il y a maintenant un livre blanc sur les porte-conteneurs. Nos grands porte-conteneurs transportent 11 000 ou 12 000 tonnes de carburant. Cela correspond à la capacité d'un pétrolier de la

white paper in IMO suggesting that fuel tanks exceeding a certain size should be double hulled.

Where does that leave companies like Seaspan or Teekay, who are getting involved in the design of new ships to at least international minimum standards? I would say we are all going for significantly higher standards. A ship comes here and, for instance, there is a freak wave and there is a hole in the side of the ship. Bang, out goes 3,000 tons of oil. The way we read this bill, we are in for the high jump; everybody from the directors of the company to the ship's cat. Therein lies the problem. That is an accident. It is a perilous industry out there — perils of the sea. That describes my view.

Senator Spivak: I want to know how many of those tankers in the world are double hulled right now, and how many are still on the old system, because this story has been around for a long time.

Mr. Curtis: It has been a while since I operated tankers, but it will actually be in this document. These are the IMO regulations. In here you will have the grandfathered clauses and when certain measures must be in place, whether it is a new ship, a 10-year-old ship or a 20-year-old ship. It is all there and has been regulated and ratified.

Say, for instance, a single-hulled tanker came into Canada now — I believe the date has passed and she would not be coming here anyway.

Senator Spivak: What is the answer?

The Chairman: Senators, and gentlemen, I will insist from here on in, because of time, that we make the questions more focused and that the answers respond directly to the questions. Did that give you an answer to your question, Senator Spivak?

Senator Spivak: No. I do not have an answer.

Mr. Lanteigne: Senator Spivak, according to the most recent data from the International Association of Tanker Owners, representing 90 per cent of the worldwide tanker fleet, close to 80 per cent of the medium-sized and large-sized tanker fleet is now double hulled. The balance, of 20 per cent, has to be double hulled between 2005 and, at the latest, 2015. All of the Canadian tankers operating in our coastal trade are now double hulled.

The Chairman: I think Mr. Curtis was referring to strict numbers rather than the regime to which they must conform, is that right?

Mr. Curtis: Correct.

Senator Spivak: Yes.

The Chairman: Mr. Hsu, do you have a response to a previous question?

Mr. Hsu: Senator Buchanan, to answer your question, I must say I am not knowledgeable enough to say what impact it will have on Nova Scotia, but coming from B.C., I can tell you what I have gone through and what have I seen.

Seconde Guerre mondiale. L'IMO a produit un livre blanc qui suggère que si le réservoir de carburant dépasse une certaine taille, le navire devrait être à double coque.

Que font les entreprises comme Seaspan ou Teekay, qui participent à la conception de nouveaux bâtiments atteignant au moins les normes internationales minimales? Je dirais que nous nous dirigeons tous vers des normes nettement plus élevées. Si un bateau arrive et qu'à cause d'une mauvaise vague sa coque est percée, 3 000 tonnes de mazout vont s'échapper. D'après la façon dont nous interprétons ce projet de loi, nous allons tous y passer, du directeur de l'entreprise jusqu'au chat qui vit à bord. Voilà le problème. C'est un accident. Nous travaillons dans un secteur dangereux à cause des périls de la mer. Voilà ce que j'en pense.

Le sénateur Spivak : Je voudrais savoir combien des pétroliers qui parcourent les mers du monde ont une double coque et combien ont encore l'ancien système, étant donné que cela fait longtemps qu'on en parle.

M. Curtis : Cela fait longtemps que je n'ai pas exploité de pétroliers, mais cela figure dans ce document. Ce sont les règlements de l'IMO. Vous avez là la clause des droits acquis, la date à laquelle certaines mesures doivent être mises en place, selon qu'il s'agit d'un nouveau bateau, d'un bateau vieux de 10 ans ou vieux de 20 ans. Tout est là et tout a été réglementé et ratifié.

Disons par exemple qu'un pétrolier à coque simple arrive maintenant au Canada. En fait, comme je crois que la date est dépassée, il n'aurait pas le droit de venir ici.

Le sénateur Spivak : Quelle est la réponse?

Le président : Sénateurs et messieurs, j'insiste pour qu'à partir de maintenant, pour gagner du temps, les questions soient plus précises et que les réponses soient plus directes. Cela répond-il à votre question, sénateur Spivak?

Le sénateur Spivak : Non, je n'ai pas eu de réponse.

M. Lanteigne : Sénateur Spivak, selon les données les plus récentes de l'International Association of Tanker Owners, qui représente 90 p. 100 de la flotte mondiale de pétroliers, près de 80 p. 100 de la flotte de pétroliers de moyenne et de grande taille a maintenant une double coque. Le reste, les 20 p. 100 restant, doit recevoir une double coque d'ici 2015 au plus tard. Tous les pétroliers canadiens qui desservent nos ports sont maintenant à double coque.

Le président : Je crois que M. Curtis a cité des chiffres plutôt que le régime auquel ils doivent se conformer, n'est-ce pas?

M. Curtis : En effet.

Le sénateur Spivak : Oui.

Le président : Monsieur Hsu, avez-vous une réponse à une question précédente?

M. Hsu : Sénateur Buchanan, pour répondre à votre question, je dois dire que je ne suis pas suffisamment informé pour savoir quelles conséquences cela aura pour la Nouvelle-Écosse, mais comme je viens de Colombie-Britannique, je peux vous dire ce que j'ai vécu et constaté.

My company was set up in 1994 as a direct result of IMC, the International Maritime Centre, of which I spoke earlier.

To my knowledge, about 20 to 25 companies moved to Vancouver as a result of this IMC initiative. These companies are primarily trading internationally, and occasionally they touch upon Canada. Nevertheless, my point is that there is a thriving international ship management business in Vancouver. We are constantly growing.

I can say the company my colleague here represents, Teekay, has grown by the hundred per cents, by leaps and bounds. For ourselves, we have grown about 60 to 70 per cent in 10 years. We are constantly on the look out for management, white collar management, locally in order to sustain this growth.

Returning to what Mr. Lahay mentioned, I believe this bill, if passed, will have a detrimental effect on the future stock of young people coming into the industry. Somebody mentioned earlier a lawyer's child who asked his father whether he should get into the industry, and the reply was no. Why do you want to put yourself in danger of being criminalized for an accidental incident?

I am saying that we are contributors to the domestic economy in B.C. If this proposed legislation is passed, it will definitely affect our businesses.

On the other hand, I know of a ferry company in B.C. They are the lifeblood of the islands of B.C. That company will suffer tremendously as a result of this bill, on the same basis. They are constantly looking for replacements for their seafarers, for their management staff. I think it will really undermine the growth of our industry.

Senator Buchanan: One comment, and then I have another question.

My concern is that if it can happen on the West Coast, then it can happen on the East Coast of Canada, at the Port of Halifax, Port of Saint John, Port of St. John's. We depend on our ports for economic growth. The international fleet initiative has created a lot of jobs.

We could miss out on something like that here in Canada on the East Coast, which is the area with which I am familiar. The economic impact is significant.

As a parliamentarian of many years, and a lawyer, I was one of those who fought hard and continue to fight hard to retain the presumption of innocence in our country. I signed the Charter of Rights, which preserves the presumption of innocence in our country, in 1982. Every year, we celebrated in Nova Scotia the United Nations Declaration of Human Rights, which protects the presumption of innocence.

Yet here we are shifting the onus. I know that people say we are not. I can assure you we are shifting the onus. If that thin edge of the wedge drives it home, and it will, you will have Charter challenges all over the place in this country. Why are we allowing ourselves to do this when some simple amendments will correct the situation?

The Chairman: The question of the witness is?

Mon entreprise a été créée en 1994 directement à la suite de la création du Centre maritime international, dont je vous ai déjà parlé.

À ma connaissance, 20 à 25 entreprises se sont installées à Vancouver suite à cette initiative. Ces entreprises font surtout du transport international et desservent à l'occasion le marché canadien. Je veux toutefois vous faire comprendre que la gestion internationale des navires est une industrie florissante à Vancouver. Nous sommes en constante expansion.

Je peux dire que Teekay, l'entreprise que mon collègue qui est ici représente, a rapidement doublé de volume. En ce qui nous concerne, nous avons connu une croissance d'environ 60 à 70 p. 100 en 10 ans. Nous sommes constamment à la recherche d'administrateurs locaux pour soutenir cette croissance.

Pour revenir à ce qu'a dit M. Lahay, je crois que s'il est adopté, ce projet de loi aura un effet négatif sur les jeunes qui prendront notre relève. Quelqu'un a mentionné tout à l'heure le fils d'un avocat qui a demandé à son père s'il devrait se lancer dans cette industrie et à qui le père a répondu non. Pourquoi voudriez-vous courir le risque d'être poursuivi au criminel pour un accident?

Nous contribuons à l'économie de la Colombie-Britannique. Si ce projet de loi est adopté, cela se répercutera certainement sur nos entreprises.

D'un autre côté, je connais une entreprise de transbordeurs de Colombie-Britannique. Elle joue un rôle crucial pour les îles de la province. Cette entreprise souffrira énormément de ce projet de loi, pour les mêmes raisons. Elle est constamment à la recherche de personnel pour remplacer ses marins et ses administrateurs. Je crois que cela va nuire à la croissance de notre industrie.

Le sénateur Buchanan : Je voudrais faire une observation et poser ensuite une autre question.

Je crains que si cela arrive sur la côte ouest, cela peut arriver aussi sur la côte est, dans les ports de Halifax, de Saint John ou de St. John's. Notre croissance économique dépend de nos ports. L'initiative de flotte internationale a créé de nombreux emplois.

Cela pourrait nous empêcher de profiter d'une initiative de ce genre sur la côte est, la région que je connais bien. Les répercussions économiques sont importantes.

En tant que parlementaire de longue date et avocat, j'ai fait partie de ceux qui se sont longuement battus et qui se battent encore pour conserver la présomption d'innocence. En 1982, j'ai signé la Charte des droits qui préserve la présomption d'innocence dans notre pays. Chaque année, nous avons célébré, en Nouvelle-Écosse, la Déclaration des droits de l'homme des Nations Unies, qui protège la présomption d'innocence.

Pourtant, nous sommes en train d'inverser le fardeau de la preuve. Je sais que des gens affirment le contraire. Je peux vous assurer que c'est bien le cas. Si cela se concrétise, il y aura des contestations judiciaires un peu partout au pays. Pourquoi nous exposer à cette situation alors qu'il suffirait de simples amendements pour y remédier?

Le président : Et votre question au témoin est?

Senator Buchanan: The question is: Am I right?

Mr. Curtis: Yes, we believe you are 100 per cent right.

Mr. Ho: I am very concerned about the birds. It is news to me. When we heard about this bill in November, we really did not know what was going on. Since when has this been happening?

Senator Hubley: A long time.

Senator Adams: I wish to thank the witnesses for coming.

This bill will affect us in the community in regard to the cost of living in the Arctic.

In 1970, Greenpeace came on the scene in the Arctic, banning leg-hold traps. Since that time, the economy has gone down. A fox in 1970 was worth about \$70 per pelt. It has gone down to five bucks. You have to support your family, living off the land. There is no difference with a company; if you have too many restrictions, you cannot afford to continue shipping. If anything happens to damage the environment and you are fined, you will have to declare bankruptcy.

Since 1950, when the RCMP came to the community to look after the people, accidents have happened. A couple of times, kids were killed by Husky dogs, so the dogs were shot. For the people, the Husky dogs were transportation for hunting; therefore, people cannot go hunting any more. That is a simple comparison with what is happening today. You own the company, you have people working, and you have to pay their salary.

Greenpeace came with their initiatives on banning the leg-hold traps, and now we are not allowed to kill seals any more. People say you can go to Hudson's Bay and buy groceries and go on welfare. People are not living off the land as much. Today we have a problem with suicides. Today we have television, and the government is providing more housing. It is difficult. At that time, we were independent, until the government stepped in. Today, there is so much regulation, and that affects our culture. It is really difficult in Nunavut, especially now.

We have 26 communities in Nunavut where everything is supplied by ship — over 80 per cent. The supplies come every summer. In some places, airlines supply the goods in the community, up to, say, Resolute. The expense is \$66 a kilo for any order of goods in the community.

My family lives off the land. We are environmental people. We make sure we do not over-kill. Anything we need for supplies in the family, we kill.

We are living in the 26 communities; one community is living on the mainland in Baker Lake, the other 25 are right along the coast. We have not seen one dead mammal in the community, or bird from the sea. We have eider ducks living up there 12 months a year, in the Arctic. I do not know whether it is 300,000 birds that are killed by oil spills every year in the sea. Is that true? That

Le sénateur Buchanan : Ma question est : ai-je raison?

M. Curtis : Oui, nous croyons que vous avez entièrement raison.

M. Ho : Je me soucie beaucoup des oiseaux. Je n'en avais pas entendu parler. Lorsque nous avons appris l'existence de ce projet de loi, en novembre, nous ne savions pas ce qui se passait. Depuis combien de temps cela se produit-il?

Le sénateur Hubley : Depuis longtemps.

Le sénateur Adams : Je tiens à remercier les témoins d'être venus.

Ce projet de loi nous touchera en ce qui concerne le coût de la vie dans l'Arctique.

En 1970, Greenpeace est venue interdire les pièges à ressort dans l'Arctique. Depuis, l'économie est en baisse. En 1970, une peau de renard valait environ 70 \$. Elle ne vaut plus que 5 \$. Vous devez faire vivre votre famille et vivre de la terre. C'est la même chose pour les entreprises. S'il y a trop de restrictions, vous ne pouvez pas poursuivre vos activités. Si un accident cause des dommages à l'environnement et que vous êtes condamné à payer une amende, vous devrez déclarer faillite.

Depuis 1950, lorsque la GRC est venue chez nous s'occuper des gens, il y a eu des accidents. Comme plusieurs enfants ont été tués par des chiens Husky, les chiens ont été abattus. Pour les gens, les chiens Husky étaient leur moyen de transport qui leur permettait d'aller chasser, si bien que les gens ne vont plus chasser. C'est une simple comparaison avec ce qui se passe aujourd'hui. Vous possédez l'entreprise, vous avez des gens qui travaillent pour vous et vous devez payer leur salaire.

Greenpeace est venue interdire les pièges à ressort et maintenant nous n'avons plus le droit de tuer des phoques. Les gens disent que vous pouvez vous rendre à la Baie d'Hudson pour acheter de quoi manger et toucher l'aide sociale. La population ne vit plus de la terre autant qu'avant. Aujourd'hui, nous avons le problème du suicide. Nous avons la télévision et le gouvernement nous fournit davantage de logements. C'est difficile. À l'époque, nous étions indépendants jusqu'à ce que le gouvernement intervienne. Aujourd'hui, il y a beaucoup de réglementation, ce qui a des effets sur notre culture. La vie est vraiment difficile au Nunavut, surtout maintenant.

Nous avons au Nunavut 26 communautés où tout est apporté par bateau, plus de 80 p. 100. L'approvisionnement arrive chaque été. À certains endroits, les marchandises arrivent par avion jusqu'à Resolute, disons. Il faut payer 66 \$ le kilo pour n'importe quelle commande de marchandises.

Ma famille vit de la terre. Nous sommes des gens conscients de l'environnement. Nous veillons à ne pas tuer plus que nécessaire. Nous tuons ce dont nous avons besoin pour faire vivre la famille.

Nous vivons dans les 26 communautés; une communauté réside à l'intérieur des terres, à Baker Lake, et les 25 autres, le long de la côte. Nous n'avons pas vu un seul mammifère mort ou un seul oiseau de mer. Des eiders du Nord vivent dans l'Arctique 12 mois par an. Je ne sais pas si 300 000 oiseaux sont tués par les déversements d'hydrocarbures chaque année dans la mer. Est-ce

is according to the bill. The birds are domestic. We are not eating them; they are in the sea. We do not kill them or anything like that. I understand people are concerned about mammals. Perhaps this is not all from oil spills.

We do not have a highway. Some places get all their supplies from the south. 100 years from today, if we have 26 communities, we will not have an access road in the community. We have more regulations, and now we are talking about more development in the community, and mining. A couple of years ago, a diamond mine was built near Yellowknife. Over 6,000 trucks from Edmonton brought supplies to build that mine.

The Chairman: Senator Adams, do you have a question of the gentlemen?

Senator Adams: I just wanted to explain what will happen if this bill passes. There will be no more people or mining companies because they will be too restricted with regulations. We do not have to build roads any more, the winter roads. Right now, we will reduce the need for roads with the oil tankers and access to the community. Prices will go up because of higher insurance due to the ice and everything.

We live in the Arctic; it is not like down south. We live off the land. I was out on the land the day before yesterday. I was out there on the land and there was a whiteout. I do not have GPS, but I got back home. You cannot see anything, but I got back.

I do understand you guys. We try to do our best, yet accidents happen. It is not because of the captain or anybody, sometimes the sea is rough and icing or something like that; not necessarily a human reason. Now the government says if something happens, an accident, there will be big penalties. That is the kind of thing we are doing for the people of Canada. We are a little different from other countries. I am not really supportive of Bill C-15 because I think it will cost more money to live in the Arctic.

It will hurt more people in the communities in the North because companies sometimes — like you people — do not want to take a chance. If your tanker goes through the ice it will cost \$1 million in fines to the government.

Mr. Hsu: Senator Adams, thank you for your comments. I just wanted to add a little from my knowledge. I have been involved with the building of a coalition that, as you may have heard earlier, consists of a few hundred members. In the process, I have been communicating with a company called NTCL, which is, I believe, the company on the North Coast providing the transportation to those 23 coastal communities. In my communication with them they told me that they were not consulted on Bill C-15. I just wanted to add that comment.

vrai? C'est ce que dit le projet de loi. Les oiseaux vivent là. Nous ne les mangeons pas, ils sont dans la mer. Nous ne les tuons pas. Je comprends que les gens s'inquiètent du sort des mammifères. Ce n'est peut-être pas entièrement causé par les déversements d'hydrocarbures.

Nous n'avons pas de route. Certaines localités sont entièrement approvisionnées par le Sud. Dans 100 ans, si nous avons 26 communautés, nous n'aurons toujours pas de route d'accès. Il y a davantage de règlements et maintenant il est question de développement économique et d'exploitation minière. Il y a quelques années, on a construit une mine de diamants près de Yellowknife. Plus de 6 000 camions sont venus d'Edmonton apporter des matériaux pour construire cette mine.

Le président : Sénateur Adams, avez-vous une question à poser à ces messieurs?

Le sénateur Adams : Je voulais simplement expliquer ce qui se passera si ce projet de loi est adopté. Il n'y aura plus de gens ou de sociétés minières, car la réglementation sera trop restrictive. Nous n'aurons plus à construire de routes, les routes d'hiver. Nous allons réduire la nécessité de construire des routes pour donner accès à la communauté à cause des pétroliers. Les prix vont augmenter parce que l'assurance coûtera plus cher à cause de la glace et de tout le reste.

Nous vivons dans l'Arctique; ce n'est pas comme dans le Sud. Nous vivons des ressources de la terre. J'étais encore là-bas avant-hier. J'étais sorti et il y a eu un voile blanc. Je n'ai pas de GPS, mais j'ai réussi à rentrer chez moi. Il était impossible de voir quoi que ce soit, mais je suis rentré.

Je vous comprends. Nous essayons de faire de notre mieux, mais il y a quand même des accidents. Ce n'est pas à cause du capitaine ou de qui que ce soit. Parfois, la mer est déchaînée ou il y a de la glace. Ce n'est pas nécessairement pour une raison humaine. Le gouvernement dit que si un accident se produit, de lourdes peines seront imposées. Voilà le genre de choses que nous faisons pour la population canadienne. Nous sommes un peu différent des autres pays. Je n'appuie pas vraiment le projet de loi C-15, car je crois qu'il coûtera plus cher de vivre dans l'Arctique.

Cela va faire du tort à plus de gens des communautés du Nord, car parfois, les sociétés, les gens comme vous, ne veulent pas courir de risque. Si votre pétrolier se prend dans les glaces, vous devrez payer une amende d'un million de dollars au gouvernement.

M. Hsu : Sénateur Adams, je vous remercie pour vos commentaires. Je voudrais seulement ajouter quelque chose. J'ai participé à l'établissement d'une coalition qui, comme vous l'avez peut-être entendu dire tout à l'heure, comprend plusieurs centaines de membres. Ce faisant, j'ai communiqué avec une entreprise du nom de NTCL qui est, je crois, une société de la côte nord qui fournit des services de transport à ces 23 communautés côtières. Elle m'a dit qu'elle n'avait pas été consultée au sujet du projet de loi C-15. Je voulais seulement le mentionner.

Mr. Lanteigne: We are the marine carriers of choice for petroleum products and consumer commodities to the Eastern and Central Arctic every summer. We carry over 4.5 million tonnes to supply the communities and industrial sites, principally mining sites and bases, and so on.

Senator Angus: Do you mean members of your association?

Mr. Lanteigne: Canadian flagship members of the association. We have a fleet of ice-class tankers, all double hulled. We are equipped with a fleet of general cargo carriers, most of which are ice class and most of which have double-hulled fuel tanks. I can assure you that in the last 10 years, we have never spilled a drop of oil in the Arctic.

The Arctic north of 60 benefits from some of the most stringent anti-pollution legislation in the world. It was introduced by Prime Minister Trudeau in the late 1960s, following the attempted passage through the Northwest Passage by the *Manhattan*, the U.S. tanker owned and operated by Exxon. It was the model that was used by the international community to draft the current MARPOL convention. It calls for zero discharge. There is no notion of bypassing separators whereby you are allowed to dump 5 parts per million.

The Chairman: At that time, it was groundbreaking legislation and light years ahead of everyone else, correct?

Mr. Lanteigne: Correct, and it works.

Senator Angus: It is not criminal legislation.

Mr. Lanteigne: It is not.

It was the precursor to the international regime, and we ought to be proud of that.

You heard us tonight here. Very few of us in this room are proud of the approach that is being adopted under this bill. I think we ought to be proud of our history and try to use that history to make our anti-pollution measures to protect the 300,000 birds a lot more efficient than it was in previous years.

It was the case in the Arctic. As Senator Adams has said, in the last 30 years of the existence of this legislation, there were absolutely no adverse effects on the Arctic environment from marine transportation that supplied the Eastern, Central or Western Arctic.

Mr. Curtis: Mr. Chairman, in support of what has just been said, and also the point that Mr. Lahay mentioned earlier, let us not forget where this fits in comparison with the whole concept of pollution at sea.

Just by way of example, I would like to read out some of the audits that we submit our vessels to, both by law, in some cases, and voluntarily in other cases. These are: nitrogen oxides going up the funnel; our refrigeration systems, (a), not having ozone-depleting substances, and (b), that they are not leaking — you have to demonstrate that — the firefighting systems, again, not

M. Lanteigne : Nous sommes les transporteurs maritimes de choix pour les produits pétroliers et les marchandises qui sont acheminées chaque été dans l'est et le centre de l'Arctique. Nous transportons plus de 4,5 millions de tonnes de marchandises pour approvisionner les communautés et les sites industriels, surtout les sites miniers et les bases.

Le sénateur Angus : Vous parlez des membres de votre association?

M. Lanteigne : Les membres de notre association qui battent pavillon canadien. Nous avons une flotte de pétroliers de cote glace qui sont tous à double coque. Nous avons une flotte de cargos dont la plupart sont de cote glace et ont des réservoirs de carburant à double coque. Je peux vous assurer qu'au cours des 10 dernières années, nous n'avons jamais laissé fuir une seule goutte d'hydrocarbures dans l'Arctique.

Au nord du 60^e parallèle, l'Arctique bénéficie de certaines des lois antipollution les plus strictes au monde. Ce régime a été mis en place par le premier ministre Trudeau à la fin des années 60 après la tentative faite par le *Manhattan*, le pétrolier américain d'Exxon, pour entrer par le passage du nord-ouest. C'est le modèle que la communauté internationale a utilisé pour rédiger la convention MARPOL actuellement en vigueur. Elle interdit tout rejet. Il n'est même pas question de séparateurs qui permettent de déverser 5 parties par million.

Le président : Cette loi avait de nombreuses années-lumière d'avance sur tout le reste, n'est-ce pas?

M. Lanteigne : En effet, et elle est efficace.

Le sénateur Angus : Ce n'est pas une loi criminelle.

M. Lanteigne : Non.

Ce régime a été le précurseur du régime international et nous devrions en être fiers.

Vous nous avez entendus ici ce soir. Nous ne sommes pas très fiers de l'approche adoptée dans ce projet de loi. À mon avis, nous devrions être fiers de notre histoire et essayer de s'en servir pour que nos mesures antipollution visant à protéger les 300 000 oiseaux soient beaucoup plus efficaces qu'elles ne l'ont été par le passé.

C'était le cas dans l'Arctique. Comme l'a dit le sénateur Adams, au cours des 30 dernières années d'existence de cette loi, le transport maritime qui approvisionne l'est, le centre ou l'ouest de l'Arctique n'a eu aucun effet négatif sur l'environnement arctique.

M. Curtis : Monsieur le président, suite à ce qu'on vient de dire et à ce que M. Lahay a mentionné tout à l'heure, n'oublions pas où cette mesure se situe dans le contexte de la pollution marine.

À titre d'exemple, je voudrais vous lire la liste des vérifications auxquelles nous soumettons nos navires comme l'exige la loi et, dans certains cas, de façon volontaire. Il y a les oxydes d'azote qui sortent de la cheminée. Nos systèmes de réfrigération ne doivent pas contenir de substances qui détruisent la couche d'ozone et ne doivent pas fuir. Il faut démontrer que les systèmes de lutte contre

using halons, which are ozone depleting-substances; oil pollution prevention for bunkers, and sludge systems and waste oils. This is where the focus has been here on the cargo side. However, you can go further than what is required by MARPOL in the design of your ship's systems and have, for instance, water condensates going one way, oil and water mixtures going another way, so you do not have to deal with that amount of water.

Not all of us want to throw the stuff over the side. In fact, it is a valuable commodity for us in our particular trade because we go to China and we can sell it over there. We actually make money from our sludge, so we do not want it going over the side because that would be throwing money away. There is a big message for the Western world there.

Garbage management: plastic, papers, et cetera, et cetera; sewage treatment, how you handle your sewage, whether you discharge or not. Actually, you have to get rid of it at some stage, but it has been processed and you can use voluntarily much higher levels of treatment than are required.

Hull anti-fouling — again, through MARPOL, we are not allowed to have tin-based anti-fouling systems. There are even more technologically advanced systems coming into place.

The ballast water: We have all heard about importation of various organisms from one area to another. There are certain treatments that one can use and that technology is starting to take off as well.

The grey waters — the waters coming from other places, like the accommodation, et cetera, how they handle that; protection of oil tanks, and we have spoken about the double hulls; vapour emission. You have all this fuel oil. We cannot inject it into the engine until it has passed 120 degrees Centigrade because it is just too thick. It is oil that is one level above what is on the road outside, so have you have to heat it up, and you get emissions coming out of that that you have to capture.

These are just examples of the total regime of pollution control that this industry is looking at, not just a little oil in the water that will kill some birds. It is the fish. It is the air. It is contaminants going up, say, the Fraser River, et cetera. It needs a broader view.

Senator Adams: Mr. Lanteigne, perhaps you are familiar with the Mackenzie Delta. They are hauling a lot of fuel through there and you can see what will happen if one of those tankers had an accidental spill there. Do you have any idea how much you are able to be fined if this bill were passed? The NTCL has been hauling through there from the Hay River up to Nunavut, all the way up to Tuktoyaktuk and Cambridge Bay. What will happen after the bill is passed if millions of litres from one of those barges end up spilled in the river?

les incendies n'utilisent pas de halons qui détruisent la couche d'ozone; il y a la prévention de la pollution provenant du combustible de soute, de même que les réservoirs de boue et l'huile usée. En ce qui concerne les cargos, ce sont des choses sur lesquelles l'accent a été mis. Vous pouvez toutefois aller plus loin que MARPOL ne l'exige au niveau de la conception des systèmes du navire, par exemple en dirigeant d'un côté l'eau qui se condense et de l'autre les mélanges de mazout et d'eau afin de ne pas avoir autant d'eau à traiter.

Aucun de nous ne veut jeter ces matières par-dessus bord. En fait, ces matières ont de la valeur pour nous, car nous pouvons les vendre en Chine. Nos boues nous rapportent de l'argent et nous ne voulons donc pas les jeter en mer, car ce serait jeter de l'argent par-dessus bord. Il y a là un important message à retenir pour le monde occidental.

La gestion des déchets : le plastic, le papier, et cetera; le traitement des eaux usées, à savoir si vous pouvez les rejeter ou non. En fait, vous êtes obligés de les rejeter à un moment donné, mais c'est après leur traitement et vous pouvez utiliser volontairement des méthodes de traitement beaucoup plus poussées que la loi ne l'exige.

Disposition anti-salissure de la coque. Là encore, MARPOL nous interdit d'utiliser des systèmes anti-salissure à base d'étain. Des systèmes encore plus perfectionnés arrivent actuellement sur le marché.

Eau de ballast : Nous avons tous entendu parler de l'importation de divers organismes d'une zone à une autre. Il y a certains traitements qu'on peut utiliser pour l'empêcher et cette technologie commence également à se développer.

Les eaux grises : les eaux provenant d'autres endroits comme les cabines, et cetera et la façon de les traiter; la protection des réservoirs de carburant. Nous avons parlé des doubles coques; les émissions de vapeur. Vous avez tout ce mazout. Nous ne pouvons pas l'injecter dans le moteur avant qu'il ait atteint une température de 120 degrés Centigrade, parce qu'il est trop épais. Comme il est à un niveau au-dessus du mazout utilisé sur les routes, il faut le chauffer, ce qui produit des émissions qu'il faut capter.

Ce ne sont là que quelques exemples des contrôles antipollution mis en place dans notre industrie. Il n'y a pas seulement un peu de pétrole qui se retrouve dans l'eau et qui va tuer quelques oiseaux. Il y a aussi les poissons et l'air. Des contaminants se retrouvent dans le Fraser et ailleurs. Il faut voir les choses dans une optique plus globale.

Le sénateur Adams : Monsieur Lanteigne, vous connaissez peut-être le delta du Mackenzie. On y transporte beaucoup de pétrole et vous pouvez imaginer ce qui se passera si un de ces pétroliers cause un déversement accidentel. Avez-vous une idée de l'amende que vous pourriez avoir à payer si ce projet de loi était adopté? NTCL a transporté du pétrole de Hay River jusqu'au Nunavut, en allant jusqu'à Tuktoyaktuk et Cambridge Bay. Que se passera-t-il une fois ce projet de loi adopté si des millions de litres s'échappent d'une de ces barges et se déversent dans la rivière?

Mr. Lanteigne: What will happen if this bill gets passed?

Senator Adams: If the bill is passed, those guys will end up with how many million dollars of fines?

Mr. Lanteigne: I personally think if this bill is passed, NTCL will be confronted with a challenge, although they are less than 4,500 tonnes. They are still subject to fines. The 4,500-tonne dead weight is not excluded in the bill. They are now subject to the minimum fine. The fishermen, the small traders on the coast and the pleasure craft are being caught by this bill.

The Chairman: Is NTCL a member of your organization?

Mr. Lanteigne: NTCL are not members of ours. NTCL for negligence would be subject to a \$500,000 fine. I think that would be a severe blow to the financial operation of NTCL.

Mr. Ho: Just to remind everyone, I am surprised that there is a distinction in saying that anything in excess of a 5,000-tonne ship will be fined and that all the ships under that will not be fined.

The Chairman: It does not say that; it is a minimum fine.

Mr. Ho: Yes. However, most 5,000-tonne ships have oily-water separators — and then the small ships that have no equipment. I remember a witness from Environment Canada who said his concern was the continuous small spills going out into the sea. This is a puzzle, in a way. We should all be preventing whatever ship — whether it is a small outboard motor, a small craft — from small spills. All this must stop. As industry, we are here to help.

It is not consistent to focus on the big ships while the small ones continue to dump bilge water. This is just not consistent. We are here to stop this practice. Ports have to give small ships access to get their dirty water out. As Mr. Lahay said, perhaps private businesses can make something out of it. If they can do it in China, why cannot we do it here?

The Chairman: That is a good point, one of the strongest that has been made tonight. However, this bill is aimed at every vessel. A vessel of 500 tonnes could be fined \$500,000.

Mr. Ho: Right.

The Chairman: I want to put out a thought to you, gentlemen, to which I do not suggest you respond now, unless you wish to, that I would like you to consider and get back to us on. You have raised a few times the matter of what we refer to as strict liability, the onus of proof. I would ask you to ask your legal counsel to consider a couple of things.

M. Lanteigne : Que se passera-t-il si ce projet de loi est adopté?

Le sénateur Adams : Si le projet de loi est adopté, cette société aura combien de millions de dollars d'amende à payer?

M. Lanteigne : Personnellement, je pense que si le projet de loi est adopté, NTCL aura un sérieux défi à relever, même si ses bateaux jaugent moins de 4 500 tonnes. Ils sont quand même passibles d'une amende. Le projet de loi n'exclut pas les navires de 4 500 tonnes de jauge brute. Ils sont maintenant assujettis à l'amende minimum. Les pêcheurs, les petits transporteurs de la côte et la navigation de plaisance sont également visés par ce projet de loi.

Le président : NTCL est-elle membre de votre organisation?

M. Lanteigne : NTCL n'est pas membre de notre organisation. En cas de négligence, NTCL serait passible d'une amende de 500 000 \$. Cela porterait un sérieux coup à sa viabilité financière.

M. Ho : Je m'étonne qu'on fasse une distinction en disant que tout bateau de plus de 5 000 tonnes sera passible d'une amende, tandis que tous les bateaux dont la jauge est inférieure n'en paieront pas.

Le président : Le projet de loi ne dit pas cela; c'est l'amende minimum.

M. Ho : Oui. Néanmoins, la plupart des navires de 5 000 tonnes ont des séparateurs d'eau mazoutée tandis que les petits navires n'en ont pas. Je me souviens qu'un témoin d'Environnement Canada a dit s'inquiéter des petits rejets qui polluent continuellement la mer. Cela me laisse perplexe. Nous devrions faire en sorte d'empêcher les petits déversements provenant de tous les bateaux, y compris les petites embarcations à moteur hors-bord. Tout cela doit cesser. Notre industrie est là pour vous y aider.

Il n'est pas logique de s'intéresser uniquement aux grands navires pendant que les petits bateaux continuent de rejeter leur eau de soute. Ce n'est pas logique. Nous sommes ici pour mettre un terme à cette pratique. Les ports doivent mettre des installations à la disposition des petits bateaux pour se débarrasser de leur eau sale. Comme l'a dit M. Lahay, l'entreprise privée pourrait peut-être se lancer dans ce commerce. Si on peut le faire en Chine, pourquoi ne pouvons-nous pas le faire ici?

Le président : C'est un bon argument, un des plus convaincants que nous ayons entendu ce soir. Néanmoins, ce projet de loi s'applique à tous les bâtiments. Une amende de 500 000 \$ pourrait être imposée pour un bâtiment de 500 tonnes.

M. Ho : C'est exact.

Le président : Messieurs, je voudrais vous soumettre une idée à laquelle je ne vous demande pas de répondre maintenant, à moins que vous ne souhaitiez le faire. Je voudrais plutôt que vous y réfléchissiez et que vous nous répondiez plus tard. Vous avez évoqué à plusieurs reprises le principe de la responsabilité stricte, du fardeau de la preuve. J'aimerais que vous demandiez à votre conseiller juridique de réfléchir à plusieurs choses.

First, the legal landscape in which we operate in this country is one in which the Supreme Court of Canada has determined that strict liability offences such as have existed in environmental law for a very long time in this country are appropriate and are not ultra vires the Constitution. That is the landscape in which we now operate.

Second, when you respond to us, consider the fact that the onus on the Crown is to prove beyond a reasonable doubt that an event occurred and then that the strict liability turns the onus around and requires that the person who has been charged or the vessel that has been charged or the corporation that has been charged is obliged to prove on the balance of probability — a quite different level of proof, a much lower level of proof, a much less demanding level of proof — that they have in fact practised due diligence.

Ask your legal folks to get back to us with your responses, based upon that understanding. The first thing I mentioned is the landscape in which we are, like it or not, operating. That is the law in this country. The onus that you refer to as being introduced here is not being introduced here. The lack of *mens rea* requirement for proof of criminal offences in environmental law exists in many other environmental laws in this country. We need to hear your responses based upon that fact. Secondly, there is the question of the different balance.

Given that, I am now going to go to the second round.

Senator Milne: Mr. Chair, you have led nicely with your reference to the Supreme Court into what I was going to say. I found, quite frankly, what your lawyer said a little earlier personally offensive. When my staff ask for an opinion, they are asking for me, not for themselves. This is not a background staff briefing. They report to me, and of course the Senate is not the Supreme Court of Canada, but Parliament itself, the Houses of Parliament, are the second court in Canada. The laws are made here and they are interpreted by the Supreme Court. That being said, I at least expect a certain modicum of respect and careful answers when I ask something.

Second, I must say that you gentlemen have rehabilitated yourselves in my mind because you have come up with some positive suggestions. I have not seen the amendments that you are suggesting but I look forward to looking at them.

For 30 years, Canadian environmental law for all industries has operated on the principle of strict liability. Why does this proposed regime make you think you should be treated any different?

The Chairman: Maybe that is part of your answer to the earlier question that might come up.

Mr. Heinmiller: We have heard the chairman, and we will be getting a more fulsome opinion. I apologize that you took the background paper in the manner that you did; it was not intended to be a slight in any way.

Premièrement, dans le contexte juridique canadien, la Cour suprême a déterminé que les infractions de responsabilité stricte comme celles que prévoit la législation environnementale depuis très longtemps sont parfaitement constitutionnelles. Tel est le contexte juridique actuel.

Deuxièmement, quand vous nous répondrez, n'oubliez pas que la Couronne doit prouver hors de tout doute raisonnable qu'un incident s'est produit et que le fardeau de la preuve est alors inversé. La personne, le bâtiment ou la personne morale qui a été accusé doit alors prouver selon la prépondérance des probabilités, un niveau de preuve beaucoup moins exigeant — qu'elle a effectivement pris toutes les précautions requises.

Demandez à vos juristes de répondre à cela. La première chose que j'ai mentionnée c'est le contexte juridique qui est le nôtre, que cela nous plaise ou non. Telle est la loi du pays. Contrairement à ce que vous avez dit, ce projet de loi n'impose pas une nouvelle obligation. De nombreuses autres lois environnementales canadiennes n'exigent pas que l'intention criminelle soit prouvée. Vos réponses devront en tenir compte. Deuxièmement, il y a la question du fardeau de la preuve qui n'est pas aussi lourd.

Cela dit, nous allons maintenant passer au deuxième tour.

Le sénateur Milne : Monsieur le président, en mentionnant la Cour suprême, vous m'avez gentiment ouvert la voie. J'avoue être offusquée par ce que votre avocat a dit tout à l'heure. Lorsque des membres de mon personnel demandent une opinion, ils le demandent pour moi et non pas pour eux-mêmes. Il ne s'agit pas d'une séance d'information pour le personnel. Ces personnes travaillent pour moi et, bien entendu, le Sénat n'est pas la Cour suprême du Canada, mais le Parlement et les Chambres du Parlement représentent le deuxième tribunal du pays. C'est ici qu'on fait les lois, lesquelles sont interprétées par la Cour suprême. Cela dit, je m'attends au moins à ce qu'on fasse preuve d'un certain respect et qu'on prépare les réponses avec soin lorsque je demande quelque chose.

Deuxièmement, je dois dire, messieurs, que vous vous êtes rachetés à mes yeux en faisant des suggestions positives. Je n'ai pas vu les amendements que vous suggérez, mais je vais les examiner.

Depuis 30 ans, la législation environnementale canadienne qui s'applique à toutes les industries s'est basée sur le principe de la responsabilité stricte. Pourquoi pensez-vous que ce projet de loi devrait vous traiter de façon différente?

Le président : Cela fait peut-être partie de la réponse que vous donnerez à la question précédente.

M. Heinmiller : Nous avons entendu le président et nous allons obtenir une opinion plus complète. Je regrette que vous ayez pris la note d'information comme vous l'avez fait, cela ne visait aucunement à vous offenser.

I suppose the concern is that the bill sweeps up the accidental with the intentional. Therein lies the concern. If there is an intentional dumping or reckless activity, then of course the full weight of the criminal law should be brought to bear. However, if it is accidental, I would suggest that the protections afforded by the Charter of Rights and Freedom of the presumption of innocence should still maintain, particularly when you are looking at something beyond a corporate liability in reaching down to an individual liability.

The Chairman: However, the Supreme Court does not agree with you, sir.

Senator Milne: Accidental is a defence.

The Chairman: That is part of the response I have suggested you might want to consider. In the case of a farmer having ploughed up the back 40 without having known that he was destroying the habitat of a burrowing owl, or a ship having discharged something, the difficulty, if I can put it that way, of proving intent in those instances is insurmountable. It is not possible to prove intent in those circumstances, which is why, as I understand it, the concept of strict liability has been seen by the Supreme Court in the tests that have been given it so far to be appropriate in respect specifically of environmental law.

I will suggest that we leave that question now, because I have suggested to you some things that may be a different wrinkle than you have heard and ask that you ask your legal beagles. Several of our members are lawyers, but I think you might want to come back to that in a different way.

Mr. Hsu: Since we are all here, and given that it is so rare that we are all able to be here together, because we are shipowners not lawyers, we deferred our opinion to some of our more legally minded folks. In that regard, I believe Mr. Lederman has been in contact, so I would like to provide the floor to him to perhaps just comment on this issue.

Mr. Lederman: To explain the context, I saw Senator Milne's executive assistant to discuss our concerns some time ago. He said that in order for us to be able to respond we would have to understand and react to the *Sault Ste. Marie* case. I told him that I was not an environmental lawyer, although I have practised law for 30 years and I have been a federal Queen's Counsel since 1990. I read the *Sault Ste. Marie* case and sent him a note saying, "These are my reactions." It was never characterized as an opinion; I was never asked for an opinion, period. That is the context.

We have tried sincerely and in good faith to put our concerns forward, and we will give you the notes you have requested.

The Chairman: We all understand that. I was not implying the slightest criticism when I asked for the different wrinkle. It is just that it has not been addressed and for our deliberations we need to hear your reaction to those facts.

Si nous nous inquiétons, c'est sans doute parce que le projet de loi confond les déversements accidentels et intentionnels. C'est là que réside le problème. Si quelqu'un se rend coupable d'un rejet intentionnel ou de négligence, il est entendu que le droit pénal devrait s'appliquer rigoureusement. S'il s'agit toutefois d'un accident, j'estime que la protection de la Charte des droits et des libertés en ce qui concerne la présomption d'innocence devrait être maintenue, surtout si c'est non seulement une personne morale, mais aussi une personne qui peut être tenue responsable.

Le président : Toutefois, la Cour suprême n'est pas d'accord avec vous, monsieur.

Le sénateur Milne : L'accident est une défense.

Le président : Cela fait partie de la réponse que je vous ai suggéré de nous adresser. Qu'il s'agisse d'un fermier qui laboure le champ du fond sans se rendre compte qu'il détruit l'habitat d'une chevreche des terriers ou d'un navire qui rejette quelque chose, la difficulté de prouver l'intention est insurmontable. Il n'est pas possible de prouver l'intention dans de telles circonstances et c'est pourquoi la Cour suprême a estimé, dans les causes types qui lui ont été soumises jusqu'ici, que le principe de la responsabilité stricte devait s'appliquer dans le contexte de la législation environnementale.

Je suggère que nous laissons cette question de côté pour le moment, car je vous ai soumis quelques idées, qui s'écartent peut-être de ce que vous avez entendu, en vous demandant de consulter vos conseillers juridiques. Plusieurs de nos membres sont des avocats, mais je pense que vous voudrez peut-être aborder la question dans une optique différente.

M. Hsu : Comme nous sommes tous ici et qu'il est si rare que nous puissions tous être là ensemble, comme nous sommes des armateurs et non pas des avocats, nous avons confié à certains de nos juristes le soin de préparer notre prise de position. À cet égard, je crois que M. Lederman a été en contact avec vous et je vais donc lui laisser la parole pour qu'il puisse en parler.

M. Lederman : Pour vous expliquer le contexte, j'ai rencontré l'adjoint exécutif du sénateur Milne il y a un certain temps pour discuter de nos préoccupations. Il m'a dit que pour pouvoir réagir, nous devions nous baser sur la décision rendue dans l'affaire *Sault Sainte-Marie*. Je lui ai répondu que je n'étais pas un avocat spécialisé dans l'environnement, même si j'exerce le droit depuis 30 ans et que je suis conseiller de la reine depuis 1990. J'ai lu l'affaire *Sault Sainte-Marie* et je lui ai envoyé une note disant : « Voici ce que j'en pense ». Je n'ai jamais présenté cela comme une opinion juridique. On ne m'a jamais demandé d'opinion juridique. Voilà le contexte.

Nous avons essayé sincèrement et en toute bonne foi de faire connaître nos préoccupations et nous vous remettrons les notes que vous avez demandées.

Le président : Nous le comprenons tous. Je n'ai pas formulé la moindre critique en vous demandant de présenter une optique différente. C'est simplement que ce point de vue n'a pas été abordé et que nous voulons connaître votre réaction pour faciliter nos délibérations.

Mr. Lederman: I agree, Mr. Chairman, and I appreciate that, but I am frustrated, because when my honour is impugned I take it personally.

Senator Milne: Mr. Lederman, so do I.

The Chairman: We will not take that any further. I do not think there was an intent to impugn your honour, Mr. Lederman. None of us has taken it as having the slightest effect on your honour.

Senator Adams: I feel bad about this. I do not think those people understand what is going on. I do not think we should make any accusations because Senator Milne's staff did not agree with what the lawyer was saying to him. We are here to try to help these people. I do not think we should argue with the witnesses.

Senator Milne: Senator Adams, I was trying to get some information that would help this cause. Unfortunately, it did not.

The Chairman: We now understand why. We have now asked a different question and time will be taken to get the response.

Senator Angus: To reiterate what I said earlier, I think you have all come here very well prepared. It is very helpful to the legislative process to hear from people like you.

I am sorry that Senator Spivak is gone, because I wanted to follow up on the American example. She was trying to share with you the fact that our friends to the south have a similar strict liability statute.

Under that American statute, are there game wardens and others of that ilk involved, or is there another type of employee involved in dealing with the maritime community? In other words, is it exactly the same as Bill C-15, or are there significant differences that you would like to share with us?

Mr. Lanteigne: I have only a partial response to your question. I have been tracking this very closely for the last 10 years because our tankers trade to the United States almost all the time. The focus of the American legislation is not birds, fish or beach; the focus is that spilling oil is a criminal offence. The ship becomes the scene of a crime. The United States Coast Guard is involved for the investigation and the FBI is involved for the laying of criminal charges. There is no focus on any particular mammals, birds or anything else in their legislation. If you spill oil, you are fined and you pay dearly. The coast guard is also involved in the cleanup.

I will investigate this further and provide a response.

Mr. Horrocks: I will have to dissent from my colleagues. I think I am correct in saying that the U.S. Oil Pollution Act makes a spill a civil and not a criminal offence, which is a significant difference. You are strictly liable for spilling oil, but it is a civil offence.

M. Lederman : Je suis d'accord, monsieur le président, et je l'apprécie, mais c'est très frustrant pour moi, car je me sens personnellement insulté lorsqu'on porte atteinte à ma réputation.

Le sénateur Milne : Moi aussi, monsieur Lederman.

Le président : Nous n'irons pas plus loin. Je ne pense pas qu'on ait voulu porter atteinte à votre réputation, monsieur Lederman. Aucun de nous n'a porté la moindre atteinte à votre réputation.

Le sénateur Adams : Tout cela me met mal à l'aise. Je ne pense pas que ces personnes comprennent ce qui se passe. Je ne pense pas que nous devrions lancer des accusations simplement parce que le personnel du sénateur Milne n'était pas d'accord avec ce que l'avocat lui a dit. Nous sommes ici pour essayer d'aider ces gens. Je ne pense pas que nous devrions nous en prendre aux témoins.

Le sénateur Milne : Sénateur Adams, j'ai essayé d'obtenir des renseignements qui aideraient cette cause. Malheureusement, cela n'a pas été le cas.

Le président : Nous comprenons maintenant pourquoi. Nous avons posé une question différente et on prendra le temps de nous donner une réponse.

Le sénateur Angus : Pour répéter ce que j'ai dit tout à l'heure, je pense que vous êtes tous venus ici très bien préparés. Il est très utile pour le processus législatif d'entendre des gens comme vous.

Je regrette que le sénateur Spivak soit partie, car je voulais revenir sur l'exemple américain. Elle essayait d'examiner avec vous le fait que nos amis du Sud ont également une loi prévoyant une responsabilité stricte.

La loi américaine fait-elle intervenir des agents de la faune et autres autorités de ce type ou est-ce une autre catégorie d'employés qui surveille le transport maritime? Autrement dit, cette loi correspond-elle exactement au projet de loi C-15 ou présente-t-elle des différences importantes dont vous aimeriez nous parler?

M. Lanteigne : Je n'ai qu'une réponse partielle à donner à votre question. J'ai suivi cela de très près depuis 10 ans étant donné que nos pétroliers vont constamment aux États-Unis. La législation américaine n'est pas centrée sur les oiseaux, les poissons ou les plages, mais sur le fait que les rejets d'hydrocarbures constituent une infraction criminelle. Le navire devient la scène d'un crime. La Garde côtière américaine participe à l'enquête et le FBI porte les accusations criminelles. Cette loi ne met pas l'accent sur certains mammifères, oiseaux ou quoi que ce soit d'autre. Si vous déversez des hydrocarbures, une amende vous est imposée et vous payez très cher. La Garde côtière participe également au nettoyage.

Je vais me renseigner davantage et je vous donnerai une réponse.

M. Horrocks : Je ne suis pas d'accord avec mes collègues. Je crois pouvoir dire que la Loi américaine contre la pollution pétrolière fait des déversements des infractions civiles et non pas criminelles, ce qui constitue une différence importante. La responsabilité est stricte, mais il s'agit d'une infraction au civil.

In answer to the second part of your question, the equivalent to the game warden, if I am using that term correctly in the context of Bill C-15, is very distinctly the United States Coast Guard.

Senator Angus: The people who understand ships and understand what they are dealing with.

Mr. Horrocks: That is right. That is the agency with which the shipping industry interfaces both in good times and when there is an incident.

Mr. Morrison: As pointed out earlier, the American legislation deals with oil spills, and not only with marine. It is more encompassing legislation. The coast guard enforces all marine legislation and all things marine in the United States, and that is why they are involved. They are the ones to start the process.

Mr. Lahay: I am not an expert on the American legislation, but I can tell you that there was a very high-profile case there recently, that being the case of the *Katrina*. The American legislation includes a system for whistle-blowing and this has caused a problem for some shipowners because the person who blows the whistle gets a significant portion of the fine that is levied. There have been a few cases of this sort and the *Katrina* was a very significant one. The story is in my submission.

Essentially, three seafarers were arrested — the captain, who was a Greek national, and two Filipinos, who were the chief engineer and the second engineer. They eventually pled guilty, but in the meantime 13 crew members were kept as witnesses by the government. They were actually physically shackled for a period of time.

The shipowner abandoned the crew and left them without wages or accommodation. The United States did not pick up the cost of the accommodation for those seafarers. They languished in the United States for many months. Finally, a seafarers' welfare organization came to their aid and obligingly gave them the floor of their facility to sleep on for months and months.

That is what you are talking about when you start talking about prosecution. I have come across many different criminal matters that have occurred on vessels, and I have talked to policing agencies in this country and immigration authorities when there has been people smuggling and those kinds of things. There has never been a federal will to hold all of these people in Canada, because you are not just holding the accused, you also have to hold the witnesses, because they are from another jurisdiction. Will you extradite witnesses from another country and so forth? That is another unworkable part of this bill, as I see it, in terms of its practicality in trying to deal with these problems.

I know you are like me and probably have far too many things to read, but I urge senators to try to take a few moments to read the paper that I wrote. It tries to deal with the culture that is shipping and a certain element of that shipping. I think that there are better ways to do this.

The Chairman: All senators have that letter with all the examples that you gave, Mr. Lahay.

Pour répondre à la deuxième partie de votre question, l'équivalent du garde-chasse dans le contexte du projet de loi C-15 est, sans aucun doute, la Garde côtière des États-Unis.

Le sénateur Angus : Les gens qui comprennent les navires et qui savent à quoi ils ont affaire.

M. Horrocks : C'est exact. C'est l'organisme avec lequel l'industrie du transport maritime a des rapports, aussi bien quand les choses vont bien que lorsqu'elles vont mal.

M. Morrison : Comme on l'a déjà mentionné, la législation américaine porte sur les rejets d'hydrocarbures et pas seulement en mer. C'est une loi plus générale. La Garde côtière applique toute la législation maritime et tout ce qui touche la mer aux États-Unis et voilà pourquoi elle joue un rôle. C'est elle qui commence le processus.

M. Lahay : Je ne suis pas un expert de la législation américaine, mais je peux vous dire qu'il y a eu récemment un cas dont on a beaucoup parlé, celui du *Katrina*. La législation américaine comprend un système de dénonciation ce qui a posé des problèmes à certains armateurs, car le dénonciateur obtient un pourcentage important de l'amende imposée. Il y a eu quelques cas de ce genre et le *Katrina* en était un bon exemple. Je relate cette histoire dans mon mémoire.

En résumé, trois marins ont été arrêtés, le capitaine, qui était Grec et deux Philippins, qui étaient le chef mécanicien et le deuxième mécanicien. Ils ont fini par plaider coupable, mais en attendant, le gouvernement a retenu 13 membres d'équipage comme témoins. Ils ont été mis aux fers pendant un certain temps.

L'armateur a abandonné l'équipage et l'a laissé sans salaire ou logement. Les États-Unis n'ont pas assumé les frais d'hébergement de ces marins. Ils ont dû subsister aux États-Unis pendant des mois. Finalement, une organisation d'aide aux marins leur est venue en aide et leur a permis de dormir sur le sol de leurs locaux pendant des mois et des mois.

Voilà ce que signifient les poursuites. J'ai eu connaissance de nombreuses affaires criminelles qui se sont produites à bord d'un navire et j'ai parlé aux organisations policières et aux autorités d'immigration du pays lorsqu'il y a eu du trafic d'immigrants clandestins et des activités de ce genre. Le gouvernement fédéral n'a jamais cherché à retenir toutes ces personnes au Canada, car il faut détenir non seulement l'accusé, mais également les témoins étant donné qu'ils sont citoyens d'un autre pays. Allez-vous extraditer des témoins d'un autre pays? C'est une autre disposition du projet de loi qu'il n'est pas possible d'appliquer, selon moi, car cela pose un problème pratique.

Je sais que, comme moi, vous avez sans doute beaucoup trop de documents à lire, mais j'exhorte les sénateurs à prendre le temps de lire le mémoire que j'ai rédigé. J'essaie d'y décrire la culture de la marine marchande et certains de ses éléments. Je crois qu'il existe de meilleures façons de résoudre le problème.

Le président : Tous les sénateurs ont reçu cette lettre avec tous les exemples que vous avez donnés, monsieur Lahay.

Senator Angus: A number of you have made oblique reference to the matter of insurance. What would be the implications from an insurance point of view if this bill were to pass as drafted?

Mr. Ho: I think Mr. Horrocks can also elaborate.

Senator Angus: We have received something from an organization that is like a P&I club for fishing fleets.

Mr. Ho: It would be for smaller boats. I can speak, perhaps, with respect to what we call the “protection and indemnity clubs.” I sit as a vice-chairman with the London Club. Those are mutual insurance companies. Basically, the whole mutuality covers insurance for that which is uninsurable. If you buy a car, you buy your insurance to protect the car. The P&I clubs cover that which is uninsurable in the commercial markets, and that took place.

Senator Angus: It is self-insurance. It is mutual insurance. They insure themselves. They all put in money.

Mr. Ho: Yes. For instance, when the first immigrants came to North America, there was no insurance. Lloyds would not insure the passage. The shipowners said they would insure the passage, the liability of the people, the loss of cargo and things like that. There is so much high risk. The tradition still continues to this day. Roughly 90 to 95 per cent of all ships insure themselves.

Senator Angus: That is with respect to their third party liability.

Mr. Ho: Third party liability — not the assets, but injury to crew, crew deaths, stevedores, loss of cargo, whatever.

When I saw this bill, what alarmed me was the aspect of criminalization, because provisions in many of the rules of the P&I cover that, namely, if there is blanket criminalization, then it puts it into question.

Senator Angus: It invalidates the insurance.

Mr. Ho: It does not quite invalidate it for certain things. For instance, for the oil spills, we will be there regardless. Say it is a big accident, like the *Prestige*; the whole industry is there. Per incident, we can cover \$4 billion. The whole industry is behind this. It is very complex, but we all insure that.

The problem here is what happens if, for instance, as Mr. Lahay suggested, there was a puncture because of bad weather and oil leaked into the water. That is why we suggest that there really be a distinction made between accidents, reckless intent, gross negligence and deliberate dumping. Once there is a blanket criminalization that includes accidents in such a case as Mr. Lahay suggested or described, the cover is not there because of the criminal nature of the incident. Only when the owner has been proved innocent will the fines and so forth then have to be paid by the club.

Le sénateur Angus : Plusieurs d'entre vous ont mentionné indirectement la question de l'assurance. Si ce projet de loi était adopté tel quel, quelles en seraient les répercussions sur le plan de l'assurance?

M. Ho : Je crois que M. Horrocks pourra aussi vous répondre.

Le sénateur Angus : Nous avons reçu un document d'une organisation qui est une sorte de club de protection et d'indemnisation pour les flottes de pêche.

M. Ho : C'est pour les bateaux plus petits. Je pourrais peut-être vous parler de ce que nous appelons les clubs de protection et d'indemnisation. Je suis vice-président du Club de Londres. Ce sont des compagnies d'assurances mutuelles. Les mutuelles assurent ce qui n'est pas assurable. Si vous achetez une automobile, vous achetez une assurance pour la protéger. Les clubs de protection et d'indemnisation couvrent ce qui n'est pas assurable sur le marché commercial.

Le sénateur Angus : C'est de l'auto-assurance. C'est une assurance mutuelle. L'industrie s'assure elle-même. Tout le monde y participe.

M. Ho : Oui. Par exemple, quand les premiers immigrants sont arrivés en Amérique du Nord, il n'y avait pas d'assurance. Lloyds n'assurait pas leur traversée. Les armateurs ont dit qu'ils offriraient cette assurance pour la traversée, la responsabilité civile, la cargaison et ce genre de choses. Le risque est très élevé. Cette tradition se poursuit toujours. Environ 90 à 95 p. 100 de tous les navires s'assurent eux-mêmes.

Le sénateur Angus : C'est pour la responsabilité civile.

M. Ho : La responsabilité civile, pas les biens, mais les blessures ou le décès des membres de l'équipage et des manutentionnaires, la cargaison, et cetera.

Quand j'ai vu ce projet de loi, ce qui m'a alarmé, c'est la criminalisation à cause des règles de ce type d'assurance. Si la criminalisation est générale, la garantie est mise en question.

Le sénateur Angus : Cela annule l'assurance.

M. Ho : Pas pour certaines choses. Par exemple, pour les déversements d'hydrocarbures, l'assurance demeure quand même valide. Disons qu'il y ait un grave accident comme celui du *Prestige*. Toute l'industrie le couvrira. Nous pouvons couvrir jusqu'à 4 milliards de dollars par incident. Toute l'industrie participe. C'est très complexe, mais nous assurons tous ce genre d'incidents.

Le problème c'est ce qui se passerait si, par exemple, comme l'a dit M. Lahay, la coque était percée à cause du mauvais temps et qu'il y ait une fuite de mazout. Voilà pourquoi nous disons qu'il faut faire une distinction entre les accidents, l'imprudence, la négligence grave et les déversements délibérés. S'il s'agit dans tous les cas d'une infraction criminelle, y compris pour les accidents comme celui dont M. Lahay a parlé, l'assurance est annulée à cause du caractère criminel de l'incident. C'est seulement une fois que le propriétaire a été déclaré innocent que le club paiera les amendes et le reste.

We want to stop those grossly negligent people and deliberate dumpers, but we cannot mix the accident into the framework.

The Chairman: I want to ensure I understand what you just said, that the mutual coverage that you have precludes the payment of benefits in the event that a criminal act has occurred.

Mr. Ho: Right. That is why, in the case of OPA, the presumption of innocence remains. The government will prove that that individual was guilty. The whole mechanism starts to work. We are out there trying to make the system work, but once you put in this blanket criminalization, it causes a lot of confusion. The rules require that that incident or that story must go to the committee, and the committee meets four times a year. In the meantime, how do we deal with these incidents?

That is why I would volunteer to help. I have a lot of things to do, but it is so important to get this right. I am very happy to explain the issues. With respect to these birds, I would love to know since when they have been dying. Have they been dying for 30 years, 20 years or 10 years? If it has been going on for 30 years, why has it not been dealt with? These are the issues. Why is it suddenly now, and with such severe proposed legislation that does not take into consideration a lot of these issues? We are here to see if we can help in those areas and stop this from happening. We suggest that insurance and rescue have to remain intact because of this blanket criminalization that is being introduced.

Senator Angus: Is it the professional salvage industry that you meant by rescuers?

Mr. Ho: Yes, it is the rescue and salvage organizations.

Senator Angus: You used the expression "OPA" as you were answering. I just point out that I think you meant the U.S. Oil Pollution Act of 1990.

Mr. Ho: That is right. Even under OPA and the European suggestion right now, they are defining the type of accidents, and it is basically accidents that are caused by serious negligence. In Canada, gross negligence accidents are deemed to be strict liability.

However, accidents, as Mr. Lahay suggested, have to be separated out. I think this is critical. This insurance mechanism has been in place for 200 years, and we have to keep that intact.

Mr. Curtis: In addition to the effect that it would have on how we operate, initiatives like the Pacific initiative, where many companies came from Hong Kong to Vancouver, and the second flag initiative that is ongoing at the moment — forgive the pun — would be dead ducks, I think.

Senator Buchanan: I have already commented on what you call blanket criminalization, and I agree with you. I have already commented on the universal charter rights of the UN.

I wish to return to one item that one of you mentioned at the beginning; that is LNG terminals. We have for years, going back to the late 1980s, been attempting to get a new LNG terminal in

Nous voulons arrêter les gens coupables de négligence grave ou de déversement délibéré, mais nous ne pouvons associer les accidents à cela.

Le président : Je veux m'assurer d'avoir bien compris ce que vous venez de dire. L'assurance mutuelle ne verse pas d'indemnisation si un acte criminel a été commis.

M. Ho : Exactement. Voilà pourquoi dans le cas de l'OPA, la présomption d'innocence est maintenue. Le gouvernement devra prouver que l'accusé est coupable. Tout le mécanisme se met en branle. Nous sommes là pour essayer de faire fonctionner le système, mais si tous les incidents sont criminalisés, cela suscite énormément de confusion. Les règles exigent que l'incident soit renvoyé devant le comité, lequel se réunit quatre fois par an. Que faisons-nous en attendant?

Voilà pourquoi je suis prêt à vous aider. J'ai beaucoup de travail à faire, mais il est important d'avoir un bon projet de loi. Je suis tout prêt à vous expliquer le problème. En ce qui concerne ces oiseaux, j'aimerais beaucoup savoir depuis quand ils meurent. Meurent-ils depuis 30 ans, 20 ans ou 10 ans? Si c'est depuis 30 ans, pourquoi ne s'en est-on pas occupé? Voilà les questions à se poser. Pourquoi agit-on tout à coup maintenant avec un projet de loi aussi rigoureux qui ne tient pas compte d'un grand nombre de ces questions? Nous sommes ici pour voir si nous pouvons apporter notre aide afin de mettre un terme à ce genre de pratique. Il ne faudrait pas que l'assurance et le sauvetage soit touchés par cette criminalisation générale.

Le sénateur Angus : Quand vous parlez des sauveteurs, s'agit-il de l'industrie du sauvetage?

M. Ho : Oui, ce sont les entreprises de sauvetage.

Le sénateur Angus : Dans votre réponse, vous avez utilisé l'expression « OPA ». Je voulais seulement mentionner qu'il s'agit, je crois, de la U.S. Oil Pollution Act, de 1990.

M. Ho : C'est exact. Même l'OPA et le projet de directive européenne définissent le type d'accidents. Il s'agit avant tout des accidents résultant d'une négligence grave. Au Canada, la responsabilité stricte s'applique à ce genre d'accidents.

Néanmoins, il faudrait faire une distinction pour les accidents, comme l'a suggéré M. Lahay. Cela me paraît essentiel. Ce mécanisme d'assurance existe depuis 200 ans et il faut le préserver.

M. Curtis : En plus des effets que cela aurait sur la façon dont nous fonctionnons, des initiatives comme l'initiative du Pacifique, qui a amené de nombreuses entreprises de Hong Kong à s'installer à Vancouver et l'initiative du deuxième registre qui se déroule actuellement tomberaient à l'eau, si je puis dire.

Le sénateur Buchanan : J'ai déjà dit ce que je pensais de ce que vous appelez une criminalisation générale et je suis d'accord avec vous. J'ai déjà également parlé de la Déclaration universelle des droits des Nations Unies.

Je voudrais revenir sur une question que l'un de vous a mentionnée au départ, celle des terminaux pour les méthanières. Depuis des années, depuis la fin des années 80, nous avons essayé

Bear Head in Cape Breton. As long as we are in competition with New Brunswick, that is okay. However, the other competition is coming from the State of Maine, and it is building. Governor Baldacci told me they are determined to build an LNG terminal. I was asked to bring up this question, from Halifax. If this bill passes, with the blanket criminalization that you mentioned, and the other aspects that we talked about, the United States, and the State of Maine particularly, would be probably be more in the running for the LNG terminal than Bear Head, Cape Breton. That is a thought that came to me from some people in Halifax when they knew you people would appear before the committee.

Mr. Ho: If I may respond, that would be true. The liabilities are just so uncertain. Part of the initiative to try to get the second registry going in Canada was to help all our organizations to target what we think are the ideal ships in which Canadians can invest. These are the liquified natural gas carriers. These ships cost \$150 million. The level of captain's training that is required to run these ships is very high.

We are also thinking that cruise ships can be run out of Vancouver and/or Montreal, as was done 50 years ago. There were the CP ships and so forth. They are all being run out of L.A. These are vessels that cost half a billion dollars, serving the tourist trades all the way to Alaska. That was really the impetus for why we were thinking these are opportunities that Canada can engage in. It is not for our company, because these assets are very expensive, but it will put in legislation that will give those companies that can do it the opportunity, and set the standards for the rest of the community so that the companies would be more transparent. You do not need to have this kind of criminalization. The standards will be set by Canadians. Why can we not do this and bring safety to these areas? This is very important. That is the reason for our initiative.

Mr. Curtis: I could defer to our lady banker at the back here, but I think if we are looking at a Canadian-based operation like that, and potentially Canadian owners with assets like LNG carriers — and we are looking at those, too — I would be interested to know what the bankers' point of view would be before they financed us. One day, that asset could be taken by somebody else.

The Chairman: That would be true whether it was criminal or civil liability. In civil liability, you can impound a ship.

Mr. Ho: The presumption of innocence is critical in terms of an accident.

The Chairman: Gentlemen, we may very well write to you or contact you otherwise with more questions. I hope that you will take the liberty of doing the same, if items occur to you, as they will to us, when this part of the meeting is over.

d'obtenir un nouveau port pour méthaniers à Bear Head, au Cap-Breton. Tant que nous sommes en concurrence avec le Nouveau-Brunswick, il n'y a pas de problème. Néanmoins, il y a une autre concurrence qui se développe, celle de l'État du Maine. Le gouverneur Baldacci m'a dit qu'il était déterminé à construire un terminal pour méthaniers. On m'a demandé, à Halifax, de soulever la question. Si ce projet de loi est adopté avec la criminalisation et les autres aspects dont vous avez parlé, les États-unis, et plus particulièrement l'État du Maine, auront sans doute plus de chance d'obtenir un terminal pour méthaniers que Bear Head, au Cap-Breton. C'est ce que certaines personnes de Halifax m'ont dit lorsqu'elles ont appris que vous alliez comparaître devant le comité.

M. Ho : Si vous me permettez de répondre, c'est sans doute vrai. Il y a trop d'incertitude sur le plan des responsabilités. L'initiative visant à établir le deuxième registre au Canada visait en partie à aider toutes nos organisations à cibler les meilleurs navires dans lesquels les Canadiens peuvent investir. Ce sont les méthaniers. Ces bâtiments coûtent 150 millions de dollars. Leur capitaine doit suivre une formation très poussée.

Nous pensons également que des navires de croisière peuvent être exploités à partir de Vancouver ou Montréal comme c'était le cas il y a 50 ans. Il s'agissait des bateaux du CP, par exemple. Ils sont maintenant tous exploités à partir de Los Angeles. Ce sont des bâtiments qui coûtent un demi-milliard de dollars et qui desservent toutes les destinations touristiques, jusqu'en Alaska. C'est la raison pour laquelle nous avons pensé que le Canada pouvait exploiter ces débouchés. Ce n'est pas dans l'intérêt de notre entreprise, car ce sont des immobilisations très coûteuses, mais cela permettra d'adopter une loi qui offrira cette possibilité aux entreprises qui peuvent le faire et qui établira les normes à suivre, afin de favoriser une plus grande transparence. Ce genre de criminalisation n'est pas nécessaire. Les normes seront établies par les Canadiens. Pourquoi ne pas le faire et améliorer la sécurité dans ce domaine? C'est très important. Tel est le but de notre initiative.

M. Curtis : Je pourrais laisser notre spécialiste bancaire, qui se trouve en arrière, répondre à ma place, mais je crois que si nous envisageons ce genre d'activité au Canada et si des armateurs canadiens possèdent des bâtiments comme les méthaniers, ce que nous envisageons également — j'aimerais savoir ce que les banquiers en pensent avant qu'ils ne nous financent. Cet actif pourrait être repris un jour par quelqu'un d'autre.

Le président : Cela peut arriver que la responsabilité soit criminelle ou civile. Un navire peut être saisi dans un cas de responsabilité civile.

M. Ho : La présomption d'innocence est essentielle en cas d'accident.

Le président : Messieurs, il se peut que nous vous écrivions ou vous contactions pour vous poser d'autres questions. J'espère que vous n'hésitez pas à en faire autant si certaines questions vous viennent à l'esprit à la suite de cette réunion.

It remains for me only to apologize for my rudeness in asking that you leave as quickly as you can so that we can get on with the rest of our business, and to thank you very much for the time you have spent with us.

Mr. Ho: Mr. Chairman, it is we who must thank this committee for giving us this chance to present our case. Thank you very much.

The committee continued in camera.

OTTAWA, Thursday, March 24, 2005

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, to which was referred Bill C-15, to amend the Migratory Birds Convention Act, 1994, and the Canadian Environmental Protection Act, 1999, met this day at 8:40 a.m. to give consideration to the bill.

Senator Tommy Banks (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: Good morning ladies and gentlemen. Appearing before us today are representatives of Nature Canada, the International Fund for Animal Welfare, and the World Wildlife Fund Canada

Mr. Rob Rainer, Director of Conservation, Nature Canada: Thank you for the opportunity to make this presentation to you on an issue of profound importance and to respond to any questions you may have on the information and perspective we bring forward on this issue.

I will begin with an introduction of the organization I am representing today and then move into an overview of trends in the world's bird species, and Canada's birds in particular. I will then touch on some of the real-life consequences of losing bird species and bird abundance. I will close by highlighting some essential reasons Bill C-15 is, in our view, necessary.

Kim Elmslie, from the International Fund for Animal Welfare, will then address the environmental impact of oily bilge water discharge and the need for minimum fines to help combat this discharge.

Finally, Joshua Laughren of World Wildlife Fund Canada will speak to Bill C-15's consistency with international law and its importance in meeting Canada's international commitments.

Nature Canada and Bird Studies Canada are the Canadian non-government co-partners in BirdLife International. It is under the auspices of BirdLife International that Nature Canada and Bird Studies Canada address you today. General background information on Nature Canada and Bird Studies Canada has been provided to you in writing in the form of our joint written brief sent by email to the clerk of the committee on Monday. Just

Excusez-moi de devoir vous demander de partir le plus rapidement possible afin que nous puissions passer au reste de nos travaux, et je vous remercie infiniment pour le temps que vous avez passé avec nous.

M. Ho : Monsieur le président, c'est nous qui devons remercier votre comité de nous avoir donné l'occasion de faire valoir notre point de vue. Merci beaucoup.

Le comité poursuit ses travaux à huis clos.

OTTAWA, le jeudi 24 mars 2005

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, qui a été saisi du projet de loi C-15, Loi modifiant la Loi de 1994 sur la convention concernant les oiseaux migrateurs et la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999), se réunit aujourd'hui à 8 h 40 afin d'examiner le projet de loi.

Le sénateur Tommy Banks (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président : Mesdames et messieurs, bonjour. Nous accueillons aujourd'hui les représentants de Nature Canada, du Fonds international pour la protection des animaux et du Fonds mondial pour la nature Canada.

M. Rob Rainer, directeur de conservation, Nature Canada : Je vous remercie de me permettre de présenter ce mémoire, lequel porte sur une question très importante, et il me fera ensuite plaisir de répondre à vos questions.

Je vais commencer par vous parler de l'organisme que je représente, puis je vais passer en revue les tendances mondiales en ce qui a trait aux espèces d'oiseaux et parler des oiseaux du Canada. Ensuite, je vais présenter certains des effets concrets occasionnés par la disparition d'espèces d'oiseaux et la diminution de leur abondance. En guise de conclusion, je vais expliquer pourquoi le projet de loi C-15 est nécessaire selon nous.

Kim Elmslie, du Fonds international pour la protection des animaux, prendra ensuite la parole pour parler de l'impact environnemental des déversements d'huile de fond de cale et de la nécessité d'imposer des amendes minimales afin d'aider à combattre ce problème.

Enfin, Joshua Laughren du Fonds mondial pour la nature Canada parlera de la conformité du projet de loi C-15 par rapport aux lois internationales et de l'importance du respect des engagements pris par le Canada sur la scène internationale.

Nature Canada et Études d'Oiseaux Canada sont des ONG canadiens partenaires de BirdLife International. C'est au nom de BirdLife International que Nature Canada et qu'Études d'Oiseaux Canada s'adressent à vous aujourd'hui. Nous vous avons fourni des renseignements généraux au sujet de Nature Canada et d'Études d'Oiseaux Canada dans le mémoire que nous avons envoyé par courriel au greffier du comité lundi. La semaine

last week, at the seventieth North American Wildlife and Natural Resources Conference, Bird Studies Canada won a significant award from the American Birding Association and the U.S. Fish and Wildlife Service in recognition of Bird Studies Canada's extensive and highly successful volunteer-based bird monitoring programs across Canada and internationally. Without these kinds of monitoring programs we would not have the kinds of data that help us make the kinds of decision we need to make on the environmental front.

BirdLife International, headquartered in Cambridge, U.K., is a partnership of over 100 national organizations that strive to conserve birds, their habitats and global biodiversity by working with people toward the sustainable use of natural resources. Over 10 million people, which number is growing, support the BirdLife partnership of national non-government conservation organizations and local networks.

As Canadian co-partners in BirdLife International, Nature Canada and Bird Studies Canada work to identify what are known as important bird areas in Canada, areas where significant numbers of birds tend to congregate or where particularly rare or endangered bird species are found. Nearly 600 such areas have been identified to date and Nature Canada, as part of our role in the partnership, is taking the lead to stimulate stewardship action at many of these sites.

While BirdLife has a profound concern, of course, for the fate of the world's roughly 9,800 bird species, it approaches its work with knowledge that birds, as probably the best studied and therefore best known of any group of species, are excellent surrogates for understanding environmental trends, that is, to the extent that the world's birds are in population decline, that strongly reflects the damage being done to land, water and ecosystems from largely human activities.

We encourage this committee, with its interest in the environment and natural resources, to maintain a global view of what is happening to biodiversity and biological abundance and to try to see Bill C-15 partly from that viewpoint.

From prehistory to the present time, humanity has eliminated about one in five, or 20 per cent, of all bird species, which once numbered around 12,000. At least 128 species have vanished in the past 500 years, 103 of them since 1800. Of the remaining 9,800 species, 12 per cent, or almost 1,200 species, face extinction this century, that is to say, within the lifetime of any forthcoming grandchildren some of us in this room might have. On average, this is about one bird species lost per month for the next 100 years. Perhaps the most recent extinction was a small and beautiful song bird in Hawaii, the po'ouli, which, as of late last year, appears to have been lost forever. Eighty per cent of the world's marine bird species are declining in the face of a number of threats, including pollution.

dernière, à la 70^e Conférence sur la faune et les richesses naturelles de l'Amérique du Nord, Études d'Oiseaux Canada a remporté un prix important que lui a remis l'American Birding Association et le Fish and Wildlife Service des États-Unis en reconnaissance des vastes programmes de surveillance mis en œuvre par des bénévoles au Canada et à l'échelle internationale, une réussite. Sans ce type de surveillance, nous n'aurions pas les données qui nous aident à prendre des décisions éclairées en matière environnementale.

BirdLife International, dont le siège social est à Cambridge, au Royaume-Uni, est un partenariat de plus de 100 organismes nationaux dont l'objectif est de conserver les oiseaux, leurs habitats et la biodiversité à l'échelle mondiale et les personnes qui y œuvrent ont comme objectif l'utilisation durable des ressources naturelles. Plus de 10 millions de personnes, dont le nombre augmente sans cesse, appuient les partenaires de BirdLife, des organismes de conservation non gouvernementaux et des réseaux locaux.

En tant que partenaires canadiens de BirdLife International, Nature Canada et Études d'oiseaux Canada travaillent à identifier ce que l'on appelle les zones importantes pour la conservation des oiseaux au Canada, des zones utilisées par un grand nombre d'oiseaux pour se réunir ou des zones où l'on trouve des espèces d'oiseaux menacées. Près de 600 sites de ce type ont été identifiés jusqu'à présent et Nature Canada, dans le cadre de notre partenariat, favorise la bonne intendance d'un grand nombre de ces sites.

Bien que BirdLife s'inquiète profondément, bien sûr, du sort des oiseaux dans le monde, on y compte environ 9 800 espèces, son approche tient compte du fait que les oiseaux, qui comptent parmi les organismes vivants les mieux étudiés et par conséquent les mieux connus, font d'excellentes espèces sentinelles pour comprendre les tendances environnementales; ainsi, les populations d'oiseaux sont en déclin dans le monde, ce qui est un indicateur des dommages causés au sol, à l'eau et aux écosystèmes, surtout par les activités humaines.

Nous encourageons le comité, qui se préoccupe de l'environnement et des ressources naturelles, à garder une vue d'ensemble sur ce qui arrive à la biodiversité et à l'abondance des organismes et à examiner le projet de loi C-15 en tenant compte de ces données.

Depuis les temps préhistoriques jusqu'à nos jours, les êtres humains ont été responsables de la disparition d'une espèce d'oiseaux sur cinq environ, soit 20 p. 100, parmi toutes les espèces d'oiseaux, lesquelles se sont déjà chiffrées à 12 000 espèces. Au moins 128 espèces ont disparu depuis 500 ans, dont 103 depuis 1800. Des 9 800 espèces restantes, 12 p. 100, soit près de 1 200 espèces, seront menacées d'extinction au cours de ce siècle, c'est-à-dire au cours de la vie de nos petits enfants. En moyenne, il y aura environ une espèce d'oiseaux par mois qui disparaîtra au cours des 100 prochaines années. La dernière espèce disparue est peut-être le Po-o-uli masqué, un beau petit oiseau chanteur qui vivait à Hawaii, et qui semble disparu depuis un an. Quarante-vingt pour cent des espèces d'oiseaux de mer sont en déclin en raison des nombreuses menaces, dont la pollution.

The best scientific estimates are that 25 per cent of some 450 bird species that occur regularly in Canada and 30 per cent of sea bird species found in Canada are in population decline. Many of these species are among those whose breeding ranges are found almost exclusively within Canadian borders. As of November, three bird species once found in Canada are now extinct, two are no longer found in our country, 23 are nationally classified as endangered, 10 as threatened and 22 as special concern.

Such numbers paint a picture of a world of steadily diminishing biological diversity generally and bird diversity and abundance specifically. Our fields and woods are getting quieter by the year, our lakes and seas more lonely looking. Rachel Carson's *Silent Spring* is turning more and more into a silent and vacant year. The consequence is not to nature alone but to people as an integral part of nature. Birds provide vital services including pollination, seed dispersal, insect control and decomposition.

It stands to reason, then, that with an estimated 20 to 25 per cent reduction in the number of individual birds since 1500, such services are being undermined. Indeed, in a December 2004 paper in the peer reviewed *Proceedings of the National Academy of Sciences*, the authors suggest that avian populations and dependent services are declining faster than species extinctions would indicate.

Beyond services of importance to the functioning of ecosystems, wild birds are still a source of sustenance in some places, such as in the Canadian Arctic, and can remain so with effective conservation. Within the present context, a species of particular importance is the thick-billed murre, the predominant seabird in winter waters off the south coast of Newfoundland and a source of food for people in the Arctic and Newfoundland.

Birds also simply provide inspiration and joy to billions of people. From totem poles and ceremonial feathers, to Margaret Craven's poignant novel *I Heard the Owl Call My Name*, to Anne Murray's *Snowbird*, to the rock group The Eagles, to sports teams such as the Toronto Blue Jays, birds have helped give meaning to the human experience.

We have before us a true crisis, the crisis of steadily diminishing biodiversity to which oily bilge water discharge contributes. This discharge killing seabirds off Canada's coast was first reported from Newfoundland in the late 1950s. The issue has thus been before Canadians and decision makers for more than half a century, reflecting the unfortunate human tendency for sluggish response to emerging environmental crises. Witness the pace of action on the threat of climate change.

Selon les meilleures estimations scientifiques, 25 p. 100 des 450 espèces d'oiseaux et 30 p. 100 des espèces d'oiseaux de mer que l'on trouve au Canada sont des populations en déclin. L'aire de reproduction de certaines de ces espèces se trouve presque exclusivement à l'intérieur des frontières canadiennes. Selon les données de novembre dernier, 3 espèces d'oiseaux du Canada se sont éteintes, 2 sont introuvables dans le pays, 23 sont classées comme étant en voie de disparition, 10 sont menacées et 22 font partie des espèces préoccupantes.

De tels chiffres illustrent à quel point la biodiversité, la diversité et l'abondance des oiseaux diminue. Nos champs et nos forêts sont de plus en plus calmes, nos lacs et nos rivières sont de plus en plus vides. Le livre de Rachel Carson, *Printemps silencieux*, est d'actualité, et on peut même dire que c'est à l'année que la nature sera silencieuse et sans vie. Les conséquences ne se font pas sentir uniquement sur la nature, mais aussi sur les êtres humains, qui font partie intégrante de la nature d'ailleurs. Les oiseaux font des choses essentielles, soit la pollinisation, la dispersion des graines, le contrôle des insectes et la décomposition.

Il est clair que la diminution de 20 à 25 p. 100 des oiseaux depuis 1500 fait qu'ils font moins de ces activités bénéfiques. Ainsi, dans un article rédigé en décembre 2004 dans la revue *Proceedings of the National Academy of Sciences*, les auteurs suggèrent que la population aviaire et que les activités des oiseaux déclinent plus rapidement que ce qu'on estime si on se fie uniquement aux données sur l'extinction des espèces.

En plus des activités importantes est nécessaires que des oiseaux font pour les écosystèmes, les oiseaux sont encore une source de nourriture dans certaines régions, comme dans l'Arctique canadien; et ils pourront continuer à nourrir des populations si l'on met en place des mesures de conservation efficaces. Le guillemot de Brünnich est une espèce importante actuellement : il s'agit d'un oiseau de mer qui prédomine dans les eaux froides situées au large de la côte Sud de Terre-Neuve et qui est une source de nourriture pour les habitants de l'Arctique et de Terre-Neuve.

Les oiseaux sont aussi tout simplement une source d'inspiration et de joie pour des millions de personnes. Les oiseaux sont présents dans la vie des humains, par exemples les totems et les plumes cérémoniales, le roman poignant de Margaret Craven, *I Heard the Owl Call My Name*, la chanson *Snowbird* de Anne Murray, le groupe rock The Eagles et des équipes de sport comme les Blue Jays de Toronto.

Nous sommes en présence d'une vraie crise, la diminution constante de la biodiversité, laquelle est causée en partie par les déversements des huiles de fond de cale. Ces déversements qui tuent les oiseaux de mer au large de la côte canadienne ont été rapportés pour la première fois à Terre-Neuve à la fin des années 50. Cela fait donc plus d'un demi siècle que les Canadiens et les décideurs sont au courant, et cela reflète la malheureuse tendance des humains d'être peu sensibles aux crises environnementales. Prenez l'exemple de la menace du changement climatique.

Canada needs passage of Bill C-15 for at least the following reasons: First, with ongoing incidents of oiled birds at sea, the latest being yet another spill off the southeast coast of Newfoundland in late February, it is clear that Canada has become a dumping ground for oily bilge water that irresponsible players in the shipping industry have learned to exploit. Bill C-15 is aimed at deliberate and chronic offenders, not good operators.

Second, existing Canadian legislation concerning oily bilge water discharge lacks clarity and clout regarding the pursuit and prosecution of offences and has thus proven ineffective. Witness Canada's prosecution success to date. Bill C-15 will help to clarify and strengthen the enforcement regime.

Third, and related to the above point, because of our relative inability to protect birds from oiling at sea, Canada is lagging in fulfilling our existing international commitments to protect migratory birds pursuant to the Migratory Birds Convention. Bill C-15 will help rectify this deficiency in our environmental performance.

While we know oily bilge water discharge has killed tens of millions of seabirds in Canadian waters up to today, we are left to wonder, in the absence of concrete information, what long-term, lasting effects this pollution has had and continues to have on the marine environment and on economic activity dependent on a healthy marine environment.

The organizations before you today are strongly supportive of Bill C-15. We know that there is wide spread support throughout the rest of the conservation community. We are pleased to see expressions of support for the bill coming in from such diverse interests as tourism operators, Petro-Canada and the Minister of the Environment for the Government of Newfoundland and Labrador.

We are also confident that the vast majority of the Canadian public is behind this bill. My colleagues at the table will now speak to some of the specific concerns and fears that have been raised about Bill C-15.

Before I turn the microphone to Ms. Elmslie, we do wish to offer to honourable senators a copy of BirdLife International's 2004 overview report on the state of the world's birds. It is a summary report with lots of pictures and graphics. It is quite compelling. We will be sure to leave copies of this report with the clerk of the committee at the close of proceedings today. Thank you again for the opportunity to appear before your committee.

Ms. Kim Elmslie, Emergency Relief Representative, International Fund for Animal Welfare: Honourable senators, thank you for the opportunity to appear before you today. In the role of the emergency relief campaigner for IFAW I have engaged in rehabilitating oiled birds impacted by catastrophic spills

Le Canada doit adopter le projet de loi C-15 pour les raisons suivantes : Premièrement, il faut réagir aux incidents continus d'oiseaux souillés par les hydrocarbures en mer, le dernier événement de la sorte étant un autre déversement au large de Terre-Neuve à la fin de février; il est clair que le Canada est devenu un dépotoir pour le déversement des eaux souillées par l'huile de fond de cale qui fait le bonheur de certains irresponsables de l'industrie du transport. Le projet de loi C-15 vise les contrevenants qui font des déversements de manière délibérée et répétée, et non les bons exploitants.

Deuxièmement, les lois qui existent actuellement au Canada et qui portent sur le déversement des eaux de cales huileuses ne sont pas claires au sujet des poursuites à l'endroit des contrevenants et ce sont avérées inefficaces. Faites-le compte des poursuites réussies au Canada jusqu'à présent. Le projet de loi C-15 permettra de clarifier et de renforcer le régime d'application de la loi.

Troisièmement, et cela est lié avec le deuxième point, étant donné notre incapacité relative à protéger les oiseaux contre le mazoutage en mer, le Canada manque aux engagements internationaux qu'il a pris pour protéger les oiseaux migrateurs selon la Convention concernant les oiseaux migrateurs. Le projet de loi C-15 aidera à rectifier ce problème.

Bien que nous savons que les déversements d'eaux de cale huileuses ont tué des dizaines de millions d'oiseaux de mer dans les eaux canadiennes jusqu'à présent, nous ignorons, en raison de l'absence de données concrètes, quels seront les effets à long terme de cette pollution sur le milieu marin et sur l'activité économique qui est tributaire d'un milieu marin sain.

Les organismes présents aujourd'hui appuient fortement le projet de loi C-15. Nous savons que la majorité des groupes de conservation aussi. Nous sommes heureux de constater que cet appui provient d'intérêts très divers, comme des exploitants d'entreprises touristiques, Pétro-Canada et le ministre de l'Environnement du gouvernement de Terre-Neuve-et-Labrador.

Nous pensons également que la grande majorité des Canadiens appuient le projet de loi. Mes collègues présents à la table vont maintenant parler de certaines préoccupations et craintes qui ont été soulevées au sujet du projet de loi C-15.

Avant de passer le micro à Mme Elmslie, je souhaite offrir aux honorables sénateurs un exemplaire du rapport général de 2004 de BirdLife International, lequel contient un survol de la situation des oiseaux dans le monde. C'est un rapport sommaire qui contient beaucoup de photos et de graphiques. Il est très agréable à consulter. Nous allons laisser des exemplaires de ces rapports au greffier du comité à la fin de la séance. Je vous remercie encore une fois de m'avoir permis de témoigner devant votre comité.

Mme Kim Elmslie, représentante pour les secours d'urgence, Fonds international pour la protection des animaux : Honorables sénateurs, je vous remercie de me donner l'occasion de témoigner devant vous aujourd'hui. En tant que responsable des secours d'urgence du Fonds international pour la protection des animaux,

around the world. It is poignant that I am presenting to you on March 24, the sixteenth anniversary of the Exxon oil spill disaster.

IFAW is working globally on campaigns to protect seabirds from the impact of illegally and deliberately dumped bilge oil. The International Fund for Animal Welfare, like the groups here today and like many environmental and animal protection groups across the country, are fully in support of Bill C-15 as it is currently worded.

IFAW was founded in Canada in 1969 and has offices in 14 countries that seek to promote animal welfare and conservation policies to advance the well-being of both animals and people. There are more than 50,000 supporters in Canada and there are 2 million supporters globally.

I have prepared a short presentation for you today based on the information that was submitted in my brief on Monday. I will provide an overview of the impact of deliberate oil pollution in Canada, present support for the need for minimum fines, address the issue of accidental spills and discuss how Bill C-15 is good for legitimate ship operators.

It is estimated that there is more oil entering the oceans from the illegal and deliberate dumping of bilge oil than from catastrophic oil spills. A 2003 report of the National Academy of Sciences, estimates that vessels discharge more than 25 million gallons of petroleum into North American waters annually. This waste oil that is illegally discharged into our oceans is taking a serious toll on fragile marine life.

Three hundred thousand seabirds are dying every year off the coast of Newfoundland due to the illegal and deliberate dumping of bilge oil. I wish to talk to you specifically about the impact that bilge oil is having on birds in Atlantic Canada.

More than 30 million seabirds reside and migrate through the nutrient rich waters of the Grand Banks off the coast of Newfoundland. This is also one of the busiest shipping areas in the world. It is impossible to estimate the exact number of ships transiting the North Atlantic, as vessels that are not calling on a Canadian port are not required to announce their presence. What is known is that some irresponsible vessel operators are illegally and deliberately dumping their bilge oil into this critically important bird habitat. That is a Canadian problem and one that is not seen in the U.S. The currents in the Atlantic Ocean bring the birds onshore, whereas on the Pacific coast the currents push the birds offshore where the bodies and carcasses often cannot be found.

le FIPA, j'ai voyagé partout dans le monde pour aider à réhabiliter des oiseaux mazoutés à la suite de déversements catastrophiques. Je suis émue de faire mon témoignage aujourd'hui, le 24 mars, alors que c'est le 16e anniversaire du tragique accident de l'Exxon Valdez.

Le FIPA fait à l'échelle internationale des campagnes pour protéger les oiseaux de mer des impacts des déversements illégaux et délibérés d'huile de fond de cale. Le FIPA, comme d'autres groupes présents ici aujourd'hui et comme un bon nombre de groupes de protection environnementale et de protection des animaux du pays, nous appuyons totalement le projet de loi C-15 dans son libellé actuel.

Le FIPA a été fondé au Canada en 1969, possède des bureaux dans 14 pays et cherche à promouvoir des politiques de protection des animaux et de conservation afin de protéger les animaux et les humains. Cet organisme compte plus de 50 000 sympathisants au Canada et deux millions dans le monde.

J'ai préparé à votre intention une courte présentation en me basant sur le mémoire que je vous ai présenté lundi. Je vais tout d'abord faire un survol des impacts de la pollution délibérée aux hydrocarbures au Canada, puis je vais expliquer la raison pour laquelle nous sommes en faveur des amendes minimales, parler des déversements accidentaux et montrer que le projet de loi C-15 est une bonne chose aussi pour les exploitants de navires légitimes.

On estime que dans les océans, il y a plus d'hydrocarbures qui proviennent de déversements d'huile de fond de cale illégaux et délibérés que d'accidents. Un rapport publié en 2003 par le National Academy of Sciences estime qu'en Amérique du Nord, les navires déversent plus de 25 millions de gallons de pétrole par année. Ces déversements de pétrole illégaux dans nos océans ont des effets graves sur la vie marine fragile.

Trois cent mille oiseaux de mer meurent chaque année au large des côtes de Terre-Neuve en raison des déversements d'huile de fond de cale illégaux et délibérés. J'aimerais attirer votre attention sur l'impact de ces déversements sur les oiseaux dans le Canada atlantique.

Plus de 30 millions d'oiseaux de mer vivent et migrent dans les Grands Bancs de Terre-Neuve, et se nourrissent des nutriments présents en grandes quantités dans les eaux de ces Grands Bancs, aux larges des côtes de Terre-Neuve. Cette zone est aussi l'une des plus achalandées au monde en matière de transport par navires. Il est impossible d'estimer le nombre exact de navires qui passent dans l'Atlantique Nord, car les navires qui ne s'arrêtent pas dans un port canadien ne sont pas tenus d'annoncer leur présence. Ce que l'on sait, c'est que certains exploitants irresponsables de navires déversent illégalement et délibérément leur huile de fond de cale dans cet habitat important pour les oiseaux. C'est un problème qui existe au Canada, et non aux États-Unis. Les courants dans l'océan Atlantique amènent les oiseaux touchés vers les rives, mais dans le Pacifique, les courants transportent les oiseaux au large, c'est pourquoi on n'y retrouve pas les corps et les carcasses.

According to data collected by the Canadian Wildlife Service, between 1984 and 1992, 62 per cent of bird carcasses found on beaches were oiled, whereas along the eastern seaboard of the United States, oiling rates are only found of 2.5 per cent.

Laboratory analysis shows that 90 per cent of the oil found on these birds comes from machinery spaces that can only enter the water through deliberate or negligent acts. The amount of oil discharged by a single vessel may seem small when compared to catastrophic oil spills that make major media headlines such as the *Prestige* oil spill off the coast of Spain in 2002, or the notorious Exxon *Valdez* spill in 1989. However, a drop of oil the size of a quarter is enough to kill a sea bird in the cold waters of the North Atlantic.

Research conducted at Memorial University has proven that 300,000 seabirds are dying off the coast of Newfoundland due to illegal bilge oil. This is the same number of birds that died in the Exxon *Valdez* spill. For all intents and purposes, Canada is facing an environmental crisis just as catastrophic to seabirds as Exxon; the difference is that we are facing it every year. Clearly, Canada has become a dumping ground for unscrupulous shippers.

There is a need for minimum fines in Canada. At the beginning of March this year, the news was filled with reports of eider ducks covered in oil washing up on the beaches of Southeastern Newfoundland. When chemical analysis was performed on oil samples taken from the feathers of the ducks, it was found to be the oily bilge from a vessel passing through the area. In late November 2004, I was in Newfoundland when oiled murrelets were washing up on the same beaches. A passing vessel had also oiled these birds.

It is important to note that this was at the same time that the *Terra Nova* oil spill happened. There was already oil in the water. Unscrupulous vessels that were passing through were taking advantage of the oil that was in the water already to illegally dispose of their bilge.

Our enforcement record in Canada has not been good. Unscrupulous ship operators are aware of Canada's poor track record when it comes to prosecuting offending vessels. Of the cases investigated, only a small number actually lead to prosecutions. Between 2000 and 2002, only one case per year was from Newfoundland. In the few cases that are prosecuted, small fines have been imposed. Small fines do not act as a deterrent for polluters, it is merely a part of the cost of doing business. The highest fine to date in Canada is \$170,000. On average, fines are approximately \$40,000. Although the fines handed out by Canadian courts are increasing, they are substantially lower than similar cases in the United States.

Selon les données recueillies par le Service canadien de la faune, entre 1984 et 1992, 72 p. cent des carcasses d'oiseaux retrouvées sur les plages étaient mazoutées, alors que le long des côtes américaines, seulement 2,5 p. cent sont mazoutées.

Selon des analyses de laboratoire, 90 p. cent de l'huile retrouvée sur ces oiseaux provient de chambres des machines, et la seule manière dont cette huile a pu se retrouver dans l'eau, c'est par des déversements délibérés ou des actes de négligence. La quantité d'hydrocarbures déversés par un seul navire peut sembler petite lorsqu'on compare aux déversements catastrophiques qui font la une des journaux, comme le déversement du *Prestige* au large de la côte de l'Espagne en 2002 ou la catastrophe de l'*Exxon Valdez* en 1989. Cependant, une seule goutte de pétrole de la taille d'un vingt-cinq sous suffit pour tuer un oiseau de mer dans les eaux froides de l'Atlantique Nord.

Selon des recherches effectuées au Memorial University, 300 000 oiseaux de mer meurent au large des côtes de Terre-Neuve à la suite de déversements d'huile de fond de cale illégaux. Cela représente la même quantité d'oiseaux morts à la suite du tragique déversement de l'*Exxon Valdez*. Le Canada est donc aux prises avec une crise environnementale aussi catastrophique pour les oiseaux de mer que l'accident de l'*Exxon Valdez*; la différence, c'est que nous subissons cela à chaque année. Le Canada est devenu un dépotoir pour les expéditeurs sans scrupule.

Il faut établir des amendes minimales au Canada. Au début du mois de mars, les médias foisonnaient d'articles sur des eiders couverts d'hydrocarbures retrouvés sur les plages dans le sud-est de Terre-Neuve. Selon les analyses chimiques effectuées à partir des échantillons d'huile prélevés sur les plumes de ces oiseaux, il s'agissait de l'huile de fond de cale d'un navire qui passait par là. À la fin de novembre 2004, j'étais à Terre-Neuve lorsque des guillemots mazoutés ont été retrouvés sur les mêmes plages. Un navire qui passait par là avait déversé des hydrocarbures.

Il est important de noter que cela se passait à la même période que le déversement du *Terra Nova*. Il y avait déjà des hydrocarbures dans l'eau, alors les exploitants de navire sans scrupule qui passaient par là en ont profité pour déverser en toute illégalité leurs eaux de fond de cale.

Le Canada n'est pas très doué en matière d'exécution de la loi. Les exploitants de navire sans scrupule le savent. Parmi les cas ayant été sous enquête, seul un petit nombre a fait l'objet de poursuites. Entre 2000 et 2002, seule un cas par année faisant l'objet de poursuites provenait de Terre-Neuve. Dans quelques cas, de petites amendes ont été imposées. Les petites amendes n'empêchent pas les pollueurs d'agir, car ceux-ci les intègrent simplement dans leurs coûts d'exploitation des navires. L'amende la plus élevée imposée au Canada jusqu'à présent est de 170 000 \$. En moyenne, les amendes sont d'environ 40 000 \$. Bien que les amendes imposées par les tribunaux canadiens augmentent, elles sont beaucoup moins élevées que celles imposées aux États-Unis pour des causes similaires.

I wish to place on the record some recent examples of fines in Canada: In May 2004, a \$170,000 fine; November 2002, a \$125,000 fine; April 2002, a \$45,000 fine; and in February 2002, another \$125,000 fine. These figures are in Canadian dollars.

I also have some recent examples of fines handed out in the United States: In February 2005, there were two different fines, one of U.S. \$2 million and one of U.S. \$1 million; in June 2004, there was a fine of U.S. \$3.5 million; and in July 2003, a fine of U.S. \$750,000.

The threat of a fine creates a deterrent not to pollute. By keeping fines low in Canada, we have built an economic environment in which it pays to pollute. By including minimum fines in this bill, Canada would demonstrate its determination to send a strong signal to all ship operators that this country's waters are not a safe haven for polluters. Minimum fines would also ensure that penalties in Canada are comparable with those imposed in other countries.

In the event of an accidental or minor spill, Crown prosecutors would be required to exercise their judgment as to whether to pursue charges under the Migratory Birds Convention Act or the Canadian Environmental Protection Act. Part of their decision would include an assessment of whether or not to do so would be in the public interest or would bring the justice system into disrepute. Prosecutors have the option of not proceeding or of using the Canada Shipping Act that specifies no minimum fines.

It is important to note that Bill C-15 is quite explicit in its proposed section 5.1(3)(a) that an offence has not occurred if a deposit is allowed under the Canada Shipping Act. The Canada Shipping Act picks up all MARPOL rules, including exemptions for accidents.

Bill C-15 will make the polluters pay, and that is good for legitimate ship operators. Bill C-15 targets activities that are already illegal. Irresponsible shipping practices are killing seabirds and unscrupulous ship operators are making the entire shipping industry look bad. High fines will not only deter this practice, but also put those vessels that choose to operate illegally at an economic disadvantage. Legitimate ship operators should not be penalized for the time and money they spend legally disposing of their bilge oil at onshore waste reception facilities. Ultimately, IFAW and the organizations here would like to see the end of all illegal and deliberate bilge oil dumping in Canadian waters. A single bird dying as a result of a deliberate and illegal act of

J'aimerais que l'on note dans le compte rendu certains exemples récents des amendes imposées au Canada : en mai 2004, on a imposé une amende de 170 000 \$; en novembre 2002, une amende de 125 000 \$; en avril 2002, une amende de 45 000 \$; et en février 2002, il y a eu une autre amende de 125 000 \$. Ces chiffres sont en dollars canadiens.

J'ai également des exemples des amendes imposées récemment aux États-Unis : en février 2005, les Américains ont imposé deux amendes différentes, une de 2 millions de dollars US et une de 1 million de dollars U.S.; en juin 2004, il y a eu une amende de 3,5 millions de dollars U.S. et en juillet 2003, une de 750 000 \$U.S.

La menace d'une amende est un élément dissuasif pour les pollueurs. En imposant des amendes peu coûteuses au Canada, nous avons créé un contexte économique où il est payant de polluer. En incluant des amendes minimales dans le projet de loi, le Canada enverrait un signal puissant à tous les exploitants de navire qui leur dirait que les eaux de ce pays ne sont pas des dépotoirs pour les pollueurs. L'imposition d'amendes minimales nous permettrait d'imposer des pénalités comparables à ce que se fait ailleurs dans le monde.

Dans l'éventualité d'un déversement accidentel ou mineur, les procureurs de la Couronne pourraient exercer leur jugement à savoir s'ils entament des poursuites en vertu de la Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs ou de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement. Leur décision dépendrait en partie de la détermination du choix, en fonction de l'intérêt public ou pour éviter de jeter le discrédit sur le système judiciaire. Les procureurs ont le choix d'entamer des poursuites ou d'utiliser la Loi sur la marine marchande du Canada, qui ne fait état d'aucune amende minimale.

Il importe de noter que le projet de loi C-15 est tout à fait explicite dans l'alinéa 5.1(3)(a) proposé, qui stipule qu'aucune infraction n'a été commise si l'immersion ou le rejet est autorisé sous le régime de la Loi sur la marine marchande du Canada. En effet, la Loi sur la marine marchande du Canada applique toutes les règles de la MARPOL y compris les exemptions pour cause d'accidents.

Le projet de loi C-15 va faire payer les pollueurs, et c'est une bonne chose pour les exploitants de navires respectueux de la loi. Le projet de loi C-15 vise les activités qui sont déjà illégales. Les pratiques irresponsables qu'appliquent les transporteurs maritimes tuent les oiseaux marins et les exploitants de navires peu scrupuleux font mauvaise presse à toute l'industrie du transport. Des amendes élevées non seulement décourageront cette pratique, mais elles désavantageront sur le plan économique les navires dont les exploitants choisissent de s'adonner à des activités illégales. Les exploitants de navires légitimes ne devraient pas être pénalisés pour le temps et les sommes qu'ils dépensent pour vidanger légalement leurs eaux de cale à des installations

pollution is not acceptable. IFAW strongly encourages the Senate to pass this bill without further amendment. It is legislation that is long overdue and desperately needed.

I would now turn to Joshua Laughren.

Mr. Joshua Laughren, Director, Marine Conservation, World Wildlife Fund Canada: I would to thank the Senate committee for the opportunity to make this presentation to you today.

WWF was established globally in 1961. We have offices and projects in over 100 countries. WWF Canada was established in 1967 by the Honourable Senator Alan Macnaughton. Our offices in Canada are in Toronto, Ottawa, Northwest Territories, Vancouver, Prince Rupert, Montreal and Halifax. We serve more than 60,000 members across Canada. We have been working on the issue of bilge dumping and its effect on seabirds and the environment for over three years.

I will start by stating some points where I will assume we are in some agreement. I will then discuss why WWF believes that Bill C-15 is not only consistent with international law but necessary to live up to our commitments. We are all agreed that illegal bilge dumping is a serious issue in Canada and is causing unacceptable harm to environment and wildlife. Nobody argues that this should or can continue. The majority of shipping companies and individuals in shipping are good environmental performers. We are dealing here with a persistent minority.

The reason it is such a problem in Canada is twofold. One is that we are blessed with globally outstanding seabird populations. That is good. The other is that fines in Canada have been lower than those in other jurisdictions, especially the U.S., leading to an incentive to dump in Canada's waters. The question at hand is whether Bill C-15 will help solve this problem in a fair and equitable manner.

We believe it will. We believe that Canada is consistent with the intent of MARPOL, which is the international convention that regulates oil discharges at sea. One of the objectives of the MARPOL convention is to achieve the complete elimination of intentional pollution of the marine environment by oil and other harmful substances, and the elimination of accidental discharge of such substances.

côtières de réceptacles à déchets. En bout de ligne, IFAW et les organismes présents ici voudraient que cesse le déversement délibéré des huiles de cale dans les eaux canadiennes. Il est inacceptable que même un seul oiseau meure par suite d'un acte délibéré et illégal de pollution. IFAW encourage vivement le Sénat à adopter ce projet de loi sans autre amendement. C'est une mesure législative qui aurait dû être adoptée il y a longtemps et dont on a désespérément besoin.

Je vais maintenant laisser la parole à Joshua Laughren.

M. Joshua Laughren, directeur, Programme de conservation marine, Fonds mondial pour la nature Canada : Je tiens à remercier le comité sénatorial de me donner l'occasion de témoigner devant vous aujourd'hui.

Le Fonds mondial pour la nature Canada a été établi dans le monde entier en 1961. Nous avons des bureaux et des projets dans plus de 100 pays. Le Fonds mondial pour la nature Canada a été créé en 1967 par l'honorable sénateur Allan Macnaughton. Nous avons des bureaux au Canada à Toronto, à Ottawa, dans les Territoires du Nord-Ouest, à Vancouver, à Prince Rupert, à Montréal et à Halifax. Nous desservons plus de 60 000 membres dans tout le pays. Nous travaillons depuis plus de trois ans sur le problème du déversement des huiles de cale et des effets de ce déversement sur les oiseaux marins et l'environnement.

Je commencerai par énumérer certains points sur lesquels je présume qu'il y a un certain degré d'entente. J'exposerai ensuite les raisons pour lesquelles le Fonds mondial pour la nature Canada est d'avis que le projet de loi C-15, non seulement est compatible avec le droit international, mais aussi est indispensable pour nous permettre de respecter nos engagements. Nous sommes tous d'accord pour reconnaître que le déversement illégal des huiles de cale est un problème grave au Canada et qu'il cause des torts inacceptables à l'environnement et à la faune. Personne n'irait dire que ces activités devraient ou peuvent continuer. La majorité des sociétés de transport et des particuliers qui transportent des marchandises n'endommagent pas l'environnement. Il s'agit en l'occurrence d'une minorité qui persiste dans ces activités.

Deux raisons expliquent pourquoi ce problème a une telle importance au Canada. La première, c'est que nous avons la chance de posséder des populations d'oiseaux marins exceptionnelles dans le monde. C'est une bonne chose. L'autre c'est que les amendes imposées au Canada ont été bien inférieures à celles qu'imposent d'autres pays, surtout les États-Unis, ce qui a encouragé les exploitants de navires à déverser leurs huiles dans les eaux canadiennes. La question qui se pose c'est de savoir si le projet de loi C-15 parviendra à résoudre ce problème d'une façon juste et équitable.

Nous sommes d'avis qu'il y parviendra. Nous croyons que le Canada respecte les intentions de MARPOL, la convention internationale qui vise la prévention de la pollution par les navires. L'un des objectifs de la convention MARPOL est d'aboutir à l'élimination totale de la pollution intentionnelle de l'environnement marin par des huiles de cale et autres substances nuisibles, et d'éliminer le déversement accidentel de telles substances.

Clearly, Bill C-15 follows the spirit of that convention. Further, this bill does not change the MARPOL standard of 15 parts per million of how much oil can legally be disposed of or dumped, which is also reflected in the Canada Shipping Act. That remains unchanged. It has been argued before this committee that we should leave such matters as international shipping to the international community and not try to address them in Canadian law. In fact, we already have two international or multinational conventions that clearly spell out our obligations in Canada to stop illegal discharge and protect birdlife in our waters. Both MARPOL and the Migratory Birds Convention Act clearly spell out our obligations here.

I am not sure what clear direction could be provided from the international community. Any international convention to which Canada signs must be legislated at the national level to come into effect. It is our view that Bill C-15 will do exactly that. Further, one could argue that we are currently in contravention of these agreements that we have already signed because we have consistently, over a number of years, failed to control illegal bilge dumping in our waters.

Canada is not going it alone in cracking down on illegal dumping. The U.S, as we have heard, has stronger laws and has proven to be very aggressive in prosecuting bilge dumping offences in their waters, as evidenced by much higher fines. The EU has designated much of its coastal waters as zero discharge areas, where no parts per million of oil are allowed. That is a higher standard than we have in either Bill C-15 or the Canada Shipping Act. This includes large areas such as the Mediterranean, the Baltic Sea and the North Sea. There is currently an EU directive that appears to be nearing completion that we understand will be stronger than Bill C-15. Canada is not leaping out front here. Canada is just catching up.

It has further been argued that Canadian vessels will be held to a higher standard and that we cannot prosecute foreign vessels, thus putting Canadian shippers at a disadvantage. Under the Law of the Sea and under MARPOL, nations have the right and, indeed, the obligation to set and enforce legislation to protect their waters. However, there are some rules in international law for how we may, for example, board and search foreign vessels and under what conditions. To be clear, that distinction exists already under the Law of the Sea and is not made in this bill. The drafters of Bill C-15 have taken this into account by ensuring that ministerial consent is granted before detaining foreign vessels, so this can be done on a case-by-case basis. The standard to which

Le projet de loi C-15 respecte nettement l'esprit de cette convention. En outre, il ne modifie pas la norme établie par MARPOL de quinze parts par million pour ce qui est de la quantité d'huile qui peut être légalement immergée ou rejetée, norme que stipule également la Loi sur la marine marchande du Canada. Cela ne change pas. Certains ont fait valoir devant votre comité que l'on devrait laisser des questions telles que le transport international à la communauté internationale et ne pas chercher à en traiter dans le droit canadien. De fait, nous avons déjà deux conventions internationales ou multinationales qui énoncent clairement l'obligation qu'a le Canada de faire cesser le déversement illégal de substances nocives dans nos eaux et de protéger les oiseaux marins. La convention MARPOL et la Loi sur la convention concernant les oiseaux migrateurs énoncent clairement nos obligations.

Je ne vois pas vraiment quelle orientation claire la communauté internationale pourrait donner. Toute convention internationale dont le Canada est signataire doit être légiférée au niveau national pour prendre effet. Nous sommes d'avis que le projet de loi C-15 jouera exactement ce rôle. En outre, on peut faire valoir que nous contrevenons actuellement aux accords que nous avons déjà signés parce que nous avons constamment échoué, au fil des années, à prévenir le déversement illégal des huiles de cale dans nos eaux.

Le Canada n'est pas le seul à prendre des mesures pour interdire le déversement illégal. Les États-Unis, on nous l'a dit, ont une législation plus rigoureuse et sont révélés très agressifs dans leur lutte contre les infractions relatives au déversement des eaux de fond de cale dans leurs eaux, comme en font foi les amendes plus élevées qu'ils imposent. Les États-Unis ont désigné la majorité de leurs eaux côtières comme des zones où tout déversement est interdit, où pas la moindre part par million d'eau de soute n'est autorisée. C'est une norme plus élevée que celle que prévoit le projet de loi C-15 ou la Loi sur la marine marchande du Canada. Cette norme comprend de vastes régions telles que la Méditerranée, la mer Baltique et la mer du Nord. L'Union européenne est en train de préparer une directive, qui semble devoir être bientôt prête et qui, paraît-il, sera plus sévère que le projet de loi C-15. Le Canada n'est donc pas un pionnier; il ne fait que se rattraper.

On nous a fait valoir que les navires canadiens seraient restreints à une norme plus rigoureuse et que nous ne pouvons pas poursuivre des navires étrangers, ce qui place les transporteurs canadiens dans une situation désavantageuse. En vertu du droit de la mer et de la convention MARPOL, les pays ont le droit et, à vrai dire l'obligation d'adopter des mesures législatives et de les faire appliquer pour protéger leurs eaux. Cependant, il existe certaines règles de droit international sur la façon dont nous pouvons, par exemple, accoster et perquisitionner des navires étrangers et dans quelles conditions. Pour être précis, cette distinction existe déjà en vertu du droit maritime et ne se retrouve pas dans ce projet de loi. Les rédacteurs du projet de loi C-15 en

foreign and Canadian vessels will be held under the law is identical, even if the process is different in each case in accordance with international law.

Concerns have been raised that the bill will have a negative effect on northern and coastal communities. We hope not, obviously, and we think that, since there are no increased standards or regulations under this bill, it is only targeting already illegal activities. We do not believe it will be the case and, as a matter of fact, we would argue that the current situation is adversely affecting coastal communities in the Arctic and in Newfoundland and Labrador. For example, the very birds killed by illegal bilge dumping off the coast of Newfoundland, such as thickbilled murrelets, breed in Arctic waters in the summer and are important resources for Inuit and northern people. There is also a legal hunt for some species in Newfoundland, such as the eider duck. Every bird killed in oiling is one less bird available for a legal harvest. At 300,000 seabirds off Newfoundland alone, the numbers here are not inconsequential.

As well, tourism is of growing economic importance in both Newfoundland and Labrador and in the Arctic. This tourism is largely based on the pristine nature of the environment and the abundant wildlife, both of which are put in needless jeopardy because of illegal bilge dumping. I believe the committee has correspondence from a Newfoundland-based tourism operator to this effect. By reducing bilge dumping, we would argue that Bill C-15 is helping to maintain these resources and opportunities for coastal communities.

Finally, WWF would be the first to argue that we need greater enforcement, but enforcement needs a supportive legal framework in order to be effective, and we feel that is lacking at present. Without Bill C-15, we worry that a greater investment in surveillance enforcement will lead to Canada detecting more illegal oil spills, for which we often cannot make an arrest, arresting vessels we cannot prosecute and, when we are successful in getting convictions, applying fines that do not act as a deterrent.

Bilge dumping has been a problem in Canada for at least 50 years and probably as long as shipping has gone on. Without Bill C-15, with its existing strong provisions to bring us in step with the rest of the world, we cannot but conclude that Canada will remain a dumping ground for bad actors in the shipping industry in the foreseeable future. Therefore, we support Bill C-15 in its current form.

ont tenu compte en veillant à ce que le consentement ministériel soit obtenu avant de mettre un navire sous consigne afin qu'on puisse procéder au cas par cas. La loi astreindra à une norme identique les navires étrangers et canadiens, même si la procédure suivie est différente dans chaque cas, en vertu du droit international.

On a dit craindre que le projet de loi ait un effet négatif sur les collectivités septentrionales et côtières. Nous espérons que non, bien sûr, et nous pensons que, étant donné que ce projet de loi ne multiplie pas les règlements et ne rehausse pas les normes, il s'attaque uniquement à des activités qui sont déjà illégales. Nous ne croyons pas que ce sera le cas et à vrai dire, nous soutenons que la situation actuelle a nui aux activités côtières de l'Arctique et de Terre-Neuve-et-Labrador. Par exemple, les oiseaux qui sont victimes du déversement illégal des eaux de fond de cale au large des littoraux de Terre-Neuve, comme les guillemots à bec épais, s'accouplent dans les eaux de l'Arctique pendant l'été et sont une ressource importante pour les Inuits et les populations nordiques. Il y a également une chasse autorisée pour certaines espèces à Terre-Neuve, telles que les eiders. Chaque oiseau marin qui meurt par suite de déversement d'huile est un de moins pour la récolte légale. Comme il y a 300 000 oiseaux marins au large des côtes de Terre-Neuve seulement, les nombres en l'occurrence ne sont pas négligeables.

En outre, le tourisme revêt une importance économique croissante tant à Terre-Neuve-et-Labrador que dans l'Arctique. Ces activités touristiques se fondent en grande partie sur le caractère vierge de l'environnement et sur l'abondance de la faune, des caractéristiques que compromettent les déversements illégaux d'huile de fond de cale. Je crois que le comité a reçu de la correspondance d'un exploitant touristique établi à Terre-Neuve à cet effet. En réduisant le déversement des huiles de fond de cale, nous soutenons que le projet de loi C-15 contribue à protéger ces ressources et opportunités pour les collectivités côtières.

Enfin, le Fonds mondial pour la nature du Canada serait le premier à insister sur la nécessité d'une meilleure application des lois, mais cette application doit s'appuyer sur un cadre légal pour être efficace, et à notre avis, il ne l'est pas à l'heure actuelle. Sans le projet de loi C-15, nous craignons qu'un plus grand investissement dans des mesures d'application de surveillance ne permettra que de déceler un plus grand nombre de déversements illégaux sans nous permettre pour autant, souvent, de procéder à une arrestation; de mettre des navires en consigne contre lesquels on ne pourra pas tenter de poursuite; et, quand on arrivera à obtenir une condamnation, d'imposer des amendes qui n'auront même pas d'effet dissuasif.

Le déversement des huiles de fond de cale est un problème au Canada depuis 50 ans, et ce problème remonte probablement, d'ailleurs, à l'origine du transport maritime. Sans le projet de loi C-15, avec ses dispositions actuelles rigoureuses qui nous mettront sur un pied d'égalité avec le reste du monde, nous ne pouvons que conclure que le Canada restera un lieu de déversement pour les transporteurs qui s'adonnent à des activités illégales, dans un avenir prévisible. Par conséquent, nous appuyons le projet de loi C-15 tel qu'il est actuellement.

Senator Spivak: I am glad you gave us some information on what is happening in the United States, because on Tuesday, when I questioned the shipping operators, they did not give us any information on the United States.

My first question involves the issue of who will be doing the enforcement. It was raised by the shipowners that the pollution prevention officers, of which they claim there are 950 across Canada, would be better suited to do the enforcement than the game wardens, because they are trained, they are already there, and there are many more of them. What is your view of that?

Mr. Laughren: There are more enforcement officers under the Canada Shipping Act. One of the good things that has come about through the introduction of this bill is greater cooperation between Environment Canada and Transport Canada. Apparently, a memorandum of understanding is under way. I see no reason why those two cannot work in concert and apply either piece of legislation as fits the case.

Mr. Rainer: The term “game officer” may connote for some people an image of the game officers of the 1950s or 1960s who were trained to deal with specific areas, perhaps related to deer hunting or whatever. Today’s modern game officers — and I know one fairly well from the Canadian Wildlife Service in Sackville, where I have worked — are highly trained to do what they do in terms of understanding legal procedures and following those legal procedures. As came out in one of the presentations you have heard, they have linkages to the police networks around the world. I am not sure if the pollution prevention officers have that same network. I think their focus is primarily how to stop pollution from getting in the water, and the legal procedures to follow to pursue a particular case. That is the real strength of today’s modern wildlife enforcement officer with the Canadian Wildlife Service.

Senator Spivak: How many are there, and how many will there be? Is that number accurate? Are there 950 or whatever pollution prevention officers? In other words, what in your estimation is the total number who will enforce the act? That is the key. A lot of legislation is more honoured in the breach than in the observance.

Mr. Rainer: One of the positive things I am hearing about this bill is how Transport Canada and Environment Canada are coming together around an MOU and presumably around these kinds of questions. We have 950 pollution prevention officers who have certain training and experience, and we have 55 wildlife game officers who have certain training and experience. It would seem to me logical that, if those two agencies examined those resources, we could have a 1,000 member strong force that could work on this and exchange knowledge.

Le sénateur Spivak : Je me réjouis que nous nous ayez informés de la situation aux États-Unis, parce que mardi, quand j’ai interrogé les exploitants maritimes, ils n’ont donné aucun renseignement au sujet des États-Unis.

Ma première question concerne les services qui seront chargés d’appliquer la loi. Les exploitants des navires ont fait valoir que les agents de prévention de la pollution qui, paraît-il, sont au nombre de 950 dans tout le Canada, seraient beaucoup mieux en mesure de faire appliquer la loi que les garde-chasse, parce qu’ils ont la formation nécessaire, qu’ils sont déjà à pied d’œuvre et qu’ils sont beaucoup plus nombreux. Qu’en pensez-vous?

M. Laughren : Il y a un plus grand nombre d’agents d’exécution de la loi, relativement à la Loi sur la marine marchande du Canada. L’un des avantages qu’a eus la présentation de ce projet de loi, c’est qu’il a favorisé une plus grande collaboration entre Environnement Canada et Transports Canada. Il paraît qu’un protocole d’entente est en voie de préparation. Je ne vois aucune raison qui ferait que ces deux ministères ne puissent pas travailler de concert et appliquer l’une ou l’autre mesure législative selon le cas.

M. Rainer : Le terme « garde-chasse » peut évoquer pour certains l’image des garde-chasse des années 50 et 60, qui étaient formés pour s’occuper d’aspects précis, peut-être en rapport avec la chasse aux cervidés ou que sais-je. Les garde-chasse actuels — il y en a un que je connais assez bien, qui travaille pour le Service canadien de la faune à Sackville, où j’ai travaillé — sont très bien formés pour exécuter leurs fonctions, pour comprendre les procédures légales et les appliquer. Vous avez entendu, dans l’un des témoignages que vous avez reçus, que ces agents ont des liens avec les réseaux de police du monde entier. Je ne suis pas sûr que les agents de prévention de la pollution bénéficient du même réseau. Je suppose qu’ils s’intéressent essentiellement à empêcher la pollution d’atteindre les eaux et aux procédures légales à suivre pour traiter un cas en particulier. Voilà où réside la force réelle des agents d’exécution de la *Loi sur la faune* d’aujourd’hui qui sont à l’emploi du Service canadien de la faune.

Le sénateur Spivak : Combien sont-ils actuellement et combien seront-ils. Est-ce que chiffre est exact? Y a-t-il réellement 950 environ agents de prévention de la pollution? Autrement dit, quel est, selon vous, le nombre total d’agents qui seront chargés de l’exécution de la loi? C’est ça qui compte. Dans bien des cas, on enfreint davantage les lois qu’on les observe.

M. Rainer : L’un des aspects positifs dont j’entends parler, à propos de ce projet de loi, c’est la collaboration qu’il y aura entre Transports Canada et Environnement Canada, qui concluront un protocole d’entente, et à propos sans doute de ce genre de question. Nous avons 950 agents de prévention de la pollution dotés d’une formation et d’une expérience particulières, et nous avons 55 agents de conservation de la faune qui ont également une certaine formation et de l’expérience. Il me paraîtrait logique, si ces deux organismes examinent ces ressources, que nous puissions ainsi avoir un contingent de 1 000 membres qui pourraient travailler dans ce domaine et échanger leurs connaissances.

Senator Spivak: Thank you for that information. In every bill I have dealt with here in the Senate, whenever there is a move towards stronger enforcement, there is a cry that we are criminalizing the innocent and good people. The main point made on Tuesday was the reference to the presumption of innocence and the liability. You did not mention that in your presentation. Would you comment on that aspect? I do not want to be cynical, but because we hear this all the time, it does not mean that there may not be a good, legal reason why this is not a good thing.

Mr. Laughren: We have not spent much time dealing with it. We have read the transcripts and we know that you have asked for opinions on this. It is our view that the strict liability provision is in force in all sorts of Canadian legislation and in legislation throughout the Commonwealth and the United States. This is nothing new. That is how other industries in Canada operate, whether it is forestry, mining or whatever; and whether they are Canadian industries or foreign industries operating in Canada. We think it quite logical that that is the way the shipping industry should operate as well.

The shipping industry is concerned about it because it is a change. One reason that bilge dumping has gone on for so long is that it is seen as, essentially, a traffic violation. It is a small offence. You pay a fine, and you get on with your business. That is one of the reasons it has continued to this date. The arguments against going to strict liability and against larger fines are a signal of that mode of thinking about it. That is why we strongly support this bill. It sends the signal that we need to take something causing this much environmental damage much more seriously.

Senator Spivak: I do not know about the rest of the legislation, and we will be getting legal advice on this, but ship owners have to prove due diligence. They have to prove that it was been an accident or whatever. I am not sure at this point in my mind, although I strongly support the bill, how that procedure differs or is in line with other legislation that has strict liability. How does this fit in with other legislation? Have you taken the time to look at it?

Mr. Rainer: We certainly talked about it in general terms. I believe the Sierra Legal Defence Fund may be presenting to you later on. They have much greater expertise in this area than we have. However, in general, the first point that should be made is that existing legislation that the shipping industry has to adhere to has criminal penalties incorporated in it — the Canada Shipping Act, the Fisheries Act, the Migratory Birds Convention — and those penalties range from six months to five years imprisonment. My understanding is that those kinds of penalties have not been

Le sénateur Spivak : Merci de ces renseignements. Pour chaque projet de loi que j'ai étudié ici au Sénat, chaque fois qu'il est question d'une exécution plus rigoureuse de la loi, les gens se plaignent que l'on va criminaliser les innocents et les braves gens. L'argument principal formulé mardi portait sur la présomption d'innocence et la responsabilité. Vous n'en avez pas parlé dans votre exposé. Voudriez-vous nous donner votre opinion sur cet aspect? Je ne veux pas vous paraître cynique, mais comme nous l'entendons dire tout le temps, cela ne signifie pas qu'il n'existe pas une raison valable et légale que ce ne soit pas une bonne chose.

M. Laughren : Nous n'avons pas passé beaucoup de temps sur cet aspect. Nous avons lu les comptes rendus et nous savons que vous avez demandé l'avis des intéressés sur cette question. Selon nous, la disposition concernant la responsabilité absolue existe dans toutes sortes de mesures législatives du Canada, et aussi du Commonwealth et des États-Unis. Ce n'est rien de nouveau. C'est ainsi que d'autres industries fonctionnent au Canada, que ce soit celle de l'exploitation forestière ou minière, ou que sais-je, et que ce soit des industries canadiennes ou étrangères qui exercent leurs activités au Canada. Nous sommes d'avis qu'il est parfaitement logique que ce soit ainsi que doit fonctionner le secteur du transport maritime.

L'industrie du transport s'en inquiète parce que c'est un changement. Si le déversement des huiles de fond de cale dure depuis si longtemps c'est parce qu'en fait on considérait que ce n'était rien de plus qu'une infraction aux règlements de la circulation. Autrement dit, c'était une infraction de moindre importance. On paie une amende et on continue comme avant. C'est l'une des raisons qui a fait que cette situation a duré jusqu'à maintenant. Les arguments qui s'opposent à la responsabilité absolue et à des amendes plus importantes confirment que c'est là le mode de pensée. Voilà pourquoi nous appuyons vigoureusement ce projet de loi. Il transmet le message que nous devons prendre beaucoup plus au sérieux les activités qui causent autant de dommages à l'environnement.

Le sénateur Spivak : Je ne suis pas au courant du reste de la loi et nous obtiendrons des avis de légistes à ce sujet, mais les exploitants de navires doivent prouver qu'ils font preuve de diligence raisonnable. Ils doivent prouver que le déversement était accidentel ou attribuable à une autre cause. Je ne vois pas pour l'instant, bien que j'appuie vigoureusement le projet de loi, en quoi cette procédure s'écarte ou rejoint d'autres mesures prévoyant une responsabilité absolue. En quoi ce projet de loi concorde-t-il avec d'autres mesures législatives? Vous êtes-vous penchés sur cette question?

M. Rainer : Nous en avons certes parlé en termes généraux. Je crois que le Sierra Legal Defence Fund doit vous faire un exposé plus tard. Il connaît beaucoup mieux que nous cette question. Cependant, en général, le premier argument qu'on devrait faire valoir, c'est que la législation actuelle que doit observer l'industrie du transport maritime comporte des sanctions criminelles — la Loi sur la marine marchande, la Loi sur les pêches, la Loi sur la convention des oiseaux migrateurs — et les sanctions prévues vont de six mois à cinq ans de prison. Je crois comprendre que ce

meted out, but they do exist, so they are already under, if you will, that threat of criminalization. Ironically, Bill C-15 would reduce the maximum prison sentence from five years to three years.

In general, there is the existing framework, and there is enough flexibility built into our court system that factors such as a ship's prior performance and the procedures they have put in place to do their due diligence will be taken into account. As long as a company has done its due diligence, it should have nothing to worry about. They can say that they have procedures and training. They can demonstrate that in front of a judge and make a pretty good case.

Senator Milne: If I may, as a point of clarification, I point out that the due diligence defence in this bill is identical to all other strict liability defences.

The Chairman: On the same subject, Mr. Rainer, you mentioned that, under the existing legislation — putting aside now the question of extending the jurisdiction out to the 200 miles — in respect of something that happens now within the 12-mile limit, successful convictions have never or rarely resulted in the imposition of sentences or fines which are near the maximum presently allowable. How will that change under Bill C-15? If the courts do not impose the largest fines available to them, even in the event of successful prosecution, why would we think that would change?

Mr. Laughren: We hope it will. There are two contributing factors. First, the minimum fine clearly shows the intent of Parliament as to the seriousness of the offence. Second, the discussion around the bill and its passage into law shows to the judicial community the seriousness of Parliament and the will of the Canadian people in this regard. We certainly hope that this contributes. I cannot see it doing anything but improving the situation.

Senator Cochrane: Thank you for appearing. I am from Newfoundland, and I am particularly interested in what has been happening to those birds. Since this bill was introduced, we have had another spill in our waters affecting ducks. To me, that is unheard of. I am sure many vessel owners know that this bill is before Parliament. To think that they would continue discharging bilge oil into our waters and killing our birds is devastating.

Let me ask you, have we had other experiences in other Canadian waters to the extent that has happened on the East Coast?

Ms. Elmslie: I like that you highlighted that you were from Newfoundland, because I was out there holding, not the eider ducks, but the murrelets and the dovekeys that were oiled. There is nothing worse than holding a bird that has been oiled due to an illegal activity.

genre de sanctions n'a pas été imposé, mais elles existent, donc les coupables sont déjà, si on veut, sous la menace de sanctions pénales. Paradoxalement, le projet de loi C-15 réduirait la peine maximale de prison de cinq à trois ans.

En général, il existe un cadre et notre système judiciaire est suffisamment souple pour tenir compte de facteurs tels que les antécédents du navire et les procédures mises en place pour l'exercice d'une diligence raisonnable. Dès qu'une compagnie fait preuve de diligence raisonnable, elle n'a rien à craindre. Elle peut faire valoir qu'elle a des procédures et qu'elle dispense une formation. Elle peut prouver cela devant un juge et bien se défendre.

Le sénateur Milne : Si vous me le permettez, à des fins de précision, j'aimerais dire que la défense fondée sur la diligence raisonnable dans ce projet de loi est identique à tous les autres moyens de défense concernant la responsabilité absolue.

Le président : Sur le même sujet, monsieur Rainer, vous avez dit que, en vertu de la législation actuelle — sans parler de la question d'étendre la juridiction du Canada jusqu'à la limite des 200 milles — relativement à un incident qui se produit actuellement dans la limite de 12 milles, des condamnations probantes n'ont jamais ou ont rarement abouti à l'imposition de peines ou d'amendes qui se rapprochent du montant actuellement autorisé. Comment cela va-t-il changer avec le projet de loi C-15? Si les tribunaux n'imposent pas les fortes amendes qu'ils ont le droit d'imposer, même dans le cas de poursuites favorables, qu'est-ce qui vous fait croire que les choses pourraient changer?

M. Laughren : Nous espérons qu'elles changeront. Deux facteurs y contribuent. D'abord, l'amende minimale signifie nettement l'intention du Parlement, en ce qui concerne la gravité de l'infraction. Deuxièmement, la discussion dont a fait l'objet le projet de loi et son adoption démontre au monde juridique que le Parlement est déterminé, et aussi la volonté des Canadiens à cet égard. Nous espérons certainement que ces facteurs joueront un rôle. Le projet de loi, à mon avis, ne peut faire autrement que d'améliorer la situation.

Le sénateur Cochrane : Merci d'être venu. Je suis originaire de Terre-Neuve et je m'intéresse particulièrement au sort de ces oiseaux marins. Depuis que ce projet de loi a été présenté, il y a eu dans nos eaux un autre déversement d'hydrocarbures qui a fait du tort aux canards. Selon moi, c'est insensé. Je ne doute pas que bien des propriétaires de navires savent que le Parlement étudie ce projet de loi. Il est incroyable que ces propriétaires de navires continuent de déverser leurs huiles de fond de cale dans nos eaux et de tuer nos oiseaux.

J'aimerais vous demander si ailleurs dans les eaux canadiennes, nous avons des situations d'une aussi grande ampleur que ce que l'on observe sur la côte Est?

Mme Elmslie : J'aime le fait que vous disiez que vous êtes de Terre-Neuve, parce que j'étais là-bas pour tenir non pas des eiders à duvet, mais des guillemots et des mergules nains qui étaient mazoutés. Il n'y a rien de pire que de tenir un oiseau qui a été mazouté à cause d'une activité illégale.

Currently, research is being conducted on the Pacific coast of Canada, but, unfortunately, it is difficult to quantify the significance of the impact out there. We do know that ships come in and out of the Port of Vancouver and travel along the coast. To try to quantify the extent of the problem is difficult because the currents push the birds offshore, whereas in Newfoundland, the currents deposit many of the carcasses on the beach and people find them.

As well, in Newfoundland, when ships come over from the great circle route, they spend a lot of time travelling along the East Coast of Canada, so there is more opportunity to spill. On the West Coast of Canada, ships generally come directly into the Port of Vancouver and back out. The Canadian Wildlife Service is trying to address that problem and quantify it, and it is known that, even though there is no data, there still is a problem on the West Coast as well.

Senator Cochrane: You may be the wrong people to ask this next question, and if you cannot answer, that is fine. I was not here on Tuesday to ask our witnesses this question. What does it cost for a ship to go into a port to discharge bilge oil? I understand there are facilities in ports where ships can empty their bilges. It is rather like changing the oil in a car. You pay for that service. Do you know what that costs?

Ms. Elmslie: The cost depends on the size of the vessel and the amount of oil in the bilge. It costs anywhere from \$5,000 to \$10,000. However, for many of these vessels which are on very tight time lines, the consideration is the time that it takes to stop in a port and dispose of this oil. If they can do it while they are in transit, they are saving time, and time in shipping is money. There is a real economic incentive, especially if one knows there is limited surveillance. Although the financial cost is small, \$5,000 to \$10,000, there is also the time that must be spent to do that.

It is just not fair that legitimate ship operators who go into ports and pay those costs have to carry that burden, whereas other ships just dump and get away with it.

The Chairman: We heard on Tuesday that facilities in Canadian ports in particular for the disposal of oily bilge water are insufficient and that some Canadian ports do not have them. Is that correct?

Senator Cochrane: The port of St. John's has them. However, I am not 100 per cent certain about that, but I will find out.

The Chairman: Do any of the witnesses know the answer?

Ms. Elmslie: My understanding is that there is one port section facility in St. John's, but it is lacking. I would agree that more are needed.

The Chairman: I ask the question because the shippers asked us how ships going to Halifax or Saint John are supposed to dispose of this oil if there are no facilities to handle that. They inferred

À l'heure actuelle, des travaux de recherche sont en cours sur la côte Ouest du Canada, mais, malheureusement, il est difficile de quantifier l'importance des répercussions là-bas. Nous savons que des navires transitent par le port de Vancouver et qu'ils naviguent le long de la côte. Il est difficile de quantifier l'importance du problème parce que les courants emportent les carcasses d'oiseaux vers le large, tandis qu'à Terre-Neuve, les courants déposent de nombreuses carcasses sur le rivage et les gens les trouvent.

De même, à Terre-Neuve, lorsque les navires arrivent par la route orthodromique, ils passent beaucoup de temps à naviguer le long de la côte Est du Canada, alors la possibilité de déversement est plus grande. Sur la côte Ouest du Canada, les navires arrivent généralement directement dans le port de Vancouver et en ressortent. Le Service canadien de la faune essaie d'étudier le problème et de le quantifier et on sait, même s'il n'y a pas de données, qu'il y a également un problème sur la côte Ouest.

Le sénateur Cochrane : J'ignore si vous êtes les bonnes personnes à qui poser cette question, mais si vous ne pouvez pas répondre, c'est correct. Je n'étais pas ici mardi pour poser cette question à nos témoins. Combien en coûte-t-il à un navire pour rentrer au port afin de vider l'huile de fond de cale? Je crois savoir qu'il y a des installations dans les ports où les navires peuvent vider leur huile de fond de cale. Est-ce que cela ressemble au fait de changer l'huile dans une voiture. Vous payez pour ce service. Savez-vous combien il en coûte?

Mme Elmslie : Le coût dépend de la taille du navire et de la quantité d'huile dans le fond de la cale. Cela coûte entre 5 000 \$ et 10 000 \$. Cependant, pour un grand nombre de ces navires qui doivent respecter des horaires très serrés, le problème, c'est le temps qu'il faut arrêter dans un port pour se débarrasser de cette huile. S'ils peuvent le faire pendant qu'ils sont en route, ils économisent du temps et, dans le transport maritime, le temps, c'est de l'argent. Il y a un incitatif économique réel, surtout si quelqu'un sait que la surveillance est poreuse. Bien que le coût soit peu élevé, 5 000 \$ à 10 000 \$, il y a le temps qu'il faut consacrer pour faire la vidange.

Il n'est pas juste que les exploitants de navires légitimes qui se rendent dans les ports et qui paient les frais de vidange portent ce fardeau, alors que d'autres navires ne font que déverser leur huile dans l'eau et s'en tirent sans plus de problème.

Le président : Nous avons entendu mardi que les installations dans les ports canadiens, en particulier pour l'élimination des eaux de fond de cale contenant du mazout, sont insuffisantes et que certains ports canadiens en sont dépourvus. Est-ce exact?

Le sénateur Cochrane : Le port de St-John dispose de telles installations. Cependant, je ne suis pas certain à 100 p. 100, mais je vais m'informer.

Le président : Est-ce que l'un des témoins connaît la réponse?

Mme Elmslie : Je crois savoir qu'il y a des installations dans une section du port de St-John, mais elles sont insuffisantes. Je suis d'accord pour dire qu'il en faut plus.

Le président : Je pose la question parce que les exploitants de navires nous ont demandé comment les navires qui se rendent à Halifax ou à St-John sont sensés se débarrasser de cette huile s'il

that there was a shortage of such facilities. We did not ask that specific question, however, we will ask the question of the people whose job it is to know. Do you know that?

Mr. Laughren: I am wary of the argument: “We do not knowingly dump our bilge. Good operators do not do that. It does not happen. However, we did it because there were no facilities.” I am missing the connection there. I do not want to totally negate the problem. If there is a need for more facilities, clearly, that is something that should be addressed, but dumping illegally is not the answer.

Senator Christensen: We were also told that it is now economical for the newer ships to sell that bilge oil to China or wherever, so why would they want to dump it?

Mr. Laughren: The good operators can do that, and your committee is hearing from some of the good operators. The shipping industry is a large, global industry. Not all are good operators, and many ships do not have those facilities, but I am glad to hear that technology is catching up.

Senator Hubley: Again, we may be asking the wrong people, but is there a standard of technology and equipment that has to be on board certain sized vessels in order to address the bilge water problem?

Mr. Laughren: I think there is, but I, frankly, do not know what those standards are.

I was just handed a note on an excellent point that I missed in dealing with port facilities in Canada. Many ships are not stopping in Canadian ports. They are stopping in U.S. ports. It is most of the ship traffic on the great circle route, so addressing the facilities in ports, although important, is clearly not the only issue here.

Ms. Elmslie: In Canada, we have the right of innocent passage, which means that, if a vessel is coming through Canadian waters and not stopping at a Canadian destination, it need not let the authorities know that the vessel is there. Therefore, vessels can come through our waters, dump their bilge oil, and we will not even know that boat was here.

The Chairman: It may be that the people who are concerned with these particular questions do not know, but Canada, with the use of existing technology, does know every ship, including those who are in the course of innocent passage, that is going through our waters. The information may not be shared with the right people, but no ship innocently passes through Canadian waters without some Canadians knowing about it. That is not to say they know what is on it or necessarily where it is going, but its course is known and it can be clearly identified.

n’y a pas d’installations pour le faire. Ils ont laissé entendre qu’il y avait une pénurie de telles installations; cependant, nous allons poser la question à des gens dont c’est le travail de savoir. Connaissez-vous la réponse?

M. Laughren : Je me méfie de l’argument : « Nous ne déversons pas sciemment notre huile de fond de cale. Les bons exploitants ne font pas cela. Cela n’arrive pas. Cependant, nous l’avons fait parce qu’il n’y a pas d’installations ». Je ne vois pas le rapport ici. Je ne veux pas nier totalement le problème. S’il est nécessaire d’avoir plus d’installations, il est clair que c’est une question qu’il faudra régler, mais déverser illégalement l’huile de fond de cale n’est pas une solution.

Le sénateur Christensen : On nous a dit également qu’il était maintenant rentable pour les navires plus récents de vendre cette huile de fond de cale en Chine ou ailleurs, alors pourquoi voudraient-ils la déverser?

M. Laughren : Les exploitants honnêtes le font et votre comité entend les témoignages de certains des exploitants honnêtes. L’industrie du transport maritime est très vaste; il s’agit d’une industrie mondiale. Ce ne sont pas tous les exploitants qui sont honnêtes et de très nombreux navires n’ont pas ces installations, mais je suis heureux d’apprendre que la technologie s’en vient à la rescousse.

Le sénateur Hubley : Encore une fois, nous posons peut-être la question aux mauvaises personnes, mais y a-t-il une norme au niveau de la technologie et de l’équipement à bord des navires d’une certaine taille pour faire face au problème de l’eau de fond de cale?

M. Laughren : Je pense qu’il y a des normes, mais, à vrai dire, je ne sais pas quelles sont ces normes.

On vient juste de me remettre une note sur un excellent point qui m’a échappé lorsque nous avons parlé des installations dans les ports au Canada. De nombreux navires ne s’arrêtent pas dans des ports canadiens. Ils s’arrêtent dans des ports américains. C’est la plus grande partie du trafic maritime de la route orthodromique, alors le fait de régler le problème des installations dans les ports, bien qu’il soit important, n’est certainement pas le seul problème ici.

Mme Elmslie : Au Canada, nous avons le droit de passage inoffensif, ce qui signifie que si un navire passe par les eaux canadiennes sans avoir de destination canadienne, il n’a pas besoin de laisser savoir aux autorités qu’il est là. Par conséquent, un navire peut passer dans nos eaux, déverser son huile de fond de cale, et nous ne saurons même pas qu’il était là.

Le président : Il est possible que les personnes qui sont préoccupées par ces questions particulières ne le sachent pas, mais grâce à la technologie existante, le Canada sait exactement quels navires, y compris ceux qui sont en passage inoffensif, naviguent dans ses eaux. L’information n’est peut-être pas partagée avec les bonnes personnes, mais aucun navire ne transite en passage inoffensif dans les eaux canadiennes sans que certains Canadiens le sachent. Cela ne veut pas dire qu’ils savent ce qu’il y a à bord du navire ou quelle est sa destination, mais on connaît son cap et on peut l’identifier clairement.

Senator Cochrane: Are you aware of that?

Ms. Elmslie: No, I was not aware of that. That is good to know, though.

Senator Cochrane: Is this in a data base, senator?

The Chairman: I hasten to say that I do not know whether people concerned with matters having to do with the disposal of bilge water have access to or make use of that information but, from the security standpoint, there is a global, almost real-time picture of the maritime activity in the waters to which you have referred that is known to the defence establishment and the security establishment. Global positioning and other equipment is used. It is satellite based. I do not know whether the connections have been made, but the information is available.

Senator Cochrane: Evidence suggests that, in the United States, investigations of sea-based pollution events have led to much higher fines than is the case in Canada. It appears that U.S. authorities do not hesitate to charge individuals and corporations if culpable individuals can be identified. Courts have imposed jail sentences as well as personal fines.

Is it plausible that by having a more lenient regime in adjacent Canadian waters, we are creating economic conditions that could effectively increase incidents of illegal bilge water dumping?

Ms. Elmslie: Absolutely. We see this in the number of oiled birds that are showing up on the beaches in the beach bird studies that are done. Although there are more birds in Canadian waters than in U.S. waters — I am talking about the Atlantic coast — when those carcasses are collected off the beach, 62 per cent are oiled. That is a huge number that have come in contact with oil at some point. For some, it is a cause of death. Some may be winter mortality birds that are coming on shore that have touched oil, but it means that there is a lot of oil in the environment. Those birds are coming ashore.

In the United States, a group called SEANET that runs out of Tufts University, is trying to document how many birds are impacted by the very same deliberate oil pollution. They are finding oiling rates of only 2.5 per cent, so there is a very substantial difference.

Senator Cochrane: Many Arctic birds come to Newfoundland to rest until the weather changes.

Senator Adams: They rest there until the ice breaks up in the spring. They will start coming back now.

I come from the Arctic where we know all about the birds that migrate to the far North. This is the first time that I have heard that 300,000 sea birds are killed by oil every year. Some of those bird species migrate to the North. Senator Cochrane just mentioned that some of them go to parts of Newfoundland and then come back to the Arctic. However, most of them stay North.

Le sénateur Cochrane : Saviez-vous cela?

Mme Elmslie : Non, je ne le savais pas. Cependant, c'est bon de le savoir.

Le sénateur Cochrane : Est-ce que cela est figure dans une banque de données, sénateur?

Le président : Je m'empresse de dire que je ne sais pas si les gens concernés par la question de l'élimination des eaux de fond de cale ont accès cette information ou l'utilisent mais, du point de vue de la sécurité, il y a une portrait mondiale, presque en temps réel, de l'activité maritime dans les eaux auxquelles vous avez fait allusion, qui est connue des services de défense et de sécurité. Un système mondial de localisation et d'autres équipements sont utilisés. Le tout se fait par satellite. J'ignore si les raccordements ont été faits, mais l'information est disponible.

Le sénateur Cochrane : Les données indiquent qu'aux États-Unis, les enquêtes sur les événements de pollution maritime donnent lieu à des amendes beaucoup plus fortes qu'au Canada. Il semble que les autorités américaines n'hésitent pas à mettre à l'amende des personnes et des entreprises si elles peuvent trouver des coupables. Les tribunaux américains ont imposé aussi bien des peines d'emprisonnement que des amendes personnelles.

Est-il possible qu'en ayant un régime plus souple dans les eaux canadiennes adjacentes, nous créons des conditions économiques qui ont pour effet d'accroître les incidents liés au déversement illégal des eaux de fond de cale?

Mme Elmslie : Absolument. Nous voyons cela chez un certain nombre d'oiseaux emmazoutés que l'on retrouve sur les rivages dans le cadre des études qui sont effectuées sur les oiseaux de rivage. Bien qu'il y ait plus d'oiseaux dans les eaux canadiennes que dans les eaux américaines — et je parle de la côte atlantique —, lorsque ces carcasses sont récoltées au large du rivage, 62 p. 100 sont emmazoutés. Il s'agit d'un nombre très élevé d'oiseaux qui sont venus en contact avec du pétrole à un moment donné. Pour certains, c'est la mort. Certains peuvent être des victimes liées à la mortalité d'hiver qui viennent sur le rivage et qui ont été en contact avec du pétrole, mais cela signifie qu'il y a beaucoup de pétrole dans l'environnement. Ces oiseaux viennent sur le rivage.

Aux États-Unis, un groupe appelé SEANET de l'Université Tufts tente de déterminer combien d'oiseaux subissent les effets de cette même pollution délibérée par le pétrole. Il a observé des taux de mazoutage de 2,5 p. 100 seulement, alors il s'agit d'une différence très marquée.

Le sénateur Cochrane : De nombreux oiseaux de l'Arctique s'arrêtent à Terre-Neuve en attendant que la température change.

Le sénateur Adams : Ils y restent jusqu'à ce que la glace se brise au printemps. Ils vont commencer à revenir maintenant.

Je viens de l'Arctique où nous savons tout au sujet des oiseaux qui migrent dans l'extrême-nord. C'est la première fois que j'entends dire que 300 000 oiseaux de mer sont tués par le pétrole chaque année. Certaines de ces espèces d'oiseaux migrent dans le nord. Le sénateur Cochrane vient juste de me dire que certaines d'entre elles vont dans certaines parties de Terre-Neuve et

For instance, the eider ducks do not go south. They stay in the North for as long as the sea water is open. The level of cold does not seem to affect them. When I have been on a seal hunt at the floe edge I have often seen eider ducks swimming in the steaming salt water. It can be minus 60 out there. Every few minutes they dip their beaks to be sure that they do not freeze.

How do you monitor the situation to know that 300,000 birds are killed by oil spills every year? Do you have equipment out on the ocean 12 months a year? You say about 62 per cent are killed by oil. What about the remaining 48 per cent? How are they killed?

Do you have equipment to collect the carcasses of the 300,000 birds that are killed every year? Can you also tell us what kinds of mammals are killed by oil in the sea? What types of birds? We have many seabirds in the Arctic, and we have Inuktitut names for them. What areas of the Arctic are affected by this?

The Department of the Environment told us they monitor ships by satellite to detect any oil discharge into the sea, both inside and outside the 200-mile limit.

What percentage of the oil that is discharged finds its way to the sea through the rivers?

Shipping company representatives told us two days ago that they do their best not to pollute the water.

Ms. Elmslie: Senator Adams, you are absolutely right in that seabirds are incredibly adapted to the environment in which they live, and when you look at the temperature difference between the core of a bird versus the water that they are in, it is dramatic that they can survive at all, especially in the temperature you mentioned.

The 300,000 figure that is talked about was a PhD thesis that was peer reviewed and published by a gentleman named Francis Wiese. I would be happy to provide a copy to senators. Although I did not write the thesis, I can take you through some of his work and explain how he extrapolated his findings.

For several years the beaches in Newfoundland, especially along the Avalon Peninsula, have been monitored. That is how we determined the oiling rates. A chemical analysis can be done of the oil on the feathers of the birds. Oil has a fingerprint, and when you examine the type of oil you can tell exactly where it has come from, so you will know if it is a natural seep. That is how they knew with regard to the murrelets that it did not come from Terra Nova but from spills. Each one is identifiable. If you can get samples from vessels you can fingerprint those samples and know

qu'ensuite, elles reviennent dans l'Arctique. Cependant, la plupart d'entre elles restent dans le nord. Par exemple, les eiders à duvet ne vont pas dans le sud. Ils restent dans le nord tant et aussi longtemps que les eaux sont libres. Le froid ne semble pas les affecter. Lorsque je pratiquais la chasse au phoque sur la glace de banc, je voyais souvent des eiders à duvet qui nageaient dans l'eau de mer d'où se dégageait de la vapeur. Il peut faire -60 degrés là-bas. Toutes les quelques minutes, ils plongent le bec dans l'eau pour s'assurer qu'il ne gèle pas.

Comment faites-vous pour savoir que 300 000 oiseaux sont tués par les déversements de pétrole chaque année? Avez-vous de l'équipement installé en mer 12 mois par année? Vous dites qu'environ 62 p. 100 sont tués par le pétrole. Que dire des 48 p. 100 qui restent? Comment ont-ils été tués?

Avez-vous de l'équipement pour recueillir les carcasses de 300 000 oiseaux qui sont tués chaque année? Pouvez-vous également nous dire quelles sortes de mammifères sont tués par le pétrole dans la mer? Quels types d'oiseaux? Nous avons beaucoup d'oiseaux de mer dans l'Arctique et nous avons des noms Inuktitut pour les nommer. Quelles régions de l'Arctique sont touchées par ce phénomène?

Le ministre de l'Environnement nous a dit qu'il surveillait les navires par satellite pour déceler les déversements de pétrole en mer, aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur de la limite des 200 milles.

Quel pourcentage du pétrole qui est déversé trouve son chemin jusque dans l'océan par l'intermédiaire des rivières?

Les représentants des entreprises de transport maritime nous ont dit il y a deux jours qu'ils font de leur mieux pour ne pas polluer l'eau.

Mme Elmslie : Sénateur Adams, vous avez absolument raison de dire que les oiseaux de mer sont incroyablement adaptés à leur environnement et lorsque vous regardez la différence de température entre la partie centrale d'un oiseau et l'eau dans laquelle il nage, il est absolument stupéfiant qu'il puisse survivre, surtout aux températures que vous avez mentionnées.

Le chiffre de 300 000 dont on parle vient d'une thèse de doctorat qui a fait l'objet d'un examen par les pairs et qui a été publiée par un dénommé Francis Wiese. Je serai heureuse d'en fournir une copie aux sénateurs. Bien que je n'aie pas rédigé la thèse, je peux vous décrire une partie de son travail et vous expliquer comment il a extrapolé ses données pour obtenir ce résultat.

Pendant plusieurs années, les rivages de Terre-Neuve, surtout le long de la presqu'île Avalon, ont fait l'objet d'une surveillance. C'est de cette façon que nous déterminons les taux de mazoutage. On peut faire une analyse chimique du pétrole retrouvé sur les plumes des oiseaux. Le pétrole a une signature et lorsque vous examinez le type de pétrole, vous pouvez dire exactement d'où il provient; vous savez alors s'il s'agit d'un suintement naturel. C'est de cette façon que l'on a pu savoir, dans le cas des guillemots, que le pétrole ne provenait pas de Terra Nova, mais de déversements.

which vessel dumped the oil. That is how it was known that the birds were being oiled by illegal bilge oil as opposed to natural seeps.

In his research, Francis first wanted to know how the currents worked. He went out on boats and used a drift-block study. He used blocks that were weighted and would behave in the same way that a bird carcass would act in the water. He then had measured how many drift blocks ended up on the shore. He had an idea of what percentage were actually making it to the shore.

He also did carcass decomposition studies. In winter in Newfoundland, a carcass of a bird will only last for about three days on shore. The beached bird surveys that were being done were only being done once a month. His studies lasted a winter. He collected birds every single week, every Sunday, throughout the winter. He then knew, from the decomposition, that if he found one bird that that might more likely represent two birds that would have shown up on shore. As well, natural predators will eat these birds.

From that data he was able to extrapolate backwards and came up with the 300,000 figure, which is for one small catchment area off the coast of Newfoundland. As I said, he wrote the PhD thesis. I know it has been published in marine pollution literature and it has been peer reviewed. I can get you copies of that if it would be helpful. You can read through the research and the methodology of how he arrived at that figure. It is a conservative figure, and was accepted by Environment Canada.

Finally, as to the impact on mammals, I know Mr. Rainer touched on that, because in the Grand Banks area we have fish, whales, seals, and porpoises. It is a dynamic environment. At this point we do not know how it will impact other species. Birds are the easiest to find because their carcasses are showing up on shore.

I hope that answers your question.

The Chairman: What kills 48 per cent of the birds? That was part of Senator Adams's question.

Ms. Elmslie: A lot of it is natural mortality with birds coming ashore. That number represents birds that have died. Many birds die in the winter and those bodies come ashore. Those numbers are consistent. When I was at the *Prestige* oil spill in Spain, there was an intensive effort to collect all of the oiled birds that were coming on shore, and we saw the same levels of winter mortality birds. A lot of mortality happens over the winter.

Chaque type est identifiable. Si vous pouvez obtenir des échantillons provenant des navires, vous pouvez analyser ces échantillons et savoir quel navire a déversé le pétrole. C'est de cette façon que l'on a su que les oiseaux étaient mazoutés à cause du déversement illégale de l'huile de fond de cale et non pas à cause d'un suintement naturel.

Dans son travail de recherche, Francis a d'abord voulu savoir comment fonctionnaient les courants. Il s'est rendu sur des navires et a eu recours à une étude de blocs dérivants. Il a utilisé des blocs qui pesaient la même chose et qui se comportaient de la même manière qu'une carcasse d'oiseau dans l'eau. Il a ensuite déterminé combien de blocs dérivants se sont retrouvés sur le rivage. Cela lui a permis d'avoir une idée du pourcentage de blocs qui parvenaient effectivement jusqu'au rivage.

Il a également fait des études sur la décomposition des carcasses. En hiver, à Terre-Neuve, la carcasse d'un oiseau ne durera qu'environ trois jours sur le rivage. Des relevés des oiseaux échoués n'avaient lieu qu'une fois par mois. Son étude a duré un hiver. Il a ramassé les carcasses toutes les semaines, tous les dimanches, pendant tout l'hiver. Il a alors su, à partir de la décomposition, que s'il trouvait un oiseau, ce dernier représentait vraisemblablement deux oiseaux qui auraient dérivé jusque sur le rivage. De même, des prédateurs naturels peuvent dévorer ces carcasses.

À partir de ses données, il a été en mesure d'extrapoler et d'obtenir le chiffre de 300 000, uniquement pour une petite zone de captage au large de la côte de Terre-Neuve. Comme je l'ai dit, il a écrit la thèse de doctorat. Je sais qu'elle a été publiée dans la documentation scientifique traitant de la pollution marine et qu'elle a fait l'objet d'un examen par les pairs. Je peux vous en obtenir des exemplaires si cela est utile. Vous pouvez lire pour connaître la méthodologie qui lui a permis d'arriver à ce chiffre. Il s'agit d'un chiffre prudent qu'Environnement Canada a accepté.

En fait, pour ce qui est des répercussions sur les mammifères, je sais que M. Rainer traite de cette question, parce que dans la région des Grands Bancs, nous avons des poissons, des baleines, des phoques et des marsouins. Il s'agit d'un environnement dynamique. À l'heure actuelle, nous ne savons pas comment cela influera sur d'autres espèces. Les oiseaux sont les plus faciles à trouver parce que leur carcasse s'échoue sur le rivage.

J'espère que cela répond à votre question.

Le président : Qu'est-ce qui a tué 48 p. 100 des oiseaux? Cela faisait partie de la question du sénateur Adams.

Mme Elmslie : Une grande partie des oiseaux qui échouent sur le rivage sont le résultat de la mortalité naturelle. Ce chiffre représente les oiseaux qui sont morts. De nombreux oiseaux meurent en hiver et leur carcasse parvient jusqu'au rivage. Ces chiffres sont constants. Lorsque j'étais sur les lieux du déversement du *Prestige* en Espagne, il y a eu un effort intensif pour ramasser tous les oiseaux mazoutés qui échouaient sur le rivage, et nous avons constaté les mêmes degrés de mortalité divers. Il y a une mortalité élevée en hiver.

Senator Adams: What is the distance between monitoring stations? How much monitoring is done? How far is it conducted from our shore of New Brunswick all the way up to the high Arctic? Do you do similar monitoring on the West Coast?

A couple of years ago I went through from Resolute up to Coppermine on the Coast Guard ship. We were testing the temperature of the water. A piece of equipment was dropped into the water to a depth of over a thousand feet and when it was retrieved it would give a reading of the difference in temperature from the surface down to the bottom. Do you have equipment that is similar to that?

Mr. Rainer: I do not think the three of us are in a position to answer that question. I do not believe that there is rigorous monitoring of seabird populations for oil spill damage right along the Canadian coast, on the eastern or on the western coasts. There may well be some monitoring that is under way of which we are not aware. Most of the monitoring, which is done by volunteers, is more for measuring populations and migrations and this kind of thing as opposed to the monitoring of specific environmental situations like oil spills.

Senator Adams: Is 300,000 a realistic number?

Mr. Laughren: It is certainly the best estimate. We might be off by as much as 20,000 or 30,000 birds, which is a high number, but it is small compared to the total. That is all we can do because so many of the birds do not come to shore, they sink before they reach the shore, and they end up in remote spots where there is no monitoring. We can only make a best guess based on what we are counting and what we assume comes after. It seems they have been very thorough and they are peer reviewed. Environment Canada accepts that, and I think it is the best we can do.

The Chairman: It would be helpful if you could give us that information so that we can examine the methodology. I gather, from what you have said, that this is not a case of having found 300,000 birds but rather an extrapolation. Is that that correct?

Mr. Rainer: Yes, that is correct.

It has become a well-established principle in the environmental field that, where there is uncertainty around scientific questions like this, we are encouraged to apply what is called the precautionary principle, that is, to err on the side of caution. The actual number could be well above of 300,000, but when people are doing this kind of research they tend to be conservative with their estimates; they tend to not over-inflate the numbers out of respect for the audience, since we do not have total certainty.

The precautionary principle would be well applied in this case. We do not know for certain the total number of birds that are being impacted. We do not know at all to what extent marine

Le sénateur Adams : Quelle est la distance entre les stations de surveillance? Combien de surveillance a été effectuée? Jusqu'où se fait cette surveillance, depuis notre rivage du Nouveau-Brunswick jusque dans l'Extrême-Arctique? Faites-vous une surveillance semblable sur la côte Ouest?

Il y a quelques années, je suis allé de Resolute jusqu'à Coppermine sur un navire de la Garde côtière. Nous faisons une analyse de la température de l'eau. Une pièce d'équipement était plongée dans l'eau à une profondeur de plus de 1 000 pieds et lorsqu'on la remontait à la surface, elle nous donnait une lecture de la différence de température depuis la surface jusqu'au fond. Avez-vous de l'équipement semblable pour faire cela?

M. Rainer : Je ne pense pas qu'aucun de nous trois soient en mesure de répondre à cette question. Je ne crois pas qu'il y a une surveillance rigoureuse des populations d'oiseaux de mer en fonction des dommages causés par les déversements de pétrole le long des côtes canadiennes, qu'il s'agisse de la côte Est ou de la côte Ouest. Il se pourrait bien qu'il y ait une certaine surveillance qui est en cours et dont nous ne sommes pas au courant. La plus grande partie de la surveillance, qui est faite par des bénévoles, sert davantage à mesurer les populations et les migrations et ce genre de choses qu'à suivre des situations environnementales précises comme les déversements de pétrole.

Le sénateur Adams : Est-ce que 300 000 est un chiffre réaliste?

M. Laughren : Il s'agit certainement de la meilleure estimation. Nous pourrions nous tromper de 20 000 ou de 30 000 oiseaux, ce qui est un nombre élevé, mais faible par rapport au total. C'est tout ce que nous pouvons faire, parce qu'il y a tellement d'oiseaux qui ne parviennent pas jusqu'au rivage, parce qu'ils coulent avant, et ils se retrouvent dans des endroits éloignés où il n'y a pas de surveillance. Nous ne pouvons que faire la meilleure évaluation possible à partir des oiseaux que nous avons comptés et de nos hypothèses. Il semble que dans cette étude, on a fait un travail très rigoureux et ce travail a fait l'objet d'un examen par les pairs. Environnement Canada accepte ces résultats et je pense que c'est le mieux que nous puissions faire.

Le président : Il serait utile que vous nous communiquiez cette information de manière que nous puissions examiner la méthodologie. Je crois comprendre, de vos propos, qu'il ne s'agit pas d'avoir trouvé 300 000 carcasses d'oiseaux, mais il s'agit plutôt d'une extrapolation. Est-ce exact?

M. Rainer : Oui, c'est exact.

C'est devenu un principe bien établi dans le domaine de l'environnement que, lorsqu'il y a une incertitude autour de questions scientifiques comme celle-ci, nous appliquons ce qu'on appelle le principe de précaution, c'est-à-dire pécher par excès de prudence. Le chiffre réel pourrait être bien plus élevé que 300 000, mais lorsque les gens font ce genre de recherche, ils ont tendance à être prudents dans leurs estimations; ils tendent à ne pas surestimer les chiffres par respect pour leur auditoire, puisque nous n'avons pas une certitude totale.

Le principe de précaution serait bien appliqué dans ce cas. Nous ne savons pas avec certitude le nombre total d'oiseaux qui subissent des effets. Nous ne savons absolument rien sur la façon

mammals are being impacted. With that uncertainty, the precautionary principle should give us even more reason to pass legislation that favours the protection of the environment.

The Chairman: Ms. Elmslie has undertaken to provide us with a copy of the methodology.

Senator Forrester: Do we have any concept of the bird population in our part of the world? What does 300,000 relate to? Is the total 30 million or 50 million? Is it a drop in the bucket or is it a significant number? I am not saying that 300,000 is not significant. In fact, it is so significant that I just do not believe it, and I have lived on the shore all of my life. I have seen no decline on the East Coast.

The first satellite that gave us the data on which we have based our scientific activity in this country for the last 50 years was a U.S. instrument designed to provide the United States information it needed to plan and expand in a sustainable way. We had to live with that information, even though it was not precise or, even worse, it was imprecise. We have no technology that I know of that monitors birds. We do know that there is nothing on this earth that moves that is not countable and has not been counted.

Mr. Rainer: There has been a tremendous number of population estimates by the Canadian Wildlife Service, by provincial biologists and increasingly by volunteers, such as those with Bird Studies Canada and other organizations. More and more we are getting a clearer picture of the bird populations of Canada and around the world. As an example of that, in 2004, the North American Land Bird Conservation Plan was published, land birds being songbirds and other birds that inhabit forests and fields. In that report I saw, for the first time, estimated populations for all the birds that report was concerned with. This was based on a tremendous volume of data. It is not precise, but the picture is becoming clearer all the time.

With regard to seabirds, the Canadian Wildlife Service has quite a strong monitoring program out of Sackville and out of St. John's. There are reasonably good estimates for species such as the thick-billed murre. If we take the 300,000 off the coast of Newfoundland, with the knowledge that the thick-billed murre constitutes about 60 per cent of the seabirds off that coast in the wintertime, we can make a reasonable assumption that perhaps 160,000 to 180,000 of those birds would be thick-billed murres. We do have estimates for the total murre population and we can get a sense of the impact. We know that there is concern within the biological community for exactly the issue of how the murres, in particular, are being impacted by oil spills. Hunting pressure,

dont les mammifères marins sont touchés. À cause de cette incertitude, le principe de précaution devrait nous donner encore plus de raison de vouloir adopter une législation qui favorise la protection de l'environnement.

Le président : Mme Elmslie s'est engagée à nous fournir un exemplaire de la méthodologie.

Le sénateur Forrester : Avons-nous une idée de la population d'oiseaux dans notre partie du monde? Le chiffre de 300 000 se rapporte à quoi? Est-ce que le total est de 30 millions ou de 50 millions d'oiseaux? S'agit-il d'une goutte d'eau dans l'océan ou s'agit-il d'un nombre substantiel? Je ne veux pas dire que 300 000 n'est pas important. En fait, c'est tellement important que je n'arrive tout simplement pas à y croire, et j'ai vécu sur le rivage toute ma vie. Je n'ai pas constaté de déclin sur la côte Est.

Le premier satellite qui nous a fourni les données sur lesquelles nous avons fondé notre activité scientifique dans ce pays au cours des 50 dernières années était un instrument américain conçu pour fournir aux États-Unis l'information dont ils avaient besoin pour planifier et prendre de l'expansion de manière durable. Nous avons dû vivre avec cette information, même si elle n'était pas précise ou, pire, même si elle était imprécise. À ma connaissance, nous n'avons pas de technologie pour surveiller les oiseaux. Nous savons qu'il n'y a rien qui bouge sur cette terre qui ne se compte pas et qui n'a pas été compté.

M. Rainer : Il y a eu un nombre incroyable d'estimations des populations effectuées par le Service canadien de la faune, par les biologistes provinciaux et, de plus en plus, par des bénévoles, comme ceux d'Études d'Oiseaux Canada et d'autres organismes. Nous obtenons une image de plus en plus claire des populations d'oiseaux au Canada et dans le monde. À titre d'exemple, en 2004, le North American Land Bird Conservation Plan a été publié, les oiseaux terrestres étant les oiseaux chanteurs et les autres oiseaux qui habitent les forêts et les champs. Dans ce rapport, j'ai vu pour la première fois des chiffres de populations estimés pour tous les oiseaux faisant l'objet de ce rapport. Ces chiffres étaient fondés sur un volume de données incroyable. Ce n'est pas précis, mais l'image qui s'en dégage devient toujours de plus en plus claire.

En ce qui concerne les oiseaux de mer, le Service canadien de la faune a un programme de surveillance assez rigoureux à Sackville et à St. John's. Il y a des estimations raisonnablement bonnes pour des espèces comme le guillemot de Brünnich. Prenons les 300 000 oiseaux au large de la côte de Terre-Neuve, si on sait que la population de guillemots de Brünnich constitue environ 60 p. cent des oiseaux de mer au large de la côte en hiver, nous pouvons raisonnablement avancer l'hypothèse que peut-être 160 000 à 180 000 de ces oiseaux seraient des guillemots de Brünnich. Nous avons des estimations de la population totale de guillemots et nous pouvons avoir une idée des effets qu'elle subit. Nous savons qu'il y a dans la communauté biologique des

oil discharge and other effects cause concern about the long-term sustainability of that population.

Senator Forrestall: You could not give a number with any precision?

Mr. Rainer: No. The technology does not exist to count individual organisms in the way you are suggesting. It has not been applied in that way. There have been attempts in the ocean to use state-of-the-art surveillance technology to count individual things swimming in the ocean. I do not know how successful that has been.

Ms. Elmslie: With regard to the thick-billed murre, the loss of 300,000 that Mr. Rainer spoke of in addition to the number of birds that are killed in the legal hunt in Newfoundland, removes the buffer in the population and makes it vulnerable to weather-related events, for example, which may send the population into decline.

These seabirds take six years to mature sexually and generally only lay one to two eggs a year. Therefore, once that population goes into decline, it is difficult for it to recover.

Senator Forrestall: We could lose it altogether.

Ms. Elmslie: We could definitely send it into decline.

Senator Forrestall: That would be a wild suggestion, would it not?

Mr. Rainer: One hundred to 150 years ago, the passenger pigeon was one of the most numerous bird species ever known. From a couple of billion birds, the last surviving pigeon, Martha, died in the Cincinnati zoo in 1914. There is precedent for reducing large numbers of birds fairly quickly, either intentionally, which was somewhat the case with the passenger pigeon, or unintentionally, as with some of our seabird populations.

Senator Buchanan: I am not a statistician, but I have been involved in this business for a long time, and I know that statistics sometimes become paramount. Where does your estimate come from? I have heard estimates anywhere from 50,000 or 60,000 to 300,000. I have never seen specific evidence about where those numbers come from.

Mr. Rainer, I tend to want to believe just about everything you say because you do work out of Sackville, New Brunswick, and I graduated from Mount Allison University. I know some of the people who work with you.

préoccupations concernant précisément cette question, à savoir combien de guillemots, en particulier, subissent les effets des déversements de pétrole. La pression de la chasse, les déversements de pétrole, et d'autres effets suscitent des inquiétudes quant à la durabilité de cette population.

Le sénateur Forrestall : Vous ne pouviez pas donner un chiffre d'une certaine précision?

M. Reiner : Non. Il n'existe pas de technologie permettant de compter des organismes individuels comme vous le suggérez. Cette technologie n'a pas été appliquée de cette façon. Il y a eu des tentatives dans l'océan pour utiliser des techniques de surveillance ultramodernes pour compter des organismes individuels qui nagent dans l'océan. J'ignore dans quelle mesure ces tentatives ont été fructueuses.

Mme Elmslie : En ce qui concerne les guillemots de Brünnich, la perte de 300 000 individus dont M. Reiner a parlé, qui s'ajoute au nombre d'oiseaux tués dans le cadre de la chasse légale à Terre-Neuve, pourrait faire disparaître le tampon qui existe au sein de la population et la rendre vulnérable à des événements liés à la température, par exemple, qui pourraient faire en sorte que la population pourrait se mettre à décliner.

Ces oiseaux de mer mettent six ans pour atteindre la maturité sexuelle et en général, ne pondent qu'un ou deux œufs par année. Par conséquent, une fois que la population entre dans une phase de déclin, il lui est difficile de se rétablir.

Le sénateur Forrestall : Nous pourrions perdre la population tout entière.

Mme Elmslie : Nous pourrions certainement la lancer sur son déclin.

Le sénateur Forrestall : Ce serait une folle suggestion, n'est-ce pas?

M. Reiner : Il y a quelque chose comme 100 ou 150 ans, la tourte voyageuse était l'une des espèces d'oiseaux les plus nombreuses jamais connues. De quelques milliards d'individus, la population a décliné au point que la dernière tourte vivante, Martha, est morte au zoo de Cincinnati en 1914. Il est déjà arrivé qu'une population d'oiseaux très nombreuse chute assez rapidement, soit intentionnellement, ce qui était en partie le cas de la tourte voyageuse, ou non intentionnellement, comme c'est le cas de certaines de nos populations d'oiseaux de mer.

Le sénateur Buchanan : Je ne suis pas statisticien, mais je suis ici depuis longtemps et je sais que parfois, les statistiques prennent le pas sur tout le reste. D'où viennent vos valeurs estimées? J'ai entendu des chiffres allant de 50 000 ou 60 000 à 300 000. Je n'ai jamais vu de données précises sur l'origine de ces chiffres.

Monsieur Reiner, j'ai tendance à vouloir croire tout ce que vous dites parce que vous travaillez à Sackville, au Nouveau-Brunswick, et que je suis un diplômé de l'Université Mount Allison. Je connais certaines des personnes avec qui vous travaillez.

I have lived all of my life next to the sea in Nova Scotia. I was a minister of fisheries, leader of the opposition, a premier and a senator. I know fishermen. I know them from the tip end of Cape Breton to Sandy Point in Yarmouth. I have visited them over the years, and I still do. I have not seen a major reduction in seabirds in any of those areas. If you go down to the Port of Sambro today, you will see more seabirds than you did last year. Fishermen do not tell me that they see all these dead birds that you talk about washing up on the shore. I have not seen them since a ship went aground in the Strait of Canso. However, no large numbers of birds have been coming in. A lot of seabirds die. A lot of birds die.

I asked a veterinarian friend of mine what happened to all the birds that die because we do not see them around, and she told me that they die in the woods. There are not many woods in the centre of Halifax. They do not die because of pollution in the ocean, they die from natural causes, as most of us do. I saw a study which indicated that less than 10 per cent of the seabirds you are talking about die from so-called pollution in the ocean. The rest die from many other reasons, but not from pollution. I would like to know where your estimates come from.

The Chairman: Ms. Elmslie has volunteered to send us the source of that number and the methodology, so that we can have a look at it. We will also want to look at other sources, such as Senator Buchanan mentioned, that indicate that less than 62 per cent of birds have died from being oiled. Let us look at all of the sources that we can find. You are right, there is the saying: "There are statistics and there are damn lies."

Senator Buchanan: I agree with that, too. The ones that go against me are the damn lies.

The Chairman: That information is forthcoming. Are you comfortable with that?

Senator Buchanan: I am.

The Chairman: We will be able to look at it and ask questions.

Senator Adams: Just a couple of days ago, we met with people from some of the biggest corporations in the world who told us that they had not heard anything about Bill C-15 until recently. The same is true of the people in my area, the Arctic. Bill C-15 will not only affect birds, its implementation will touch on everything to do with land, sea and lakes. Was your organization consulted by the government when it was drafting Bill C-15?

Mr. Rainer: To my knowledge, Nature Canada was not directly involved in the drafting of the bill.

J'ai vécu presque toute ma vie au bord de la mer en Nouvelle-Écosse. J'ai été ministre des Pêches, chef de l'opposition, premier ministre et sénateur. Je connais les pêcheurs. Je les connais de la pointe du Cap Breton jusqu'à Sandy Point à Yarmouth. Je les ai visités au fil des ans et je continue de le faire. Je n'ai pas constaté de réduction importante de la population d'oiseaux de mer dans aucune de ces régions. Si vous allez à Port of Sambro aujourd'hui, vous allez voir plus d'oiseaux de mer que l'an dernier. Les pêcheurs ne me disent pas qu'ils voient tous ces oiseaux morts dont vous parlez et qui s'échouent sur le rivage. Je n'en ai pas vu depuis qu'un navire s'est échoué dans le détroit de Canso. Cependant, ils ne s'échouent pas en grand nombre. Beaucoup d'oiseaux de mer meurent. Beaucoup d'oiseaux meurent.

J'ai demandé à une amie vétérinaire ce qui arrive de tous les oiseaux qui meurent parce que nous ne les voyons pas et elle m'a dit qu'ils meurent dans les forêts. Il n'y a pas beaucoup de forêt au centre d'Halifax. Les oiseaux ne meurent pas à cause de la pollution dans l'océan, ils meurent de causes naturelles, comme c'est le cas de la plupart d'entre nous. J'ai vu une étude qui indiquait que moins de 10 p. 100 des oiseaux de mer dont vous parlez meurent à cause de la pollution dans l'océan. Le reste des oiseaux meurent pour d'autres raisons, mais pas à cause de la pollution. J'aimerais savoir d'où viennent vos chiffres.

Le président : Mme Elmslie a accepté de nous faire parvenir la source de cette information et la méthodologie, de sorte que nous puissions l'examiner. Nous voudrions également regarder d'autres sources, comme celle que le sénateur Buchanan a mentionnée, qui indique que moins de 62 p. 100 des oiseaux sont morts parce qu'ils ont été exposés au mazout. Regardons toutes les sources que nous pouvons trouver. Vous avez raison, il y a un adage qui dit : « Il y a les données statistiques et il y a les satanés mensonges ».

Le sénateur Buchanan : Je suis d'accord avec cela aussi. Ce que je n'aime pas, ce sont les satanés mensonges.

Le président : Cette information nous parviendra. Est-ce que cela vous satisfait?

Le sénateur Buchanan : Oui.

Le président : Nous serons en mesure d'examiner l'information et de poser des questions.

Le sénateur Adams : Il y a quelques jours, j'ai rencontré des représentants de certaines des plus grandes entreprises au monde qui m'ont dit qu'ils n'avaient jamais entendu parler du projet de loi C-15 jusqu'à il y a tout récemment. C'est la même chose pour les gens de ma région, l'Arctique. Le projet de loi C-15 n'aura pas d'effets uniquement sur les oiseaux; sa mise en application aura des répercussions sur tout ce qui concerne la terre, la mer et les lacs. Est-ce que votre organisme a été consulté par le gouvernement lorsqu'il a rédigé le projet de loi C-15?

M. Rainer : À ma connaissance, Nature Canada n'a pas participé directement à la rédaction du projet de loi.

Senator Adams: I have difficulty with your 300,000 figure. Every Canadian company must understand that it can be criminally charged. Government will often not act until they hear statistics like 300,000 birds being killed every year.

The Chairman: That was a statement, I think, rather than a question, Senator Adams.

Senator Adams: This information has to come from somewhere.

The Chairman: We will have the officials from the department who drafted the bill and the minister back again and we can ask the question about the genesis of the bill at that time. Senator Hubley who is the sponsor of the bill may have some information in that regard.

Senator Milne: Mr. Laughren, I tend to agree with the position you put forward today. I notice in your presentation you said that every bird killed by oiling is one less bird available for a sustainable hunt. You were speaking about Newfoundland. You are not arguing here today against hunting. However, I am always nervous when I see statements like that, particularly given IFAW's stance against the Canadian seal hunt and the way they use that every year as an annual fundraiser. Do you intend to use this approach as a first step in an argument against bird hunting or hunting for birds in Newfoundland?

Mr. Laughren: That is a fair question, and I am happy to say no. WWF is a sustainable-use organization. We are on record in any number of areas as not being opposed to hunting. Monty Hummel, our now president emeritus, proudly wears the fact that he is a duck hunter on his sleeve, and says that whenever he can, so he would be happy that I am saying it. That is absolutely not part of any explicit or hidden agenda to limit the hunt. We have no issues with sustainable use and sustainable harvest of populations.

Senator Milne: I am glad to hear that answer.

Ms. Elmslie, as a fellow graduate of Guelph, what will your organization do in the future about hunting for birds?

Ms. Elmslie: I came to be involved with this specific issue because I do rehabilitation of oiled birds. We can respond to oil spills all that we want, but we wanted to address the chronic, deliberate dumping of oil. At this point, our organization has no plan to work on hunting issues within Canada. IFAW Canada has a policy statement supporting indigenous and subsistence hunting. This is not an issue that we intend to take up.

Senator Milne: Except for the seal hunt.

Ms. Elmslie: Except for the seal hunt.

Le sénateur Adams : Votre chiffre de 300 000 me pose des difficultés. Toute entreprise canadienne doit comprendre qu'elle peut être poursuivie au criminel. Souvent, le gouvernement n'agit pas jusqu'à ce qu'il entende des données statistiques comme 300 000 oiseaux tués chaque année.

Le président : C'était une affirmation, je pense, plutôt qu'une question, sénateur Adams.

Le sénateur Adams : Il faut que cette information vienne de quelque part.

Le président : Nous ferons comparaître les responsables du ministère qui ont rédigé le projet de loi et le ministre reviendra et nous pourrions poser des questions sur la genèse du projet de loi à ce moment-là. Le sénateur Hubley, qui est le parrain du projet de loi, pourrait avoir de l'information à cet égard.

Le sénateur Milne : Monsieur Laughren, j'ai tendance à être d'accord avec la position que vous avez avancée ce matin. J'ai remarqué que vous avez dit dans votre exposé que tout oiseau tué par le mazoutage est un oiseau de moins qui est accessible pour la chasse durable. Vous parliez de Terre-Neuve. Vous n'êtes pas ici aujourd'hui pour contester la chasse. Cependant, je suis toujours nerveuse lorsque j'entends des affirmations de ce genre, surtout si l'on considère la position du Fonds international pour la protection des animaux face à la chasse aux phoques au Canada et la façon dont il utilise cette question chaque année dans sa campagne de financement. Avez-vous l'intention d'utiliser cette approche comme une première étape dans la lutte contre la chasse aux oiseaux à Terre-Neuve?

M. Laughren : C'est une question valable et je suis heureux de dire non. Le Fonds mondial pour la nature est un organisme qui préconise une utilisation durable. Dans plusieurs domaines, notre dossier démontre que nous ne sommes pas opposés à la chasse. Monty Hummel, notre président émérite actuel, est fier du fait qu'il est un chasseur de canard, et ne rate aucune occasion de le dire; alors, il serait heureux que je le dise. Cela ne fait absolument pas partie d'une initiative explicite ou cachée pour limiter la chasse. Nous n'avons pas de problème avec une utilisation durable ou une récolte durable des populations.

Le sénateur Milne : Je suis heureuse d'entendre cette réponse.

Madame Elmslie, en tant que diplômée de Guelph comme moi, qu'entend faire votre organisme dans l'avenir au sujet de la chasse aux oiseaux?

Mme Elmslie : Je suis venue traiter de cette question précise, parce que mon travail, c'est de remettre sur pied les oiseaux mazoutés. Nous pouvons réagir aux déversements de pétrole tant que nous voulons, mais ce que nous voulions, c'est traiter du problème du déversement chronique et délibéré du pétrole. À l'heure actuelle, notre organisme n'a pas de projet concernant la chasse au Canada. Le Fonds international pour la protection des animaux du Canada a un énoncé de politique qui appuie la chasse autochtone et la chasse de subsistance. Il ne s'agit pas d'une question que nous entendons poursuivre.

Le sénateur Milne : Sauf pour la chasse aux phoques.

Mme Elmslie : Sauf pour la chasse aux phoques.

Senator Buchanan: Why except the seal hunt?

The Chairman: Out of order. We are not going there. Bill C-15 does not refer to seals.

Senator Buchanan: Your organization has attacked Nova Scotia fishermen and the government over the years. Yes, if it is seals; no, if it is the other birds: I would like to know what the difference is.

The Chairman: We are not talking about seals today.

Senator Milne: The chair has just ruled me out of order for my next question. I subside. There are severe concerns. I agree with you on the birds; on the seals, no.

Ms. Elmslie: We do have a diversity, obviously, of opinions on that. Senator Milne, if I may be so bold, if you or other senators would like to follow up on the seal hunt issue, I would like to come to your office with our country director and we can talk about that issue specifically.

The Chairman: I suspect we will be talking about seals at some point in some context, but not today.

Senator Oliver: I have a brief supplementary question to both of you who responded to hunting birds. Do you have any opinion on the type of ammunition used to hunt birds?

Mr. Laughren: At the risk of being out of order in taking a self-agenda, I believe the WWF position is that we should phase out lead shot as one of the serious toxins in the environment.

Senator Oliver: Is it not a firm policy yet?

Mr. Laughren: We will get that to you. I am not sure.

Ms. Elmslie: We have no statement or policies on the hunting of birds.

Senator Christensen: Do you have any idea whether those ships that are dumping offshore are mostly Canadian or foreign? It would seem they would be mostly foreign ships that are transferring through our waters, as opposed to coming in.

Mr. Laughren: It is fair to say that we do not know the numbers, but in terms of global shipping, Canada is an important but relatively small player in the entire scheme of things so I will hazard that it is a safe point, especially since many of the ships are not actually stopping in Canada, that the majority of ships just by sheer numbers are not Canadian.

Senator Christensen: Bill C-15 is important as we have global warming, and our Arctic waters are opening up more and more. The Arctic will probably take over from the Panama Canal as a major shipping route.

Le sénateur Buchanan : Pourquoi sauf la chasse aux phoques?

Le président : La question est irrecevable. Nous n'allons pas nous engager dans cette voie. Le projet de loi C-15 ne parle pas des phoques.

Le sénateur Buchanan : Votre organisme a attaqué les pêcheurs de la Nouvelle-Écosse et le gouvernement au cours des années. Oui, s'il s'agit des phoques; non, s'il s'agit des oiseaux. J'aimerais savoir quelle est la différence.

Le président : Nous ne parlons pas des phoques aujourd'hui.

Le sénateur Milne : Le président a décidé que ma prochaine question était irrecevable. Je m'incline. Il y a plusieurs préoccupations. Je suis d'accord avec vous pour ce qui est des oiseaux, mais pas pour ce qui est des phoques.

Mme Elmslie : De toute évidence, nous avons une différence d'opinion sur cette question. Sénateur Milne, si vous me permettez cette audace, si vous ou d'autres sénateurs aimeriez un suivi sur la question de la chasse aux phoques, j'aimerais me présenter à votre bureau avec notre directeur de pays et nous pourrions parler de cette question précisément.

Le président : Je soupçonne que nous parlerons des phoques à un moment donné dans un certain contexte, mais pas aujourd'hui.

Le sénateur Oliver : J'ai une courte question complémentaire qui s'adresse aux deux témoins qui ont répondu dans le cas de la chasse aux oiseaux. Avez-vous une opinion particulière sur le type de munitions à employer pour la chasse aux oiseaux?

M. Laughren : Au risque de voir ma question jugée irrecevable parce que je parle d'un programme personnel, je crois que la position du WWF, c'est que nous devrions éliminer le plomb qui est une des toxines les plus dangereuses pour l'environnement.

Le sénateur Oliver : Ne s'agit-il pas encore d'une politique ferme?

M. Laughren : Nous allons vous faire parvenir la réponse. Je ne suis pas certain.

Mme Elmslie : Nous n'avons pas de déclaration ou de politique concernant la chasse aux oiseaux.

Le sénateur Christensen : Avez-vous une idée si les navires qui font des déversements au large sont surtout canadiens ou étrangers? Il semblerait qu'il s'agit surtout de navires étrangers qui transitent par nos eaux, par opposition à ceux qui s'arrêtent chez nous.

M. Laughren : Il est juste de dire que nous ne connaissons pas les chiffres, mais en termes de trafic maritime global, le Canada est un acteur important, mais relativement petit dans l'échiquier mondial; alors, je peux m'aventurer à dire qu'il est assez certain, surtout que de nombreux navires ne s'arrêtent effectivement pas au Canada, que la majorité des navires, uniquement sur la foi des chiffres, ne sont pas canadiens.

Le sénateur Christensen : Le projet de loi C-15 est important face au réchauffement climatique et nos eaux de l'Arctique deviennent de plus en plus libres. L'Arctique remplacera probablement le canal de Panama comme voie maritime d'importance.

Senator Adams: That will be in the next 10 years.

Senator Christensen: Ten or 20 years is not a long time. The Arctic does not get the same surveillance as the part of the east coast where Senator Buchanan comes from, or the west coast. There are possibilities for environmental disasters up there, accidental or otherwise. They affect not only birds but polar bears. A polar bear with oil on its fur is in serious trouble. The birds are canaries in the coal mine, shall we say. So much else is affected. There is the floor of the ocean, the shellfish, fish themselves, seals, sea otters, and all the way down the food chain. We are part of that food chain. We end up eating it one way or another.

What was brought forward again and again in our last presentation was the unfairness to those that are accidentally polluting, and the fear that a whole shipload of seamen will be charged because of some accidental pollution. Could you comment on that? Someone may accidentally throw the wrong switch and some oil gets into the waters. There may be a transfer of fuels where some oil gets in the water. You pick up the radiophone and you say, "We have just had an accident. Somebody come out here and give us a hand. We will help clean it up; we will put out booms; and we will do all those good things." It is an accident. Nobody will charge you for it because you have identified it and admitted to it.

However, someone may be trotting along through the ocean with a bilge full of oil and water that they want to get rid of. They do not want to come into port and take the time and pay the cost of dumping it. They just open it up and let it go. They are not going to tell anybody about it. That is not an accident. There is a clear distinction there, in my opinion.

I guess that is a statement as opposed to a question.

We have heard that the United Nations Convention on the Law of the Sea, UNCLOS, differs from Bill C-15 specifically with respect to accidental pollution. Can you delve into that at all?

Mr. Laughren: I am afraid, not well. We can suggest to our legal department that they look at it.

Senator Christensen: We will get legal opinions. Perhaps that is where we should get the information.

The Chairman: Just to confirm, we would like to hear from you in that respect and your opinions, the reason being that Canada ratified UNCLOS just a year ago, if I have that right.

Mr. Laughren: That is right.

The Chairman: A provision of UNCLOS is quite specific in that penalties for foreign ships for the discharge of unallowed waste, if I can put it that way, which cannot be proven to have been intentional, are limited to fines and not jail terms. There is, on the face of it, a claimed conflict as between Canada's

Le sénateur Adams : Ce sera au cours des 10 prochaines années.

Le sénateur Christensen : Dix ou vingt ans, ce n'est pas long. L'Arctique ne fait pas l'objet de la même surveillance que certaines parties de la côte Est, d'où vient le sénateur Buchanan, ou de la côte Ouest. Il y a des possibilités de catastrophes environnementales là-bas, accidentelles ou non. Elles touchent non seulement les oiseaux, mais les ours polaires. Un ours polaire dont la fourrure est mazoutée est en sérieuse difficulté. Les oiseaux sont un peu comme les canaris dans les mines de charbon, pourrait-on dire. Tellement plus d'organismes sont touchés. Il y a le fond de l'océan, les crustacés et les mollusques, les poissons eux-mêmes, les phoques, les loutres de mer et jusqu'au bas de la chaîne alimentaire. Nous faisons partie de cette chaîne alimentaire. Nous finissons par manger ces organismes d'une façon ou d'une autre.

Dans le dernier exposé, ce qu'on a été répété à maintes reprises, c'est l'injustice pour ceux qui polluent de manière accidentelle et la crainte que tout l'équipage soit accusé à cause d'une pollution accidentelle. Pourriez-vous faire des observations sur cette question? Quelqu'un pourrait appuyer accidentellement sur le mauvais bouton et du pétrole se retrouve dans la mer. Il pourrait y avoir un transfert de carburant pendant lequel du pétrole s'échappe dans l'eau. Vous prenez le radiotéléphone et vous dites : « Nous venons juste d'avoir un accident. Venez nous aider. Nous allons participer au nettoyage; nous allons mettre un barrage flottant et nous allons faire toutes ces bonnes choses ». C'est un accident. Personne ne sera accusé parce que vous avez signalé l'accident et que vous avez reconnu en être responsable.

Cependant, quelqu'un pourrait être en train de naviguer sur les océans avec un fond de cale plein d'eau et de pétrole dont il veut se débarrasser. Il ne veut pas entrer dans un port et prendre temps et argent pour s'en débarrasser. Il ouvre les vannes et laisse le liquide s'écouler. Il ne dit rien à personne. Alors, ce n'est pas un accident. À mon avis, il y a une nette distinction à faire ici.

Je suppose que c'est une déclaration plutôt qu'une question.

Nous avons entendu dire que la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et le projet de loi C-15 diffèrent essentiellement en matière de pollution accidentelle. Pouvez-vous nous donner un peu plus de détails à ce sujet?

M. Laughren : Je crains de ne pas pouvoir bien le faire. Nous pourrions demander à notre service juridique d'examiner cela.

Le sénateur Christensen : Nous allons obtenir des avis juridiques. Peut-être est-ce-là que c'est là que nous devrions obtenir les renseignements.

Le président : Seulement pour confirmer, nous aimerions connaître votre avis sur ce sujet, étant qu'il n'y a qu'un an que le Canada a ratifié l'UNCLOS, si je ne me trompe pas.

M. Laughren : Vous ne vous trompez pas.

Le président : L'UNCLOS a une disposition spécifique sur les sanctions imposées à des navires étrangers déversant des matières interdites, si je peux m'exprimer ainsi, quand il n'ait pas prouvé qu'ils l'ont fait intentionnellement; ces sanctions se limitent à des amendes et pas à des peines d'emprisonnement. Il y a, de prime

obligations under UNCLOS on the one hand and those proposed under Bill C-15 on the other. They are not new in Bill C-15. I think what Senator Christensen wants from you, as well as from the Sierra Legal Defence Fund, SLDF, is a comment on that specific conflict. There appears, on the face of it, to be a conflict between one international obligation, to which we are a signatory, and proposals that exist perhaps under present law but also referred to in Bill C-15.

Mr. Laughren: This is clearly a relevant question for our fisheries enforcement off Newfoundland, which is of some interest these days as well.

UNCLOS is a difficult document for a lay person to get hold of, I speak of that personally, but certainly the intent in UNCLOS is to set the framework for how we treat each other within our waters and outside our waters. There are differences in what we can and cannot do in our territorial sea and in our exclusive economic zone of 200 miles. Much of that is quite untested. It sets a clear obligation for nations to cooperate, and to set and enforce laws to protect the marine life in their waters.

There are a number of layers that are tough to tease apart. Clearly, we cannot act as cowboys out in the water and arrest whomever we will and detain them forever, but I will defer to SLDF on where the line is drawn, and what we can and cannot do to foreign vessels depending on the situation. To my knowledge, it is really quite complicated.

Senator Christensen: Is Bill C-15 tougher than some of the international agreements we have dealing with this issue, or are we really just playing catch-up?

Mr. Laughren: Certainly, on the issue of cracking down on bilge dumping, we are just paying catch-up. Other countries, including the EU and the U.S., have arrested, fined and charged mariners for offences at sea. It is not as clear-cut as that we cannot charge foreign vessels or foreign people. There are provisions for when we can and cannot, and what obligations we have to get permission from the flag state of that ship before we do so. Where that line is, I will defer to the legal opinions you gather yourself, but the idea of enforcing laws within our own jurisdiction including out to the Exclusive Economic Zone, EEZ, and including criminal provisions is not new to this legislation.

Senator Christensen: In developing this particular piece of legislation, do you think there has been adequate public, industry and stakeholder consultation by the government?

Mr. Laughren: I can probably speak for all of us on this. We are not aware of what consultation was done. It is a really tough question to answer.

Senator Christensen: Do you feel that you were adequately consulted on this particular piece of legislation?

abord, un conflit entre les obligations du Canada envers l'UNCLOS et celles qu'il a envers le projet de loi C-15. Les obligations ne sont pas nouvelles dans le projet de loi C-15. Je pense que le sénateur Christensen souhaite que vous, et Sierra Legal Defence Fund, dites quelque chose sur ce conflit particulier. À première vue, il semble y avoir un conflit entre une obligation internationale, que nous avons signée, et des propositions qui existent peut-être dans la Loi actuelle, mais qui sont aussi mentionnées dans le projet de loi C-15.

M. Laughren : C'est une question très pertinente pour l'application de la loi sur les pêches au large de Terre-Neuve et qui suscite aussi de l'intérêt ces temps-ci.

L'UNCLOS est un document qu'un non-spécialiste, je parle pour moi, a de la difficulté à comprendre, mais il est évident que l'UNCLOS vise à établir la façon dont nous nous traitons mutuellement à l'intérieur et à l'extérieur de nos eaux territoriales. Il y a des différences dans ce que nous pouvons et ne pouvons pas faire dans nos eaux territoriales et dans notre zone économique exclusive de 200 milles. Cela reste en grande partie non éprouvé. L'UNCLOS est clair sur le fait que les nations doivent coopérer, élaborer et appliquer des lois visant à protéger le milieu biologique marin de leurs eaux.

Il est difficile de séparer un certain nombre d'éléments. Nous ne pouvons pas, bien sûr, nous conduire comme des cow-boys, arrêter qui l'on veut et les mettre en détention pour toujours, mais je m'en remettrai au SLDF pour déterminer les limites de notre conduite envers les navires étrangers selon la situation. Je pense que c'est vraiment très compliqué.

Le sénateur Christensen : Est-ce que le projet de loi C-15 est plus sévère que certaines ententes internationales traitant de cette même question ou essayons-nous simplement de rattraper notre retard?

M. Laughren : Dans la lutte contre le déversement, il est évident que nous essayons simplement de rattraper notre retard. D'autres pays, notamment l'Union européenne et les États-Unis ont arrêté, imposé des amendes et accusé des marins d'avoir commis des infractions en mer. Il n'est pas clair que nous ne pouvons pas accuser des navires étrangers ou des étrangers. Des dispositions prévoient ce que nous pouvons et ne pouvons pas faire et quand nous devons obtenir la permission de l'État du pavillon de ce navire. Pour ce qui est des limites, je m'en remettrai aux avis juridiques que vous allez obtenir, mais l'application des lois dans notre propre juridiction, notamment dans la zone économique exclusive, et les dispositions relatives à la criminalité ne sont pas une idée nouvelle dans cette loi.

Le sénateur Christensen : En élaborant ce projet de loi, pensez-vous que le gouvernement consulte le public, l'industrie et les intervenants de manière adéquate?

M. Laughren : Je peux probablement répondre pour tout le monde. Nous ne sommes pas au courant de consultations. Il est vraiment très difficile à répondre à cette question.

Le sénateur Christensen : Estimez-vous avoir été consulté de manière appropriée au sujet de ce projet de loi?

Mr. Rainer: Speaking for Nature Canada, we had an opportunity to make presentations around Bill C-34, the predecessor, as well as opportunity to make presentations to the House on Bill C-15 and, again, thank you for this presentation today. Some of those kinds of concerns, if you will, are probably concerns of parliamentary procedure. You folks or others who work within the parliamentary system may be able to determine best whether or not those processes have been followed, or what your guidelines are there.

Senator Christensen: I know Senator Forrestall was saying he still sees lots of birds, as does Senator Buchanan. With global warming, populations can go very quickly. I am certainly not a biologist. I have a bird feeding station for redpolls, and each year, for the last 25 years, I have bought 200 pounds of shelled sunflower seeds, and I use that 200 pounds every single year. This year, I filled it up in October, and there has not been a bird there. That is the first time in 25 years. The population is just not there any more. There has not been one bird.

Senator Oliver: You do not live on the ocean, do you?

Senator Christensen: No, but they are little birds affected by global warming, and that is caused by pollution.

The Chairman: Were any of your organizations consulted in the drafting or the preparation of Bill C-15 before it went to Parliament?

Mr. Laughren: No.

Senator Buchanan: You mentioned the United States. Are you aware of the fact that, in the United States, most of the liability in matters like this is civil rather than criminal?

Mr. Laughren: I am certainly not an expert on U.S. law, but they have pursued civil cases and criminal cases, both, in bilge dumping. I am not aware of specifics.

Senator Buchanan: Has there been, to your knowledge, as in this bill, a transfer of the onus of the presumption of innocence to a presumption of guilt, which is a violation of the United Nations declaration of human rights? This bill does it. Have they done that in the United States, to your knowledge?

Mr. Laughren: There are a number of laws in the United States, such as the Oil Pollution Act and the False Claims Act, under which they charge for bilge dumping and pollution offences. I am not familiar with all of them.

Senator Buchanan: I am asking if there has been a reverse onus in the United States, to your knowledge.

Mr. Laughren: Yes. I certainly know that, in the United States, the strict liability is common.

Senator Buchanan: No. I asked if the reverse onus has occurred in the United States where you are presumed to be guilty and must prove your innocence?

M. Rainer : Nature Canada a eu l'occasion de présenter des exposés sur le projet de loi C-34 antérieur et de présenter des exposés à la Chambre concernant le projet de loi C-15. Je vous remercie de nouveau pour cet exposé d'aujourd'hui. Certains de ces problèmes sont probablement des questions de procédure parlementaire. Ceux qui, comme vous ou les autres, travaillent dans le système parlementaire sont les mieux placés pour décider si ces processus ont été respectés ou si vos lignes directrices y sont incluses.

Le sénateur Christensen : Je sais que le sénateur Forrestall, ainsi que le sénateur Buchanan, ont dit qu'ils voyaient encore beaucoup d'oiseaux. Les populations peuvent très vite disparaître à cause du réchauffement du globe. Je ne suis pas du tout biologiste. J'ai une mangeoire pour nourrir les sizerins flammés et au cours de ces 25 dernières années, j'achète et j'utilise annuellement 200 livres de graines de tournesol décortiquées. Cette année, j'ai rempli la mangeoire au mois d'octobre et aucun oiseau n'est venu. C'est la première fois que cela arrive en 25 ans. Il n'y a tout simplement pas d'oiseaux. Pas un seul oiseau n'est venu.

Le sénateur Oliver : Vous ne vivez pas en mer, n'est-ce pas?

Le sénateur Christensen : Non, mais des petits oiseaux sont victimes du réchauffement du globe provoqué par la pollution.

Le président : Est-ce que l'une de vos organisations a été consultée pour l'élaboration ou la préparation du projet C-15 avant qu'il soit présenté au Parlement?

M. Laughren : Non.

Le sénateur Buchanan : Vous avez mentionné les États-Unis. Savez-vous qu'aux États-Unis, la plupart des responsabilités dans des cas similaires sont civiles au lieu d'être criminelles?

M. Laughren : Je ne suis pas spécialiste du droit américain, mais il y a eu des affaires civiles et criminelles dans des cas de déversement. Je ne connais pas les détails.

Le sénateur Buchanan : Y a-t-il eu, à votre connaissance, comme dans ce projet de loi, un transfert de la charge de la présomption d'innocence à une présomption de culpabilité, ce qui constitue une violation de la Déclaration des droits de l'homme des Nations Unies? C'est ce que fait ce projet de loi. Savez-vous si les Américains ont fait de même?

M. Laughren : Aux États-Unis, un certain nombre de lois telles que la Loi sur la pollution par les hydrocarbures (Oil Pollution Act) et la Loi sur les allégations fallacieuses (False Claims Act) permettent de porter des accusations pour les infractions de déversements et de pollution. Je ne les connais pas toutes.

Le sénateur Buchanan : Je demande s'il y a eu, à votre connaissance, une inversion de la charge de la preuve aux États-Unis.

M. Laughren : Oui. Je sais qu'aux États-Unis la responsabilité stricte est courante.

Le sénateur Buchanan : Non. J'ai demandé si l'inversion de la charge de la preuve existe aux États-unis; vous êtes présumé coupable et il vous appartient de prouver votre innocence.

Mr. Laughren: I am not aware of that being done in the U.S., nor, as I understand it, is that what is happening in this bill.

Senator Buchanan: In this bill, that is what is happening. Are you aware of that?

Mr. Rainer: My understanding is that it is not so much you are presumed guilty, it is that the offence occurs by demonstration of the evidence. In other words, if the discharge has reached the water, an offence has occurred. In a strict liability case, you have the option to demonstrate you did due diligence, and that is more or less what you will be obliged to do.

Senator Buchanan: However, you will still be charged. The officer, the owner, the engineer, under this bill, will be charged if there has been, as the senator said, an accidental spilling of a cup of oil. A game officer could go out and say, "I am charging you," and they will be charged.

The Chairman: May be charged.

Senator Buchanan: Well, may be charged, all right. I will go that far. However, as soon as they are charged, the officer, the engineer, and other crew members involved, et cetera, must then prove their innocence. That contradicts the Canadian Charter of Rights and Freedoms. It certainly contradicts the United Nations Universal Declaration of Human Rights.

Mr. Rainer: If I may, senator, I believe the Supreme Court of Canada has already ruled on this question and found in favour. Strict liability does apply —

Senator Buchanan: What case is that?

Mr. Rainer: It is called *R. v. Wholesale Travel Group Inc.* I am not sure exactly what that was. It was in 1991, and it looked at the whole issue of strict liability.

Senator Buchanan: That case is not relevant to what we are talking about here.

Mr. Rainer: I could quote directly from the court's ruling on that, if you like, or I could give that information further on, but it does indicate that, for issues such as environmental protection, within the purview of helping society deal with these issues, strict liability is an appropriate mechanism.

Senator Buchanan: That judge has agreed that there should be a reverse onus. Is that what you are saying?

Mr. Rainer: I do not know if it is a reverse onus, but there are different gradients. There is absolute liability, there is strict liability, and there is *mens rea*. They are saying that this kind of an issue places it squarely in the middle, trying to balance the public interest and the private responsibility.

Senator Buchanan: You have just used the right terminology, *mens rea*, because what is happening in this bill is there has been a reverse of the onus.

M. Laughren : Je ne sais pas si cela se fait aux États-Unis ni que c'est ce que fait ce projet de loi, si je l'ai bien compris.

Le sénateur Buchanan : C'est le cas dans ce projet de loi. Le savez-vous?

M. Rainer : Ce que je comprends, c'est que ce n'est pas tant que vous êtes présumé coupable, c'est que l'infraction est commise du moment qu'il y a une preuve. Autrement dit, si le déversement atteint l'eau, l'infraction est commise. Dans un cas de responsabilité stricte, vous pouvez montrer que vous avez fait preuve de diligence due, et c'est plus ou moins ce que vous serez obligé de faire.

Le sénateur Buchanan : Cependant, vous serez quand même accusé. L'officier, l'armateur, l'ingénieur seront accusés en vertu de ce projet de loi en cas de, comme le sénateur l'a dit, déversement accidentel d'une tasse d'hydrocarbure. Un agent de conservation de gibier pourrait se présenter et déclarer « Je vous accuse », et ils seront accusés d'une infraction.

Le président : Peuvent être accusés.

Le sénateur Buchanan : D'accord, peuvent être accusés, très bien. J'irai jusque là. Toutefois, aussitôt qu'ils sont accusés, l'officier, l'ingénieur et d'autres membres de l'équipage impliqués, et cetera, doivent alors prouver leur innocence. Cela est en contradiction avec la Charte canadienne des droits et libertés. C'est certainement en contradiction avec la Déclaration universelle des droits de l'homme des Nations Unies.

M. Reiner : Si vous me permettez, sénateur, je crois que la Cour suprême du Canada s'est déjà prononcée sur cette question et y a été favorable. Une responsabilité stricte s'applique...

Le sénateur Buchanan : De quelle affaire s'agit-il?

M. Reiner : De l'affaire *R. c. Wholesale Travel Group Inc.*, je ne suis pas exactement sûr ce dont il s'agissait. C'était en 1991 et il était question de tout le problème de la responsabilité stricte.

Le sénateur Buchanan : Cette affaire n'a rien à voir avec ce dont nous parlons.

M. Reiner : Je pourrais citer directement la décision du tribunal, si vous voulez ou je pourrais vous envoyer ces renseignements plus tard, mais il est indiqué que pour des questions telles que la protection de l'environnement, la responsabilité stricte est un mécanisme approprié permettant à la société de résoudre ces problèmes.

Le sénateur Buchanan : Ce juge a convenu qu'il devrait y avoir une inversion du fardeau de la preuve. Est-ce cela que vous êtes en train de dire?

M. Reiner : Je ne sais pas si c'est une inversion de la charge de la preuve, mais il y a différents gradients. Il y a la responsabilité absolue, la responsabilité stricte et la *mens rea*. Ils disent que ce genre de question le place carrément au milieu, en essayant d'équilibrer l'intérêt public et la responsabilité personnelle.

Le sénateur Buchanan : Vous venez d'utiliser le bon terme : *mens rea*, car ce qui se passe avec ce projet de loi, c'est qu'il y a eu une inversion de la charge de la preuve.

Mr. Rainer: Yes, but it is consistent with recent environmental legislation.

Senator Buchanan: You are saying that, but I do not think that is correct.

The Chairman: We have information on that in the documentation we have been given, Senator Buchanan. I refer to this document that we received on Tuesday from our legal researcher which cites the answer to the question. We will have our own independent advice about this, senators, but we must be careful in the use of the term “reverse onus.” There is a distinction between a reverse onus in the sense that it simply turns things around, which strict liability does not, if I understand it correctly. In the case of the strict liability application, which has been found, as our witness has said, by the Supreme Court to be appropriately applicable in respect of environmental law, the onus on the Crown to prove beyond a reasonable doubt that an event happened is one thing, but then the capacity to show on the balance of probability that due diligence was taken and that negligence was not there is a different level of onus, so it is not a precise reversal of the onus.

Senator Buchanan: If what you just said is the case, if it is at present the environmental law of Canada, then why is this section in this bill? If it is the present law, why do we have it in this bill?

The Chairman: Because this is a bill which amends a present bill, and it has to be referred to, as it is in the Species at Risk Act, et cetera, et cetera.

Senator Buchanan: Then what you are saying?

The Chairman: The bill does not create the application of strict liability in respect of the Migratory Birds Convention Act. The strict liability already exists in the Migratory Bird Convention Act, as it has since that act was enacted.

Senator Buchanan: If that is the case, why are there sections in this bill?

The Chairman: They are modifying or amending the nature of the jurisdiction in which they will apply, and they are amending the level of fines and the nature of the sentences that can be given, upon conviction. However, the concept of strict liability is not new, and it is not being introduced in the present bill.

Senator Buchanan: We could get into a great argument over this.

The Chairman: And we will, because we will have our own counsel as well.

Senator Spivak: Could I just point out that strict liability is not a new concept.

Senator Buchanan: I know that.

M. Reiner : Oui, mais elle était compatible avec la loi environnementale récente.

Le sénateur Buchanan : Vous le dites, mais je ne pense pas que ce soit vrai.

Le président : Sénateur Buchanan, la documentation que l'on nous a remise contient des informations à ce sujet. Je me réfère au document, que nous a fait parvenir mardi notre chercheur juridique, qui cite la réponse à la question. Sénateurs, nous obtiendrons notre propre avis indépendant à ce sujet, mais nous devons faire attention à l'utilisation du terme « inversion de la charge de la preuve ». Il y a une distinction entre une inversion de la charge de la preuve dans le sens qu'elle inverse simplement les choses, alors que la responsabilité stricte ne le fait pas, si je comprends bien. Dans le cas de l'application d'une responsabilité stricte que la Cour suprême, ainsi que l'a dit notre témoin, a décidé qu'elle avait été appliquée de manière appropriée dans le cadre de la loi environnementale, le fait qu'il appartient à la Couronne de prouver hors de tout doute raisonnable qu'un événement s'est produit est une chose, mais ensuite la capacité de montrer en se fondant sur la prépondérance des probabilités qu'il y a eu diligence due et que cette négligence n'avait pas eu lieu est tout autre chose au niveau de la charge, ce n'est donc pas une inversion précise de la charge.

Le sénateur Buchanan : Si ce que vous venez de dire est le cas, si c'est actuellement la loi environnementale du Canada, pour quelle raison alors cet article est contenu dans ce projet de loi? Si c'est la loi en vigueur, pourquoi l'avons-nous dans ce projet de loi?

Le président : Parce que c'est un projet de loi qui amende un projet de loi actuel, et il faut s'y référer, comme pour la Loi sur les espèces en péril, et cetera.

Le sénateur Buchanan : Donc, qu'êtes-vous en train de dire?

Le président : Le projet de loi ne crée pas l'application d'une responsabilité stricte en ce qui concerne la Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs. La responsabilité stricte existe déjà dans la Loi sur la Convention concernant les oiseaux migrateurs et l'a été depuis la promulgation de cette Loi.

Le sénateur Buchanan : Si c'est le cas, pourquoi y a-t-il des articles dans ce projet de loi?

Le président : Ils modifient ou amendent la nature de la juridiction dans laquelle elles s'appliqueront et ils changent le niveau des amendes et la nature des peines imposées en cas de condamnation. Cependant, le concept de la responsabilité stricte n'est pas nouveau et il n'est pas introduit dans le projet de loi actuel.

Le sénateur Buchanan : On pourrait avoir un grand débat à ce sujet.

Le président : Et nous en aurons un, car nous aurons aussi notre propre avocat.

Le sénateur Spivak : Puis-je seulement dire que la responsabilité stricte n'est pas un concept nouveau.

Le sénateur Buchanan : Je le sais.

Senator Spivak: It has been around a long time. I get a summons from the court because my alarm has gone off. They just presume I have been guilty of something, and the fine is there: either that, or I have to go to court.

Senator Buchanan: They have to prove it. The prosecution has to prove it.

Senator Spivak: No, they do not have to prove it. I have to go to court to say I am innocent.

The Chairman: Order. We will have this discussion at great length, and we will have it after we know even more than we know now about these things. I promise you we will have that discussion.

Senator Hubley: One of the concerns that the shipping industry made very clear to us was the consultation issue, the size of the problem and how it affects our country. When you do your studies and develop reports and publications, do you make an attempt to engage the shipping industry in the problem as you see it?

Mr. Laughren: WWF is certainly an organization that has a long history of working with industry, and we pride ourselves on that. On the shipping side, we came to it quite new. It is not an industry we have long-term relationships with, but we did take up this issue with the Canadian Shipowners Association and the Shipping Federation of Canada before the legislation was introduced. I believe there are several different associations, and we did meet with them. We met with companies such as Canada Steamship Lines, CSL, to try to find ways to address this. We certainly sent to the shipping association our report that helped solidify the case of the problem. We have been in contact with the shipping industry around this issue.

Senator Hubley: Has the shipping industry come back and put its side of the case to you?

Mr. Laughren: I will take the liberty of quoting the conversation we had with the then head of the Canadian shipping association, Mr. Richard LeHir, an ex-parliamentarian. When we came up with the number of 300,000, his answer was that no, only ten birds were killed, because of a discontinued line of reasoning. In the personal communication to us on the phone, he said they did not believe it is that big a problem, and that it was not what the evidence shows. We certainly did not find much interest from him in pursuing the issue with us. That was one person in one conversation, however.

Since this bill was introduced, I have had a couple of calls from the shipping industry wanting to start talking to see what we can do about it.

Le sénateur Spivak : Il y a longtemps que ce concept existe. J'ai reçu une assignation du tribunal à cause du déclenchement de mon système d'alarme. Ils ont simplement supposé que j'étais coupable de quelque chose et j'ai une amende : soit je paie soit je dois aller au tribunal.

Le sénateur Buchanan : Ils doivent le prouver. La partie poursuivante doit le prouver.

Le sénateur Spivak : Non, ils n'ont pas à le prouver. Je dois aller au tribunal pour dire que je suis innocente.

Le président : À l'ordre. Nous en discuterons longuement quand nous en saurons plus sur ces questions que ce que nous savons aujourd'hui. Je vous promets que nous en discuterons.

Le sénateur Hubley : L'industrie du transport maritime nous a dit clairement que la consultation était l'une de ses préoccupations, la dimension du problème et la façon dont il affecte notre pays. Quand vous menez vos études et que vous élaborez des rapports et des publications, essayez-vous d'impliquer l'industrie du transport maritime dans le problème tel que vous le percevez?

M. Laughren : Le Fonds mondial pour la nature est certainement un organisme qui a une longue histoire de coopération avec l'industrie et nous en sommes fiers. Nos rapports avec l'industrie du transport maritime sont récents. Ce n'est pas une industrie avec laquelle nous avons établi des rapports à long terme, mais nous avons abordé cette question avec l'Association des armateurs canadiens et la Fédération maritime du Canada avant que la loi ne soit présentée. Je crois qu'il y a plusieurs associations et nous les avons rencontrées. Nous avons rencontré des sociétés telles que la Société maritime CSL pour essayer de régler cette question. Nous avons envoyé à l'Association maritime un rapport renforçant les arguments dans cette affaire. Nous avons été en contact avec l'industrie du transport maritime au sujet de cette question.

Le sénateur Hubley : Est-ce que l'industrie du transport maritime vous a fait part de ses sentiments vis-à-vis de cette affaire?

M. Laughren : Je me permets de rapporter notre conversation avec le directeur de l'Association canadienne de la marine marchande de l'époque, M. Richard LeHir, un ancien parlementaire. Quand nous avons mentionné 300 000, il a répondu non, seulement 10 oiseaux ont été tués à cause d'un manque de communication. Au cours d'une conversation téléphonique, il nous a dit qu'ils ne pensaient pas que c'était un grand problème si l'on se fondait sur les preuves. Il ne nous a certainement pas paru intéressé à continuer à étudier la question avec nous. Mais, ce n'était qu'une personne et une conversation.

Depuis que ce projet de loi a été présenté, des représentants de l'industrie du transport maritime m'ont téléphoné à deux ou trois reprises pour me dire qu'ils voulaient entamer des discussions pour voir ce que nous pouvions faire à ce sujet.

Senator Hubley: That is good. I got the impression that perhaps they were not even aware there was a difficulty, namely, that an environmental catastrophe was taking place. I am pleased that they have been engaged by your groups.

The other question that I would like to cover is the cost to Canadians. What are the other costs? Who does the clean-up? Are volunteers one of our main groups that help through this, or how does it work when you have to do a clean-up?

Ms. Elmslie: Right now, there are two different levels of spills. If you have a large catastrophic spill close to you on shore, that is paid for by the person who has spilled the oil. Then you have mystery spills. Unfortunately, in most of these cases, by the time the birds make it to shore, they are not in a condition that they can be cleaned.

Regarding the case in December with the murrets that had been oiled by a passing ship and were showing up on shore, Petro-Canada has a centre that it built in St. John's, Newfoundland. It was in response to oiled birds that they were finding climbing up on their offshore rigs, and the people who worked on the rigs wanted the issue addressed. They have a cleaning facility in St. John's. The animals are then taken to the Newfoundland and Labrador Environmental Industry Association after they are cleaned for release, so that is all privately funded.

Even though those birds had been oiled by a ship that had been passing through, it was Petro-Canada that paid for all the clean-up costs of those birds.

We do have something in Canada called the Ship-source Oil Pollution Fund, and, generally, if there is a mystery spill, you would make a claim to that fund to get the money back, so it is not coming out of the taxpayers' dollars. When there is a known polluter, then that person is eligible for the clean-up costs.

Senator Hubley: I understand there is an international marine council, and Environment Canada has been bringing forth the issue of oil at sea and oiled birds to that body for many years, and it is an education of the shipping industry. It was an attempt to bring this issue forward to the shipping community, so I find it difficult to understand why they did not know it was happening and the extent to which it was happening. Do you have any comment on that?

Mr. Rainer: I can venture here that the incidents that have been reported the most have come from Newfoundland, and probably have been picked up largely by eastern media. I do not know to what extent they have been picked up with the more western media. From the shipping companies we heard from the other night, it seemed that most of them were based in the Vancouver area, and it may be simply that information is not travelling as much as it should back to them.

Le sénateur Hubley : C'est une bonne nouvelle. J'avais l'impression qu'ils ne savaient peut-être même pas qu'il y avait un problème, qu'une catastrophe environnementale se produisait. Je suis content qu'ils aient été contactés par vos groupes.

Je voudrais aussi parler du coût pour les Canadiens. Quels sont les autres coûts? Qui nettoie? Est-ce que ce sont les volontaires qui s'occupent en grande partie du nettoyage ou comment procédez-vous pour nettoyer?

Mme Elmslie : Il y a deux niveaux de déversements aujourd'hui. En cas de déversement catastrophique près de la côte, la personne responsable du déversement d'hydrocarbures est responsable des coûts de nettoyage. Et il y a les déversements d'origine inconnue. Malheureusement, dans la majorité de ces cas, quand les oiseaux atteignent la côte, ils ne peuvent plus être nettoyés.

En ce qui concerne l'incident de décembre dans lequel des guillemots avaient été mazoutés par un navire qui passait, puis ces oiseaux sont apparus sur la côte. Pétro-Canada a construit un centre à St. Johns à Terre-Neuve pour nettoyer les oiseaux mazoutés qui se posaient sur ses plateformes de forage en mer; les employés des plateformes voulaient que cette question soit réglée. Pétro-Canada a une installation de nettoyage à St. Johns. Après avoir été nettoyés, les oiseaux sont transportés à l'Association des industries de l'environnement de Terre-Neuve-et-Labrador où on les relâche. Tout cela est financé par le secteur privé.

Même si ces oiseaux ont été mazoutés par un navire qui passait, c'est Petro-Canada qui a payé tous les coûts de nettoyage de ces oiseaux.

Il y a au Canada ce que nous appelons la Caisse d'indemnisation de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causés par et de manière générale, s'il y a un déversement d'origine inconnue, c'est à ce fonds qu'il faut s'adresser pour être remboursé, donc ce n'est pas l'argent des contribuables. Quand le pollueur est connu, c'est à lui de régler les coûts de nettoyage.

Le sénateur Hubley : Je crois comprendre qu'il y a un conseil international des affaires maritimes et que, depuis des années, Environnement Canada présente cette question de déversement d'hydrocarbures en mer et d'oiseaux mazoutés à cet organisme en vue de sensibiliser l'industrie du transport maritime. C'était une tentative de présenter cette question à cette industrie, j'ai donc du mal à comprendre la raison pour laquelle ils n'étaient pas au courant de la situation ni de la gravité de cette situation. Avez-vous quelque chose à dire à ce sujet?

M. Rainer : Je peux dire que c'est à Terre-Neuve que se sont produits la majorité des incidents signalés et rapportés principalement par les médias de l'Est. Je ne sais pas jusqu'à quel point ces incidents ont été signalés par les médias de l'Ouest du Canada. Selon les sociétés de transport maritime que nous avons entendues l'autre soir, il semblait que la plupart de ces médias étaient dans la région de Vancouver, il se pourrait tout simplement que les nouvelles n'arrivent pas là-bas aussi rapidement qu'elles le devraient.

Nonetheless, it struck us as a bit odd that in the case of one of the presidents of the company, he admitted he did not know about the 300,000 birds. It just struck us that perhaps their associations should be a bit more proactive in looking at some of these environmental issues, and feeding that information to their members. It is probably fair to say now that this issue is much more on their radar screen, as it should be, and, hopefully, they will be more proactive in the future in helping us solve the problem.

Mr. Laughren: If I may add to that, I think I should be fair to the shippers if I can. In the conversations we have had with the individual companies, they all say, “We are good performers and we have done our homework. Our policies are in place. We do not want our folks dumping bilge oil, so we are not the issue.” I have some sympathy for that. I think we do have a relatively sophisticated shipping industry in Canada, but I can understand their frustration at their inability to police the shipping industry as a whole from an individual company perspective.

Senator Oliver: I would like to do a follow-up on two of the questions asked by Senator Hubley, who is the sponsor of the bill, about the Shipping Federation of Canada. It is a legal question.

The Shipping Federation of Canada is concerned that this bill contravenes some international bills and laws. Does Bill C-15 contravene any existing international agreement, such as the United Nations Convention on the Law of the Sea, to your knowledge?

Mr. Laughren: Not to my knowledge. I will quote someone else who, I believe, appeared before the committee, who said it is really hard to prove something in the absence. I have not seen anything, including from the shipping industry — I may have missed it and they may have provided it — about what clause is in contravention of what clause. That may be there. I am not familiar with any direct contravention or conflict.

Senator Oliver: Neither you nor Ms. Elmslie?

Mr. Rainer: No.

Senator Oliver: Has anyone raised it with you that it does contravene, and it is a major concern of the federation?

Mr. Rainer: No one has raised that with Nature Canada directly, but we understand in the drafting of Bill C-34 and Bill C-15, there was a fairly extensive team of lawyers involved with that. Most assuredly one of the things they first looked at is, what does international law say and what are our obligations to international law?

Senator Oliver: That is an assumption, but you do not know that.

Toutefois, il m’a paru un peu étrange qu’un des présidents de la société ait admis ne pas être au courant des 300 000 oiseaux. On a pensé que peut-être leurs associations devraient s’intéresser un peu plus à certaines de ces questions environnementales et communiquer les renseignements à leurs membres. Il serait peut-être juste de dire qu’aujourd’hui ils s’intéressent beaucoup plus à cette question, comme ils le devraient, et il faut espérer qu’ils seront plus proactifs à l’avenir afin de nous aider à trouver une solution au problème.

M. Laughren : J’aimerais ajouter, si vous me le permettez, pour rendre justice aux transporteurs maritimes que les sociétés individuelles avec lesquelles nous avons eu des discussions, nous ont toutes dit qu’elles avaient de rendements et qu’elles avaient fait leur travail. Que leurs politiques étaient en place. Qu’elles ne voulaient pas que leurs employés déversent des hydrocarbures, donc qu’elles n’étaient pas concernées par le problème. J’éprouve une certaine sympathie à l’égard de cette position. Je pense que l’industrie canadienne du transport maritime est relativement évoluée, mais je comprends qu’elle soit frustrée par son incapacité à contrôler l’industrie du transport maritime dans son ensemble en se fondant sur le point de vue d’une seule société.

Le sénateur Oliver : Je voudrais poursuivre deux questions posées par le sénateur Hubley, qui est le parrain du projet de loi, concernant la Fédération maritime du Canada. C’est une question juridique.

La Fédération maritime du Canada s’inquiète du fait que ce projet de loi transgresse certaines lois internationales. À votre connaissance, est-ce que le projet de loi C-15 transgresse un accord quelconque international en vigueur tel que la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer?

M. Laughren : Non, pas à ma connaissance. Je citerai quelqu’un d’autre qui a comparu, je crois, devant le comité, et a dit qu’il était très difficile de prouver quelque chose sans preuve. Je n’ai pas vu de dispositions, même l’industrie du transport maritime n’en a pas montré — ils l’ont peut-être fait et j’ai pu le rater — qui transgressent d’autres dispositions. C’est possible, mais, à ma connaissance, il n’y a pas de violation ni de conflits directs.

Le sénateur Oliver : Ni à votre connaissance ni à celle de Mme Elmslie?

M. Rainer : Non.

Le sénateur Oliver : Est-ce quelqu’un vous a dit qu’il y avait une violation et est-ce que la Fédération s’en préoccupe beaucoup?

M. Rainer : Personne n’en a parlé directement avec Nature Canada, mais nous croyons savoir qu’une très grande équipe d’avocats a participé à l’élaboration des projets de loi C-34 et C-15. Il est presque sûr qu’ils ont d’abord étudié les lois internationales et nos obligations envers ces lois?

Le sénateur Oliver : C’est une supposition, car vous ne le savez pas.

Mr. Rainer: I do not know, but I would be very surprised if they did not take that kind of major consideration into account. If there is a serious conflict, that would be a stopper, but I do not think that is the case.

Ms. Elmslie: I am not aware of that either. To make the same point as Mr. Laughren, I would like to have it explained to me. I have heard the message from the shippers, but I would like to have it precisely laid out as to how it is in contravention.

Senator Buchanan: I believe you were correct when you mentioned, that Canadian vessels are not the real problem here. We heard that the other night from the unions, from the ship owners and from the port operators, that Canadian vessels, for the most part, do a very good job.

However, most of the problems with them are accidental spills. The big problem — and they admitted this the other night — not only admitted it but specifically said it, the big problem is foreign vessels and they are out to get those unscrupulous foreign vessels themselves. We were all here and that is exactly what they said.

One thing of concern to them is that in this bill a game officer can arrest a Canadian vessel if the officer believes that they spilled a gallon of oil. The game officer can arrest that vessel and charge all of these people. However, the game officer cannot arrest a foreign vessel, which is really the big polluter. He has to get the consent and permission of the Attorney General of Canada to do that.

Similarly, we had a bill years ago on snowmobiles. Before you could cross a highway, you had to get the consent of the Minister of Highways. Someone got up in the legislature and said, “On Sunday afternoon, I am out on my snowmobile and suddenly I have to pick up the phone, call Harry Howe at home on Sunday and say, Harry, I am down here on Highway 101. Can I cross the highway this afternoon?” That is a bit ridiculous, but this is really what they are saying here. A game officer can arrest a Canadian vessel, which may have accidentally dropped a little oil, but a big polluter that is a foreign vessel, he cannot do it, and he must get the consent of the Attorney General of Canada. Is that fair?

Mr. Laughren: I think so, to some extent. I will retreat to my area of expertise, which is really fishing. We have the same issue on fishing where we have different processes to follow on arresting foreign ships overfishing than we do Canadian fishermen. The first rule, including under international law, is take care of your own business first. We have some bad operators out there fishing beyond the 200-mile zone and occasionally they come into our zone. Also, we have limits in international law on when and how we can arrest them, but we do. We board them, we find them and we detain them in a way that is consistent with international law. Canada has actually pushed the boundaries on

M. Rainer : Je ne sais pas, mais je serais très surpris d'apprendre qu'ils n'ont pas tenu compte d'un élément aussi important. En cas de conflit grave, ce serait un obstacle, mais je ne pense pas que ce soit le cas.

Mme Elmslie : Moi aussi, je n'en ai pas entendu parler. Pour défendre le même argument que M. Laughren, j'aimerais qu'on me l'explique. J'ai entendu le message des transporteurs maritimes, mais j'aimerais qu'on m'explique précisément de quelle façon il transgresse d'autres lois.

Le sénateur Buchanan : Je crois que vous avez raison de mentionner que le vrai problème ne provient pas des navires canadiens. Les syndicats, les armateurs et les autorités portuaires ont indiqué l'autre soir l'excellent travail de la plus grande partie des navires canadiens.

Cependant, la plupart des problèmes qu'ils connaissent sont les déversements accidentels. Le grand problème — ils l'ont admis l'autre soir — pas seulement admis, ils l'ont dit clairement, est posé par les navires étrangers, ils essaient eux-mêmes d'attraper ces navires étrangers peu scrupuleux. Nous étions tous présents, c'est exactement ce qu'ils ont dit.

Ce qui les inquiète dans ce projet de loi, c'est qu'un agent de conservation de gibier peut arrêter un navire canadien s'il croit que ce navire a déversé un gallon d'hydrocarbures. L'agent de conservation de gibier peut arrêter le navire et accuser toutes ces personnes. Cependant, il ne peut pas arrêter un navire étranger, qui est en réalité le grand polluant. Pour procéder à l'arrestation, l'agent doit obtenir l'accord et la permission du procureur général du Canada.

Il y avait quelque chose de similaire dans un projet de loi sur les motoneiges, il y a longtemps. Avant de pouvoir traverser une autoroute, il fallait le consentement du ministre de la Voirie. Quelqu'un avait dit à la législature : « Dimanche après-midi, je suis sur ma motoneige et, soudainement, je dois téléphoner à Harry Howe chez lui, un dimanche, pour lui dire : Harry, je suis près de l'autoroute 101. Est-ce que je peux la traverser cet après-midi? » C'est tout de même un peu ridicule, mais c'est exactement ce qu'ils disent là. Un agent de conservation de gibier peut arrêter un navire canadien, qui peut avoir accidentellement déversé une petite quantité d'hydrocarbures, mais s'il s'agit d'un grand polluant, un navire étranger par exemple, il ne peut pas le faire et il doit obtenir le consentement du procureur général du Canada. Est-ce juste?

M. Laughren : Je le pense, dans une certaine mesure. Je parlerai de mon domaine d'expertise, c'est-à-dire les pêches. Le même problème se pose, il faut suivre des processus différents pour arrêter les navires étrangers qui pêchent plus que les pêcheurs canadiens. La première règle, y compris selon la loi internationale, est de s'occuper d'abord de ses propres intérêts. Quelques mauvais pêcheurs pêchent au-delà de la limite de 200 milles et pénètrent de temps en temps dans notre zone. La loi internationale détermine quand et de quelle façon nous pouvons les arrêter, mais nous les arrêtons. Nous montons à bord de ces navires, nous les prenons et les détenons en conformité avec la loi

that and helped create the case law around that case. I do not know that it is consistent to use that argument to then say, we should relax standards on our Canadian fishermen.

The same thing goes with shipping. The standard is the same. It is illegal to dump in our waters and there is a penalty for doing so. We will use every avenue — I would suggest this is the spirit — under international law we can to arrest, fine, detain and stop foreign vessels from dumping in our waters. This helps do that, but we cannot rewrite the international law here and now. There are certain policies we have to follow in order to do so. However, the game officers you speak of, as Mr. Rainer said, are extremely well-trained officers of the law, not wildlife experts or something. These are pretty well-trained folks, including in maritime issues.

Senator Buchanan: How many are there?

Mr. Laughren: We have heard numbers such as 55, but I cannot speak to that.

Senator Buchanan: Of which 10 are over here in Gatineau and Hull, so there are 45 to look after the West Coast, the East Coast and the Great Lakes.

Mr. Laughren: It is my understanding though, that the officers under the Canadian Shipping Act can also lay charges under this legislation as well, as it should be.

Mr. Rainer: I will speculate here because I am not a lawyer, but I wonder if the provision to notify the Attorney General is because the process is that the individual has to notify a counterpart, if it is a foreign ship, relative to that foreign country. Perhaps this is a standard that has already been agreed to on international conventions; that is the process to be followed.

Senator Buchanan: If it is the standard then why is it in this bill? That is what someone asked the other night.

Mr. Rainer: Just to make it explicit.

Senator Buchanan: There are many things in this bill about which they say, we are just making it explicit.

Mr. Rainer: If it is international law, it still needs to be put in place in Canadian law, so we want to be sure we are consistent with international law on how we do these procedures.

Senator Adams: Mr. Chairman, I have a supplementary question. Under international law there is such a thing as open season when, for example, in the Arctic, hunters can hunt Canada geese and snow geese. There is no open season for seabirds. I believe, under an international agreement between the United States and Canada there are different open seasons for hunting snow geese, Canada geese and ducks. As far as I know, no consideration of those 300,000 birds being killed every year by oil

internationale. En fait, le Canada en a reculé les limites et a aidé à créer la jurisprudence dans ce contexte. Je ne sais pas si on peut utiliser cet argument puis déclarer que nous devrions assouplir les normes s'appliquant à nos pêcheurs canadiens.

Cela est également vrai pour le transport maritime. La norme est la même. Il est illégal de déverser des hydrocarbures dans nos eaux sous peine de sanctions. Nous utiliserons tous les moyens — je pense que c'est la position adoptée — offerts par la loi internationale pour arrêter, imposer des amendes, détenir et empêcher les navires étrangers de déverser des hydrocarbures dans nos eaux. Cela aide à le faire, mais nous ne pouvons pas réécrire la loi internationale ici et aujourd'hui. Nous devons suivre certaines procédures pour cela. Cependant, les agents de conservation de gibier dont vous parlez, comme l'a mentionné M. Rainer, sont des agents de la force publique extrêmement bien entraînés, ce ne sont pas des spécialistes de la faune ou autre. Ils sont très bien formés notamment en matière de questions maritimes.

Le sénateur Buchanan : Combien y a-t-il de gardes-chasse?

M. Laughren : On m'a dit 55, mais je ne peux pas le confirmer.

Le sénateur Buchanan : Dont dix travaillent ici, à Gatineau et Hull; il en reste donc 45 pour surveiller la côte ouest, la côte est et la région des Grands Lacs.

M. Laughren : Je crois cependant que les agents ont aussi le pouvoir de porter des accusations en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada, comme il se doit.

M. Rainer : Ce n'est qu'une hypothèse, étant donné que je ne suis pas avocat, mais je me demande si la disposition concernant le consentement du procureur général ne tient pas au fait que la personne doit aviser son homologue du pays d'où vient le bateau étranger. Peut-être s'agit-il d'une norme qui a déjà été établie dans les conventions internationales; c'est la procédure à suivre.

Le sénateur Buchanan : Si c'est la norme, pourquoi cette disposition figure-t-elle dans le projet de loi? Quelqu'un a posé la question l'autre soir.

M. Rainer : Seulement pour que ce soit explicite.

Le sénateur Buchanan : Il y a beaucoup de choses dans ce projet de loi qui semblent servir à cela.

M. Rainer : Même si c'est déjà prévu dans le droit international, il faut que ce soit reflété dans les lois canadiennes pour qu'il y ait conformité entre le droit international et nos procédures.

Le sénateur Adam : Monsieur le président, j'ai une question supplémentaire. En vertu du droit international, il existe une saison de chasse pendant laquelle, par exemple, il est permis de chasser les bernaches du Canada et les oies blanches dans l'Arctique. Il n'y a rien de tel pour les oiseaux de mer. Je crois qu'il y a différentes saisons de chasse pour les oies blanches, les bernaches du Canada et les canards, en vertu d'un accord international conclu entre les États-Unis et le Canada. Autant que

spills has been taken into consideration in the agreement reached between the United States and Canada on the hunting of birds.

Under the provisions of this proposed legislation, game wardens will be able to arrest a captain of a ship that empties a 45-gallon oil drum in the sea. After the bill has been passed, will we have more game wardens on more ships that will be operated by the Canadian Coast Guard?

Mr. Laughren: The way it is now is the way it will be after Bill C-15 is passed. Bill C-15 does not address the number of game wardens or how they will act. This bill deals only with different levels of fines and enforcement.

Ms. Elmslie: There is the memo of understanding, MOU, where the departments will work together. My understanding is that the departments will work together better.

Senator Adams: A few years ago we were not allowed to hunt in the springtime, so we explained to the government that it is open season in our communities. Now we have an overpopulation of certain birds. These birds eat roots. In the springtime when I go out on the land I see birds pulling roots out. They eat the bottoms of the roots and they destroy the plants so that the next year that area is barren. Now, finally the government, through the game wardens, are finding out about the overpopulation, so now the hunters can take as many birds as they want. That is a policy change. I do not know what will happen after the passage of Bill C-15 because the bill deals specifically with migratory birds and that includes the Canada geese and the snow geese that migrate to the Arctic every year. Will those birds be covered by this act?

Mr. Laughren: That may be a question for Environment Canada, but to our knowledge those will not be affected by the passage of this bill.

The Chairman: We heard from the shippers on Tuesday and I would like your comments on this: Accept it as a given that there are bad guys in the shipping and that the newer ships that have separators on board do not do this, but take that a step further. They said that the shipping industry, that is, freighters, tankers and the like, are responsible for 12 to 15 per cent of the oil that goes into the water, and the rest comes from the myriad of small boats that do not have separators — fishing boats by the hundreds, recreational boats by the thousands, personal watercraft and all kinds of other things that are not included in “the shipping industry.”

We will, of course, examine those numbers, but those witnesses said that, although lots of oil goes into the water, they, even including “the bad guys,” are responsible for a very small fraction of it.

Did you read that testimony?

je sache, les 300 000 oiseaux tués chaque année par les déversements d'hydrocarbures n'ont pas été pris en considération dans cet accord sur la chasse aux oiseaux.

Selon les dispositions du projet de loi proposé, les gardes-chasse pourront arrêter le capitaine d'un navire qui aurait vidé en mer un baril contenant 45 gallons de pétrole. Une fois cette mesure législative adoptée, y aura-t-il plus de gardes-chasse à bord des bateaux de la Garde côtière canadienne?

M. Laughren : La situation ne changera pas après l'adoption du projet de loi C-15. Celui-ci ne propose rien en ce qui a trait au nombre de gardes-chasse ou à leur manière de travailler. Il porte uniquement sur les différentes amendes que l'on peut imposer et sur les modalités d'application.

Mme Elmslie : Il y a un protocole d'entente selon lequel les ministères travailleront ensemble. Je crois que la collaboration entre ceux-ci sera renforcée.

Le sénateur Adams : Il y a quelques années, nous n'avions pas le droit de chasser au printemps; nous avons alors expliqué au gouvernement que c'était une saison de chasse dans nos communautés. Il faut dire qu'actuellement, il y a une surpopulation de certaines espèces. Au printemps, je vois les oiseaux déterrer des racines pour se nourrir. Ils mangent la base des racines et détruisent les plantes. Du coup, l'année suivante, la région est aride. En ce moment, le gouvernement se rend finalement compte, par l'entremise de ses gardes-chasse, du problème de surpopulation; on peut donc chasser autant d'oiseaux qu'on veut. Voilà un changement de stratégie. Je ne sais pas ce qui arrivera après l'adoption du projet de loi C-15 parce que celui-ci concerne précisément les oiseaux migrateurs, ce qui inclut les bernaches du Canada et les oies blanches qui migrent vers l'Arctique chaque année. Cette mesure s'appliquera-t-elle à ces oiseaux?

M. Laughren : C'est probablement une question à poser à Environnement Canada, mais je crois qu'ils ne sont pas visés par ce projet de loi.

Le président : Mardi dernier, nous avons entendu les transporteurs, et je voudrais avoir vos commentaires là-dessus : Prenez pour acquis qu'il y a des gens peu scrupuleux dans la marine marchande et que les bateaux modernes munis de séparateurs ne font pas ce genre de choses, mais allez un peu plus loin. Ils ont aussi affirmé que l'industrie du transport — c'est-à-dire les navires de charge, les pétroliers et autres — n'est responsable que de 12 à 15 p. 100 des déversements d'hydrocarbures et que le reste est attribuable à une myriade de petites embarcations non équipées de séparateurs — des centaines de navires de pêche, des milliers de bateaux de plaisance, des motomarines et toutes sortes d'autres embarcations qui ne font pas partie de l'industrie du transport.

Bien sûr, nous étudierons ces données, mais ces témoins ont dit que si d'importantes quantités d'hydrocarbures se retrouvent dans l'eau, eux, y compris les moins scrupuleux, ne sont responsables que d'une petite partie de ces déversements.

Avez-vous lu ce témoignage?

Mr. Laughren: I did not, but I am familiar with that number. It is quite true that more oil gets into the environment from land-based sources than from bilge dumping. The difference is that those other sources tend to be very small and do not form slicks on the surface.

The Chairman: We have heard that a piece the size of a quarter is just as bad as a big slick.

Mr. Laughren: That is true, but it has to be a slick on the surface in order to affect a bird, whether it is the size of a quarter or a hundred-mile slick that tends to flow behind the larger vessels. The determining factor is whether the oil is concentrated enough to form a slick. If it is, small amounts are sufficient. Oil from many of those other sources is diffuse enough that it does not form slicks on the surface.

Mr. Rainer: The fact remains that they are discharging. I sat in on your hearings on Tuesday night and was disappointed that I did not see from the witnesses a real acceptant of leadership to deal with the problems that are pertinent to their industry. Yes, there are these other problems and, yes, they need to be tackled however possible. Some of them are a bit more difficult because the amounts are so small and there are so many small boats. The fact that it is such a diffuse problem makes it a challenge to tackle. That does need to be addressed, but it is a separate issue.

I would liken it to a mining company saying that they are going to cut down some trees and build a mine, which they know will cause some damage, but the forest industry cuts down most of the trees so you ought not to be concerned about their operation. In the environmental community, we have been pleased to see within the forest industry, the mining industry and others a real acceptance of leadership on these challenges rather than a ducking of responsibility. Although I am not saying that all the shippers are ducking the responsibility, Nature Canada has a very good working relationship with the Forest Products Association of Canada and the Mining Association of Canada, and we have seen real leadership coming from these sectors. They admit that there are problems that they can do something about, and that is all we are asking for here.

Senator Cochrane: How many ships are caught each year illegally dumping waste in Canadian waters, and how does this compare to the number of ships believed to be actually dumping waste in the same waters? In other words, what percentage of offenders get away with it?

Ms. Elmslie: It is very hard to know how many offenders are getting away with it. We currently have a surveillance system called RADARSAT which can take pictures of the surface of the ocean. When oil hits the surface, it creates a flat spot and in a RADARSAT photograph, it appears as an anomaly on the

M. Laughren : Non, mais je connais ces chiffres. C'est tout à fait vrai que les hydrocarbures qui se retrouvent dans notre environnement proviennent davantage de sources terrestres que des vidanges de fonds de cales. La différence, c'est que les déversements attribuables à ces autres sources sont souvent moins importants et ne causent pas la formation de nappes d'hydrocarbures à la surface de l'eau.

Le président : Nous avons entendu dire qu'une goutte de la taille d'une pièce de 25 sous était aussi néfaste qu'une grosse nappe.

M. Laughren : C'est vrai, mais qu'elle soit de la taille d'une pièce de 25 sous ou qu'elle forme une traînée derrière un gros navire sur une distance de cent milles, la nappe d'hydrocarbure doit rester à la surface pour nuire aux oiseaux. Le facteur déterminant est une concentration d'hydrocarbures assez élevée pour former une nappe. Une seule goutte suffit. Les hydrocarbures provenant de plusieurs de ces autres sources sont suffisamment dilués pour ne pas former de nappe à la surface de l'eau.

M. Rainer : Il n'en reste pas moins qu'ils polluent. J'ai assisté aux audiences du comité mardi soir et j'ai été très déçu de voir que vos témoins n'acceptent pas vraiment de prendre la situation en mains pour s'attaquer aux difficultés de l'industrie. C'est vrai, il y a aussi ces problèmes et il faudra les résoudre d'une manière ou d'une autre. Certains sont un peu plus compliqués parce que les quantités sont vraiment faibles et que les petits bateaux très nombreux. Ce qui rend le défi difficile à relever, c'est que le problème est très répandu. Mais n'entrons pas dans ces considérations; c'est l'objet d'un autre débat.

Je comparerais la situation à celle d'une compagnie minière qui dirait vouloir abattre des arbres pour exploiter une mine. Bien que connaissant les répercussions néfastes qui s'ensuivraient, la compagnie ne se sentirait pas concernée par le problème puisque c'est l'industrie forestière qui est responsable de la coupe de la plupart des arbres. Nous, les écologistes, avons été heureux de constater qu'au lieu de jeter le blâme sur les autres, les industries forestières et minières, notamment, ont vraiment accepté d'assumer leurs responsabilités. Je ne suis pas en train de dire que tous les transporteurs maritimes se défilent. Nature Canada entretient de très bonnes relations de travail avec l'Association des produits forestiers du Canada et l'Association minière du Canada, et les secteurs que ces dernières représentent prennent vraiment la question au sérieux. Ils admettent qu'il y a des problèmes qu'ils peuvent contribuer à résoudre, et c'est tout ce que nous leur demandons de faire.

Le sénateur Cochrane : Combien de navires soupçonne-t-on de rejeter des déchets dans nos eaux territoriales et combien se font prendre chaque année en flagrant délit? Autrement dit, combien échappent à notre vigilance?

Mme Elmslie : C'est très difficile à dire. Un système de surveillance, le RADARSAT, est présentement en place et photographie la surface de l'océan. Quand il y a des hydrocarbures à la surface de l'eau, se forment des nappes que l'on peut facilement distinguer sur une photographie

surface of the ocean. The *Terra Nova* spill was used to calibrate photos in order to get a good indication of how many spots of oil there are on the water.

I do not have those numbers, but the department may be able to provide you with that information. Previous to RADARSAT, surveillance planes were the only means of finding oil spills on the ocean. However, with the weather off the coast of Newfoundland in the winter, with fog and high seas, it was often difficult for a plane to get out there, so a vessel could be days away before a spill was even known. I do know that there is only one surveillance plane in Atlantic Canada and one surveillance plane in western Canada.

Senator Cochrane: I know that. It is awful.

The Chairman: As with every panel of witnesses on this bill, we could continue for a long time, but we may not. It remains only for me to thank you very much for being with us this morning. We may have more questions for you and, if so, we will send them in writing. If you have anything further that you would like to say to us, please do so in writing to the clerk.

Thank you very much for being with us this morning.

The committee continued in camera.

RADARSAT. Lors de la fuite de pétrole provenant du *Terra Nova*, on s'est servi des photographies pour se faire une idée précise du nombre de nappes d'hydrocarbures qui flottaient sur l'eau.

Je n'ai pas ces chiffres, mais le ministère sera peut-être en mesure de vous les fournir. Avant RADARSAT, seuls les avions de surveillance pouvaient localiser ces nappes. Cependant, à cause du temps qu'il fait au large des côtes de Terre-Neuve en hiver, du brouillard et des mauvaises conditions en mer, c'était souvent difficile pour un avion de se rendre sur les lieux. Du coup, les navires pouvaient être à quelques jours de distance avant qu'on ne découvre le méfait. Je sais qu'il n'y a qu'un seul avion de surveillance pour le Canada atlantique et un seul aussi pour l'Ouest canadien.

Le sénateur Cochrane : Je sais, c'est terrible.

Le président : Comme ce fut le cas pour chacun des groupes d'experts qui ont comparu relativement à ce projet de loi, nous pourrions continuer d'en parler encore longtemps, mais c'est impossible. Il ne me reste plus qu'à vous dire merci beaucoup d'avoir été avec nous ce matin. Il se peut que nous ayons d'autres questions à vous poser, si c'est le cas, nous vous les enverrons par écrit. S'il y a autre chose que vous voudriez nous dire, veuillez s'il vous plaît écrire au greffier.

Merci beaucoup d'avoir été des nôtres ce matin.

Le comité poursuit ses travaux à huis clos.

Peter Curtis, Vice-President, Seaspan Ship Management Ltd;
Lew Lederman, Q.C., Director and Corporate Secretary.

Thursday, March 24, 2005

Nature Canada:

Rob Rainer, Director of Conservation.

International Fund for Animal Welfare:

Kim Elmslie, Emergency Relief Representative.

World Wildlife Fund Canada:

Joshua Laughren, Director, Marine Conservation.

Peter Curtis, vice-président, Seaspan Ship Management Ltd;
Lew Lederman, c.r., directeur et secrétaire général.

Le jeudi 24 mars 2005

Nature Canada :

Rob Rainer, directeur de conservation.

Fonds international pour la protection des animaux :

Kim Elmslie, représentante pour les secours d'urgence.

Fonds mondiale pour la nature Canada :

Joshua Laughren, directeur, Programme de conservation marine.



If undelivered, return COVER ONLY to:

Public Works and Government Services Canada –
Publishing and Depository Services
Ottawa, Ontario K1A 0S5

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*

Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –
Les Éditions et Services de dépôt
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

WITNESSES

Tuesday, March 22, 2005

As a Panel:

Canadian Shipowners Association:

Donald Morrison, President;
Captain Réjean Lanteigne, Vice-President.

International Chamber of Shipping:

Chris Horrocks, Secretary General.

*International Ship-Owners Alliance of Canada and the Coalition of
Maritime Groups:*

Robert Alexander Ho, President, Fairmont Shipping (HK) Ltd. &
Affiliates;

Peter Lahay, National Coordinator, International Transport
Workers Federation;

George Heinmiller, Associate General Counsel, Teekay Shipping
(Canada) Ltd;

Jack C.K. Hsu, Executive Vice-President, Oak Maritime (Canada) Inc;

(Continued on previous page)

TÉMOINS

Le mardi 22 mars 2005

En table ronde :

Association des armateurs canadiens :

Donald Morrison, président;
Le capitaine Réjean Lanteigne, vice-président.

International Chamber of Shipping :

Chris Horrocks, secrétaire général.

*International Ship-Owners Alliance of Canada et de la Coalition des
groupes maritimes :*

Robert Alexander Ho, président, Fairmont Shipping (HK) Ltd. &
Affiliates;

Peter Lahay, coordonnateur national, Fédération internationale des
ouvriers du transport;

George Heinmiller, avocat général associé, Teekay Shipping
(Canada) Ltd;

Jack C.K. Hsu, vice-président exécutif, Oak Maritime (Canada) Inc;

(Suite à la page précédente)