SENATE SÉNAT

CANADA

First Session
Forty-second Parliament, 2015-16-17-18

Première session de la
quarante-deuxième législature, 2015-2016-2017-2018

Proceedings of the Standing Senate Committee on

TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chair:
The Honourable DAVID TKACHUK

Wednesday, November 7, 2018

Issue No. 43

Consideration of a draft agenda (future business)

and

First meeting:

Bill C-64, An Act respecting wrecks, abandoned, dilapidated or hazardous vessels and salvage operations

APPEARING:
The Honourable Marc Garneau, P.C., M.P., Minister of Transport

WITNESSES:
(*See back cover*)

Délibérations du Comité sénatorial permanent des

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président :
L'honorable DAVID TKACHUK

Le mercredi 7 novembre 2018

Fascicule nº 43

Étude d'un projet d'ordre du jour (travaux futurs)

et

Première réunion :

Projet de loi C-64, Loi concernant les épaves, les bâtiments délabrés, abandonnés ou dangereux et les opérations d'assistance

COMPARAÎT :
L'honorable Marc Garneau, C.P., député, ministre des Transports

TÉMOINS :
(*Voir à l'endos*)

54383

STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable David Tkachuk, *Chair*

The Honourable Dennis Dawson, *Deputy Chair*

The Honourable Julie Miville-Dechêne, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Boisvenu
Cormier
* Day
(or Mercer)
Gagné
Galvez
* Harder, P.C.
(or Bellemare)
(or Mitchell)
MacDonald
Manning
Mercer
Plett
* Smith
(or Martin)
Wetston
* Woo
(or Saint-Germain)

*Ex officio members

(Quorum 4)

Change in membership of the committee:

Pursuant to rule 12-5 and to the order of the Senate of November 7, 2017, membership of the committee was amended as follows:

The Honourable Senator Miville-Dechêne replaced the Honourable Senator Simons (*November 1, 2018*).

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président : L'honorable David Tkachuk

Vice-président : L'honorable Dennis Dawson

Vice-présidente : L'honorable Julie Miville-Dechêne

et

Les honorables sénateurs :

Boisvenu
Cormier
* Day
(ou Mercer)
Gagné
Galvez
* Harder, C.P.
(ou Bellemare)
(ou Mitchell)
MacDonald
Manning
Mercer
Plett
* Smith
(ou Martin)
Wetston
* Woo
(ou Saint-Germain)

* Membres d'office

(Quorum 4)

Modification de la composition du comité :

Conformément à l'article 12-5 du Règlement et à l'ordre adopté par le Sénat le 7 novembre 2017, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

L'honorable sénatrice Miville-Dechêne a remplacé l'honorable sénatrice Simons (*le 1er novembre 2018*).

Published by the Senate of Canada
Available on the Internet: http://www.parl.gc.ca

Publié par le Sénat du Canada
Disponible sur internet : http://www.parl.gc.ca

ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Journals of the Senate,* Thursday, October 18, 2018:

Resuming debate on the motion of the Honourable Senator Campbell, seconded by the Honourable Senator Bovey, for the second reading of Bill C-64, An Act respecting wrecks, abandoned, dilapidated or hazardous vessels and salvage operations.

After debate,

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

The bill was then read the second time.

The Honourable Senator Harder, P.C., moved, seconded by the Honourable Senator Bellemare, that the bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

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

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du jeudi 18 octobre 2018 :

Reprise du débat sur la motion de l'honorable sénateur Campbell, appuyée par l'honorable sénatrice Bovey, tendant à la deuxième lecture du projet de loi C-64, Loi concernant les épaves, les bâtiments délabrés, abandonnés ou dangereux et les opérations d'assistance.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée avec dissidence.

Le projet de loi est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Harder, C.P., propose, appuyé par l'honorable sénatrice Bellemare, que le projet de loi soit renvoyé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat intérimaire,

Richard Denis

Interim Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, November 7, 2018
(118)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 6:43 p.m., in room 2, Victoria Building, the chair, the Honourable David Tkachuk, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Boisvenu, Cormier, Dawson, Gagné, MacDonald, Manning, Miville-Dechêne, Plett, Tkachuk and Wetston (10).

In attendance: Jed Chong and Zackery Shaver, Analysts, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament.

Also present: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Thursday, October 18, 2018, the committee began its examination of Bill C-64, An Act respecting wrecks, abandoned, dilapidated or hazardous vessels and salvage operations.

APPEARING:

The Honourable Marc Garneau, P.C., M.P., Minister of Transport.

WITNESSES:

Transport Canada:

Michelle Sanders, Director, Clean Water Policy;

Marc-Yves Bertin, Director General, Marine Policy.

Fisheries and Oceans Canada:

Marc Sanderson, Acting Director General, National Strategies, Canadian Coast Guard;

Julie Gascon, Director General, Operations, Canadian Coast Guard.

The chair made a statement.

The minister made a statement and, together with Ms. Sanders, Ms. Gascon and Mr. Bertin, answered questions.

At 7:48 p.m., the committee suspended.

At 7:50 p.m., the committee resumed.

At 8:01 p.m., the committee suspended.

At 8:04 p.m., pursuant to rule 12-16(1)(d), the committee resumed in camera to consider a draft agenda (future business).

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le mercredi 7 novembre 2018
(118)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 43, dans la pièce 2 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable David Tkachuk (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Boisvenu, Cormier, Dawson, Gagné, MacDonald, Manning, Miville-Dechêne, Plett, Tkachuk et Wetston (10).

Également présents : Jed Chong et Zackery Shaver, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 18 octobre 2018, le comité entreprend son étude du projet de loi C-64, Loi concernant les épaves, les bâtiments délabrés, abandonnés ou dangereux et les opérations d'assistance.

COMPARAÎT :

L'honorable Marc Garneau, C.P., député, ministre des Transports.

TÉMOINS :

Transports Canada :

Michelle Sanders, directrice, Politique sur l'eau propre;

Marc-Yves Bertin, directeur général, Politique maritime.

Pêches et Océans Canada :

Marc Sanderson, directeur général par intérim, Stratégies nationales, Garde côtière canadienne;

Julie Gascon, directrice générale des opérations, Garde côtière canadienne.

Le président prend la parole.

Le ministre fait un exposé puis, avec l'aide de Mme Sanders, Mme Gascon et M. Bertin, répond aux questions.

À 19 h 48, la séance est suspendue.

À 19 h 50, la séance reprend.

À 20 h 1, la séance est suspendue.

À 20 h 4, conformément à l'article 12-16(1)d) du Règlement, la séance se poursuit à huis afin que le comité examine un projet d'ordre du jour (travaux futurs).

At 8:12 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

À 20 h 12, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTEST:

ATTESTÉ :

La greffière du comité,

Joëlle Nadeau

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, November 7, 2018

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-64, An Act respecting wrecks, abandoned, dilapidated or hazardous vessels and salvage operations, met this day at 6:43 p.m. to give consideration to the bill.

Senator David Tkachuk (*Chair*) in the chair.

[*English*]

The Chair: Senators, before we get to the minister, we have been referred a couple of sections out of the budget bill, Bill C-86. After the session is over tonight, do not run away. We will stay a couple of minutes and rework our calendar because of this, to fit it in. We have a deadline day of December 4 when it has to be reported. I am sure that even Mr. Garneau understands how important that is to us.

Excuse me while I do a bit of internal business while you are here, minister.

This evening, we are beginning our study of Bill C-64, An Act respecting wrecks, abandoned, dilapidated or hazardous vessels and salvage operations.

We are pleased to have appearing before us today the Honourable Marc Garneau, P.C., M.P. He is accompanied by officials from Transport Canada, Michelle Sanders, Director, Clean Water Policy and Marc-Yves Bertin, Director General, Marine Policy.

From the Canadian Coast Guard, we have Marc Sanderson, Acting Director General, National Strategies and Julie Gascon, Director General, Operations, Canadian Coast Guard.

Thank you for attending this evening.

We have one hour, I understand, Mr. Minister. We will then go on to the officials who have agreed to remain here after. Minister Garneau, the floor is yours.

[*Translation*]

Hon. Marc Garneau, P.C., M.P., Minister of Transport: Thank you, Mr. Chair. I am pleased to appear before the Senate Standing Committee on Transport and Communications to speak about Bill C-64, An Act respecting wrecks, abandoned, dilapidated or hazardous vessels and salvage operations.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 7 novembre 2018

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le projet de loi C-64, Loi concernant les épaves, les bâtiments délabrés, abandonnés ou dangereux et les opérations d'assistance, se réunit aujourd'hui, à 18 h 43, afin d'étudier le projet de loi.

Le sénateur David Tkachuk (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président : Mesdames et messieurs les sénateurs, avant que nous entendions le ministre, je vous informe que le Sénat nous a renvoyé quelques articles du projet de loi d'exécution du budget, soit le projet de loi C-86, afin que nous les étudiions. À la fin de la séance de ce soir, ne partez pas trop rapidement, car nous resterons quelques minutes de plus afin de retravailler notre calendrier en vue d'y intégrer cette étude. Nous devons faire rapport de ce projet de loi d'ici l'échéance du 4 décembre. Je suis certain que même M. Garneau comprend l'importance que cela revêt pour nous.

Pardonnez-moi, monsieur le ministre, de régler quelques questions de régie interne en votre présence.

Ce soir, nous amorçons notre étude du projet de loi C-64, Loi concernant les épaves, les bâtiments délabrés, abandonnés ou dangereux et les opérations d'assistance.

Nous sommes heureux que l'honorable Marc Garneau, C.P., député, comparaisse devant nous aujourd'hui. Il est accompagné par des fonctionnaires de Transports Canada, notamment Michelle Sanders, directrice, Politique sur l'eau propre, et Marc-Yves Bertin, directeur général, Politique maritime.

Nous accueillons également des représentants de la Garde côtière canadienne, notamment Marc Sanderson, directeur général par intérim, Stratégies nationales, et Julie Gascon, directrice générale, Opérations.

Je vous remercie d'être venus ce soir.

Je crois comprendre que nous avons une heure pour échanger avec vous, monsieur le ministre. Ensuite, nous entendrons vos fonctionnaires qui ont accepté de rester après votre départ. Monsieur Garneau, la parole est à vous.

[*Français*]

L'honorable Marc Garneau, C.P., député, ministre des Transports : Merci beaucoup, monsieur le président. C'est avec grand plaisir que je comparais devant le Comité sénatorial permanent des transports et des communications pour vous parler du projet de loi C-64, Loi concernant les épaves, les

As you know, there are a large number of abandoned and wrecked vessels in Canadian waters.We do not have the exact figure, but we are in the process of obtaining it.

While most vessel owners are responsible and properly maintain their vessel, there are some individuals who are negligent. When owners fail to take appropriate care, the vessel's condition worsens, which can increase its risk of becoming a hazard to the environment, to the economy and to the health and safety of the public.

It also becomes a burden on local communities, harbour authorities, and taxpayers when vessel owners shirk their responsibilities.

[*English*]

Bill C-64 is a core element of the federal government's national strategy to address abandoned and wrecked vessels, which was announced as part of the Oceans Protection Plan in November 2016.

Our collective efforts under this national strategy will improve marine safety and responsible shipping, while further protecting Canada's marine environment. At the heart of the national strategy is a strong emphasis on vessel owner responsibility. This ensures that those vessel owners who are negligent in their responsibilities are held accountable under the law and liable for vessel removal or remediation costs and expenses.

Bill C-64 serves as a notice to owners that the federal government will not tolerate the abandonment or irresponsible management of vessels and that clean-up costs of abandoned, dilapidated or wrecked vessels, including vessels that pose or may pose hazards, are not the responsibility of coastal communities or Canadian taxpayers.

The proposed bill reflects the extensive multi-year and countrywide consultations on abandoned vessels and wrecks that my department, along with the Canadian Coast Guard, conducted with marine industry stakeholders, provincial and territorial partners, vessel owners and key Indigenous groups.

[*Translation*]

In February of 2018, the proposed bill was carefully studied by the House of Commons Standing Committee on Transport, Infrastructure and Communities. The committee heard from over 20 witnesses from the marine industry, Indigenous groups, civil society, as well as other levels of government. I am delighted

bâtiments délabrés, abandonnés ou dangereux et les opérations d'assistance.

Comme vous le savez, il existe un grand nombre de bâtiments abandonnés et d'épaves dans les eaux canadiennes. On n'a pas le chiffre exact, mais on est en voie de l'obtenir.

Alors que la plupart des propriétaires de bâtiments sont responsables et entretiennent correctement leur bâtiment, certains individus, malheureusement, sont négligents. Lorsque les propriétaires négligent de prendre soin d'un bâtiment, l'état de ce dernier se détériore ce qui peut accroître les risques qu'il ne devienne un danger pour l'environnement, l'économie ainsi que pour la santé et la sécurité publique.

De plus, lorsqu'un propriétaire se dérobe de ses responsabilités, le bâtiment devient un fardeau pour les communautés locales, les administrations portuaires et, bien sûr, les contribuables.

[*Traduction*]

Le projet de loi C-64 est un élément central de la stratégie nationale relative aux bateaux abandonnés et aux épaves du gouvernement du Canada, annoncée en novembre 2016 dans le cadre du Plan de protection des océans.

Nos efforts collectifs dans le cadre de cette stratégie nationale amélioreront la sécurité maritime et la navigation responsable, tout en protégeant davantage le milieu marin canadien. Au cœur de la stratégie nationale, l'accent est mis sur la responsabilité des propriétaires de bateaux afin que nous nous assurions que les propriétaires qui manquent à leurs responsabilités soient tenus responsables, en vertu de la loi, et imputables quant aux coûts et dépenses liés à l'enlèvement ou à la remise en état de leurs bâtiments.

Le projet de loi C-64 avertit les propriétaires que le gouvernement fédéral ne tolérera plus l'abandon ou la gestion irresponsable de leurs bâtiments et que, désormais, les communautés locales et les contribuables ne seront plus tenus d'assumer les coûts de nettoyage des épaves, des bâtiments abandonnés, délabrés ou qui présentent un danger.

Cette législation tient compte des nombreuses consultations sur les bâtiments abandonnés et les épaves que mon ministère et la Garde côtière du Canada ont menées à l'échelle nationale pendant plusieurs années auprès des intervenants du secteur maritime, de nos partenaires provinciaux et territoriaux, des propriétaires de bâtiments, ainsi que des Premières Nations.

[*Français*]

En février 2018, le projet de loi a été minutieusement étudié par le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes. Le comité a entendu plus d'une vingtaine de témoins de l'industrie maritime, de groupes autochtones, de la société civile ainsi que d'autres ordres

with the committee's work and collaboration, which included adopting six amendments, of which one amendment was put forward by a member of the opposition.

Moreover, an important issue raised by Merchant Navy Captain Paul Bender and other witnesses led to a committee report recommending protections for Canada's ocean war graves.

In response, my department, together with Parks Canada and the Department of National Defence, have indicated support for an amendment to Bill C-64 that would ensure that the authorities to develop regulations for wrecks of heritage value would also extend to wrecked Canadian and foreign military vessels and aircraft. This change would grant the federal government authority to extend protections to military wrecks that have heritage value.

With these initiatives under way, I am delighted to be your first witness today, as the committee undertakes the study and consideration of Bill C-64.

[*English*]

Bill C-64 addresses the issue of abandoned, wrecked and hazardous vessels, also known as problem vessels, in a comprehensive way and seeks to fill the gaps in the existing federal legislative framework.

The federal government currently has limited authority to address problem vessels. Existing authorities are limited to addressing some of the harmful impacts from problem vessels, such as pollution discharge or obstruction to navigation. However, there is currently no authority to address the vessel itself and limited ability to take proactive action on these vessels.

You may be surprised to know that there is nothing in law today that prohibits an owner from abandoning their vessel. Furthermore, there are no requirements for vessel owners to carry wreck removal insurance, nor do we have the sufficient authorities to order vessel owners to address their hazardous vessels or wrecks.

Honourable senators, when a car reaches the end of its useful life, we don't accept owners leaving it by the side of the road — at least not anymore — for someone else to deal with. So it should not be acceptable in the case of vessels in the water, either. Our waterways should not and cannot be treated as junkyards for vessels that have reached the end of their life or have been abandoned by irresponsible owners.

gouvernementaux. Je me réjouis du travail collaboratif du comité, qui s'est notamment concrétisé par l'adoption de six amendements, dont un a été proposé par un membre de l'opposition.

Par ailleurs, un important enjeu a été soulevé par le capitaine de la marine marchande, Paul Bender, ainsi que d'autres témoins lors de l'étape de l'étude par le comité, qui a mené à un rapport recommandant au gouvernement de protéger les sépultures océaniques de guerre.

En réponse à ce rapport, mon ministère, en collaboration avec Parcs Canada et le ministère de la Défense nationale, a fait part de son soutien à tout amendement au projet de loi C-64 qui assurerait que les pouvoirs réglementaires nécessaires à la mise en place de mesures destinées à protéger les épaves à valeur patrimoniale soient étendus aux épaves de bâtiments et d'aéronefs militaires canadiens et étrangers. En somme, ce changement accorderait donc au gouvernement fédéral les pouvoirs nécessaires pour accroître les mesures de protection pour les épaves à valeur patrimoniale.

Avec ces initiatives en cours, je suis ravi d'être votre premier témoin aujourd'hui, alors que le comité entame son étude approfondie du projet de loi C-64.

[*Traduction*]

Le projet de loi C-64 aborde la question des épaves et des bâtiments abandonnés et dangereux, aussi appelés bateaux posant problème, de manière exhaustive et tente de combler les lacunes du cadre législatif actuel.

Le gouvernement fédéral jouit en ce moment d'une autorité limitée à l'égard des bateaux posant problème. Ses pouvoirs actuels se limitent à l'atténuation de certaines des conséquences néfastes des bâtiments problématiques, telles que la pollution accidentelle ou l'obstruction de la navigation. Cependant, à l'heure actuelle, le gouvernement n'a pas le pouvoir de gérer les bâtiments en tant que tels, et sa capacité de prendre des mesures préventives à leur égard demeure limitée.

Vous serez peut-être étonné d'apprendre que rien dans la loi actuelle n'interdit à un propriétaire d'abandonner son bâtiment. De plus, les propriétaires de bâtiments ne sont pas tenus de souscrire à une assurance pour l'enlèvement d'épaves. Nous n'avons pas, non plus, les pouvoirs nécessaires pour leur ordonner de s'occuper de leurs épaves ou bâtiments dangereux.

Honorables membres du comité, lorsqu'un véhicule arrive à la fin de sa vie utile, nous n'acceptons pas que le propriétaire l'abandonne en bordure de la voie publique — du moins, plus maintenant — afin que quelqu'un d'autre s'en occupe. Par conséquent, nous ne devrions pas accepter cela dans le cas de bâtiments à flot. Nos eaux navigables ne doivent ni ne peuvent être traitées comme des dépotoirs lorsque les bateaux arrivent en fin de vie ou lorsqu'ils sont abandonnés.

Honourable senators, this is why we have introduced Bill C-64. Bill C-64 will strengthen owner responsibility and liability by prohibiting vessel abandonment. This means that, going forward, owners cannot walk away from their vessel without facing repercussions.

The proposed legislation not only prohibits abandonment but also prohibits an owner from intentionally allowing their vessel to become a wreck, leaving a vessel adrift for more than 48 hours without taking measures to secure it, and leaving vessels in very poor condition in the same area for more than 60 consecutive days without consent from proper authorities. These measures are meant to target vessels that are most at risk of becoming abandoned or wrecked.

Another important aspect of the bill enables the federal government to address problem vessels before they pose greater risks of becoming more costly to address. One of these proactive measures is the ability to direct owners to take actions as soon as it is determined that a vessel poses or may pose a risk.

If the owner is unknown, unable or unwilling to respond, the federal government would be authorized to take any measures deemed necessary to address all types of hazards posed by the abandoned, dilapidated or wrecked vessels and the owner would be liable for all costs.

[*Translation*]

The proposed legislation will also bring the Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007, into Canadian law.

This will strengthen the "polluter pay" principle by requiring that owners of vessels that are 300 gross tonnes or more have insurance or other financial security to cover the costs related to the removal of a hazardous wreck.

It also makes owners responsible for locating, reporting and removing their wrecks should they be deemed to be posing a hazard. The proposed legislation also extends these requirements to all Canadian waters, in addition to within Canada's exclusive economic zone.

The Nairobi Convention sets international rules on the rights and obligations of vessel owners, coastal states, and flag states with respect to wrecks. It also provides state parties with a global regime governing liability, compulsory insurance and direct action against insurers.

C'est pourquoi, honorables sénateurs, nous avons présenté le projet de loi C-64. Ce projet de loi renforcera la responsabilité des propriétaires en interdisant l'abandon des bâtiments. Cela signifie qu'à l'avenir ils ne pourront plus abandonner leurs bâtiments sans s'exposer à des répercussions.

En plus d'interdire l'abandon de bâtiments, la mesure législative proposée interdit à un propriétaire de faire sombrer ou échouer sciemment un bâtiment, de laisser un bâtiment à la dérive pendant plus de 48 heures sans prendre de mesures pour le sécuriser, et de laisser un bâtiment en très mauvais état échoué, ancré, mouillé ou amarré au même endroit pendant plus de 60 jours consécutifs sans autorisation. Ces mesures visent les bâtiments les plus susceptibles d'être abandonnés ou de devenir des épaves.

Une autre importante dimension du projet de loi autorise le gouvernement fédéral à prendre des mesures préventives afin de s'occuper des bateaux posant problème avant que ceux-ci ne présentent des risques plus importants ou ne deviennent plus coûteux à gérer. L'une de ces mesures préventives permet notamment au gouvernement d'ordonner aux propriétaires de bateaux de prendre des mesures correctives dès qu'il est établi que le bateau présente, ou peut présenter, un danger.

Si le propriétaire d'un bâtiment est inconnu ou qu'il refuse ou n'est pas en mesure de suivre les ordres reçus, le gouvernement fédéral sera non seulement autorisé à prendre toutes les mesures jugées nécessaires pour régler tous les types de dangers posés par les épaves ou les bâtiments abandonnés ou délabrés, mais il pourra aussi tenir le propriétaire responsable des coûts et des frais engendrés par la prise desdites mesures.

[*Français*]

Le texte législatif propose d'intégrer à la loi canadienne la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, qui date de 2007.

Cela renforcera le principe de pollueur-payeur en requérant que les propriétaires de bâtiment d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 tonnes soient couverts par une assurance ou une autre garantie financière afin de couvrir les coûts relatifs à l'enlèvement d'une épave dangereuse.

Il est aussi de la responsabilité du propriétaire de localiser, de signaler et d'enlever son épave si cette dernière présente un risque potentiel. Cette législation étend notamment ces exigences à l'ensemble des eaux canadiennes, y compris la zone économique exclusive du Canada.

La Convention de Nairobi établit des règles sur les droits et obligations des propriétaires de bâtiments, des États côtiers et des États du pavillon en ce qui a trait aux épaves. Elle accorde également aux États parties un régime mondial des responsabilités, d'assurance obligatoire et d'action directe à l'encontre des assureurs.

[*English*]

Bill C-64 also consolidates existing provisions that deal with wrecks and salvage into a single act by incorporating existing Canada Shipping Act, 2001 provisions that pertain to the International Convention on Salvage, dated 1989, as well as the functional role of the Receiver of Wreck.

Several important amendments have been made to the long-established and critical function of the Receiver of Wreck housed within Transport Canada to better protect and preserve the rights of owners of found wrecks and of salvors. For example, to effectively fulfil the role as a custodian, the Receiver of Wreck needs to be aware of a wreck that a salvor has found and has interest in keeping. New provisions under Bill C-64 would therefore prohibit a salvor from taking possession of a found wreck without first obtaining authorization from the Receiver of Wreck unless the wreck is in danger or in need of immediate protection.

Honourable senators, this bill will provide the national strategy with the teeth it needs to address abandoned, wrecked and hazardous vessels. Bill C-64 includes administrative monetary penalties to deter noncompliance and regulatory offences to punish those who fail to abide by the law. This enforcement regime will cover everything from pleasure craft to commercial vessels, both domestic and foreign flagged, in all Canadian waters and, in certain cases, in Canada's exclusive economic zone. The penalties are higher than in other marine legislation to provide an effective deterrent that reflects the high costs of addressing these vessels.

[*Translation*]

Enforcement of this new proposed legislation will be shared between Transport Canada and the Canadian Coast Guard. This sharing of responsibilities takes advantage of the distinct roles, responsibilities and capacities of both departments. In particular, the Canadian Coast Guard will serve as the first point of contact to facilitate the reporting of problem and hazardous vessels.

To support the effective implementation of this proposed legislation, the Canadian Coast Guard is developing a national inventory and a risk assessment methodology, to allow us to understand the extent of the issue nationally and help prioritize our response to problem vessels based on the risks they pose.

Furthermore, vessel owners will now be liable for costs incurred for remedial measures undertaken by the government or for clean-up. Owners will be held accountable. Bill C-64 also provides the federal government with broad and clear authorities to address vessels and wrecks that pose or may pose hazards.

[*Traduction*]

Le projet de loi C-64 regroupe également les dispositions actuelles en matière d'épaves et d'assistance en un seul texte de loi, en y incorporant les dispositions de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada qui traitent de la Convention internationale de 1989 sur l'assistance, en plus de celles qui portent sur les fonctions du receveur d'épaves.

Plusieurs importants changements ont notamment été apportés aux fonctions essentielles et établies depuis longtemps du receveur d'épaves, qui relève de Transports Canada, afin de mieux protéger et préserver les droits des propriétaires d'épaves et des assistants. Par exemple, pour pouvoir jouer efficacement son rôle de dépositaire, le receveur d'épaves doit être tenu informé de la découverte d'une épave par un assistant et de son désir de la conserver. Les nouvelles dispositions du projet de loi C-64 interdisent donc aux assistants de prendre possession d'une épave sans l'autorisation préalable et formelle du receveur d'épaves — à moins que l'épave soit en danger et requiert une protection immédiate.

Honorables sénateurs, ce projet de loi donnera à la stratégie nationale le mordant dont elle a besoin pour s'occuper des épaves et des bâtiments abandonnés ou dangereux. Le projet de loi C-64 prévoit notamment des sanctions administratives pécuniaires afin de décourager son non-respect, et prévoit aussi des infractions réglementaires afin de punir les contrevenants à la loi. Ce régime d'application de la loi couvre tant les embarcations de plaisance que les bâtiments commerciaux, qu'ils battent pavillon canadien ou étranger, qui se trouvent dans les eaux canadiennes et, dans certains cas, dans la zone économique exclusive du Canada.

[*Français*]

L'application de la nouvelle législation sera partagée entre Transports Canada et la Garde côtière canadienne. Ce partage des responsabilités tire avantage des rôles dissemblables, ainsi que des expertises et compétences distinctes des deux ministères. En particulier, la Garde côtière canadienne servira de premier point de contact afin de faciliter les procédures de rapport de bâtiments dangereux ou posant un problème.

De manière à appuyer la mise en œuvre efficace de la législation, la Garde côtière canadienne développe actuellement un inventaire national, ainsi qu'une méthodologie d'évaluation des risques afin de nous permettre de comprendre l'étendue de l'enjeu à l'échelle nationale et de nous aider à établir l'ordre de priorité de nos interventions en fonction des risques que posent les bâtiments.

De plus, les propriétaires de bateaux seront désormais responsables des coûts que peuvent comporter toutes mesures correctives entreprises par le gouvernement et lors des travaux de remise en état et de nettoyage. À cet égard, les propriétaires devront rendre des comptes. Le projet de loi C-64 donne

This will allow the federal government to proactively intervene and take action on any vessel, no matter its size or type or where it is located in Canadian waters.

[*English*]

Let me conclude by restating that Bill C-64 is one piece of the national strategy to address abandoned and wrecked vessels. Other measures of this strategy include two short-term funding programs that support communities in assessing and removing abandoned or wrecked vessels. The establishment of long-term owner-financed funds to address problem vessels is another aspect of it that we will be following up on, and the enhancement of vessel owner identification, as well as initiatives to increase awareness of the new legislation, vessel recycling and design.

This broader strategy aims to ensure that all causes, pathways and impacts of irresponsible vessel management are addressed. Our coasts and waterways are symbolic of Canadian life and culture and these measures, together with Bill C-64, will help prevent and reduce the number of abandoned, dilapidated and wrecked vessels in Canadian waters for the benefit of future generations.

Again, I would like to thank you, honourable senators, for your thoughtful consideration and I look forward to receiving your questions. Thank you.

The Chair: Thank you, minister.

[*Translation*]

Senator Miville-Dechêne: Thank you for being here, Minister. Clearly, the ideal situation is for the vessels that sink to have insurance. So we could claim the money back and everything would be fine when the new legislation is applied. If not, what will be the measures for the provinces? In some cases, I am thinking of Quebec, you could delegate the powers of the legislation to Quebec to deal with the shipwreck. Then who will pay the bill?

Mr. Garneau: Thank you for the question. Under the Nairobi International Convention, all vessels weighing more than 300 tonnes must have insurance with the coverage required to deal with a wreck or a sunken vessel. Below that weight, it is not required.

également au gouvernement fédéral des autorités à la fois générales et clairement définies afin de remédier aux bâtiments et aux épaves qui présentent ou peuvent présenter des risques. Ainsi, le gouvernement fédéral sera en mesure d'intervenir en amont et de mener des actions sur tout bâtiment, peu importe la taille, le type ou l'endroit où il se trouve dans les eaux canadiennes.

[*Traduction*]

Permettez-moi de conclure en réaffirmant que le projet de loi C-64 est l'une des mesures qui composent la Stratégie nationale relative aux bateaux abandonnés et aux épaves. Les autres mesures de cette stratégie incluent : deux programmes de financement à court terme qui appuient les communautés dans l'évaluation et l'enlèvement de bâtiments abandonnés ou d'épaves. L'établissement par les propriétaires d'un financement à long terme pour la gestion des bateaux posant problème est une autre mesure dont nous assurerons le suivi, de même que l'amélioration de l'identification des propriétaires de bateaux et des initiatives visant à faire mieux connaître la nouvelle loi et à sensibiliser les intervenants aux questions de recyclage et de conception des bâtiments.

Cette stratégie globale vise à remédier aux causes, aux voies et aux répercussions de la gestion irresponsables des bâtiments. Nos côtes et nos voies navigables sont symboliques de la vie et de la culture canadienne. Ces mesures, conjuguées au projet de loi C-64, contribueront à prévenir l'existence d'épaves et de bâtiments abandonnés et délabrés dans les eaux canadiennes ou à réduire leur nombre pour le bien des générations futures.

Honorables sénateurs, j'aimerais vous remercier à nouveau pour l'attention particulière que vous porterez à l'examen de la mesure législative, et je me réjouis à la perspective de prendre connaissance de vos questions. Merci.

Le président : Merci, monsieur le ministre.

[*Français*]

La sénatrice Miville-Dechêne : Merci, monsieur le ministre, de votre présence. Évidemment, la situation idéale, c'est que les bateaux qui feraient naufrage auraient une assurance. Donc, on pourrait réclamer l'argent et tout y irait bien avec l'application de cette nouvelle loi. Si ce n'est pas le cas, quelles seront les mesures prises avec les provinces? Dans certains cas, je pense au Québec, vous pourriez déléguer les pouvoirs de cette loi au Québec pour qu'ils s'occupent de l'épave, du naufrage. Ensuite, qui va payer la note?

M. Garneau : Je vous remercie de cette question. Sous la Convention internationale de Nairobi, tous les bâtiments qui pèsent plus de 300 tonnes devront avoir une assurance qui couvre la situation d'assurance requise pour s'occuper d'une épave ou d'un bâtiment qui fait naufrage ou qui coule. En dessous de ce poids, ce n'est pas requis.

Small boats also include small recreational and fishing boats. We want to work with the provinces and territories to implement a provincial registration system similar to the one used for vehicle registration. We would like to do the same for small pleasure craft and other small vessels to identify vessel owners.

If a vessel sinks and its owner does not have insurance, does not want to pay or has gone bankrupt, we are proposing the fund that I mentioned briefly at the end of my presentation. It is a consolidated fund to which all vessel owners would contribute. We are in the process of determining how it could be developed. When the owners buy their vessels, they would pay a small amount into the fund that they can use, especially when they do not have insurance, which will prevent the costs from being passed on to taxpayers. There is a sort of similar name in English, the Ship-source Oil Pollution Fund.

If there is a spill, the costs are sometimes covered by that fund. All vessel owners contribute to the fund so that an amount is available when there is a spill and there is not enough insurance or the owner does not have the money to pay all the clean-up costs and compensation for victims. We want to create a similar fund for wrecks and abandoned vessels.

Senator Miville-Dechêne: Until it is set up, if there are operations that you delegate to Quebec —

Mr. Garneau: We do not intend to delegate this to the provinces at this time. The responsibility lies with the Canadian Coast Guard and the federal government. For example, we just got rid of the *Kathryn Spirit* in Beauharnois. That was a project involving a large vessel. The Canadian Coast Guard took over the project and, fortunately, has just completed it. It was one of those situations where the money was not there and the federal government had to pay. We do not want to do this all the time. Eventually, we want a program that is funded either by the owners' insurance or by the fund I mentioned.

Senator Miville-Dechêne: Thank you.

Mr. Garneau: You're welcome.

Senator Gagné: Welcome, minister. Welcome, everyone. My question is about governance and the allocation of power. The bill defines the roles and responsibilities of the Minister of Transport, and the Minister of Fisheries and Oceans and the Canadian Coast Guard. Agreements need to be reached to ensure that the law is enforced.

Quand on parle de petits bateaux, cela comprend aussi les petits bateaux de plaisance et de pêche. Nous voulons travailler avec les provinces et les territoires pour mettre en place un système d'enregistrement provincial semblable à celui utilisé pour l'enregistrement d'une automobile. On voudrait faire la même chose dans le cas de petits bateaux de plaisance et d'autres petits navires afin d'identifier les propriétaires de navires.

Dans le cas où un navire coule et que son propriétaire n'a pas d'assurances, qu'il ne veut pas payer ou qu'il a fait faillite, nous proposons le fonds que j'ai mentionné brièvement à la fin de ma présentation. Il s'agit d'un fonds consolidé auquel — on est en train de déterminer comment on pourrait le développer — contribueraient tous les propriétaires de bateaux. À l'achat de leur navire, les propriétaires verseraient un petit montant dans ce fonds qu'ils pourront utiliser, notamment lorsqu'ils n'ont pas d'assurance, ce qui évitera de répercuter ces coûts sur les contribuables. Il y a un nom un peu semblable en anglais, soit le Ship-source Oil Pollution Fund.

S'il y a un déversement, les coûts sont parfois couverts par ce fonds. Tous les propriétaires de bâtiments contribuent à ce fonds pour qu'un montant soit disponible lorsqu'il y a un déversement et que l'assurance n'est pas suffisante ou que le propriétaire n'a pas l'argent pour payer tous les frais de nettoyage et les compensations pour les victimes. On veut créer un fonds semblable pour ce qui est des épaves et des bâtiments abandonnés.

La sénatrice Miville-Dechêne : D'ici à ce que cela soit mis sur pied, s'il y a des opérations que vous déléguez au Québec...

M. Garneau : Nous ne comptons pas déléguer cela aux provinces à l'heure actuelle. La responsabilité est celle de la Garde côtière canadienne et du gouvernement fédéral. Par exemple, on vient de se débarrasser, à Beauharnois, du *Kathryn Spirit*. C'était un projet impliquant un gros navire. La Garde côtière canadienne a pris en charge le projet et, heureusement, vient de le compléter. C'était une de ces situations où l'argent n'était pas là et c'est le gouvernement fédéral qui a été obligé de payer. On ne veut pas faire cela continuellement. On veut que ce soit éventuellement un programme qui se finance, soit par les assurances des propriétaires ou par ce fonds que j'ai mentionné.

La sénatrice Miville-Dechêne : Merci.

M. Garneau : Bienvenue.

La sénatrice Gagné : Bienvenue, monsieur le ministre. Bienvenue à vous tous et à vous toutes. Ma question porte sur la gouvernance et l'attribution des pouvoirs. Le projet de loi définit les rôles et les responsabilités du ministre des Transports, du ministre des Pêches et des Océans et de la Garde côtière canadienne. On peut conclure les accords nécessaires pour voir à l'application de la loi.

As I understand it, Canadian port authorities already have certain powers under the Canada Marine Act. I believe they would also be called upon to enforce the law. In this context of shared governance, how do we ensure smooth but rigorous coordination of compliance and enforcement activities?

Mr. Garneau: That is an excellent question. I tend to think that Fisheries and Oceans Canada, the Canadian Coast Guard and Transport Canada are working very closely on various projects. If we go back far enough, the Canadian Coast Guard was once part of Transport Canada. There is a history there. We work very closely together and the responsibilities are well defined.

For example, if Transport Canada considers a wreck to be a problem for navigation, it is their responsibility. However, if a wreck has half-full or full fuel tanks and a puncture in those tanks causes a spill, the Canadian Coast Guard will handle it. Our responsibilities are well defined and I don't think we're in a situation where we're wondering who has to do what.

Senator Gagné: How will the Canadian port authorities be involved?

Mr. Garneau: As for the port authorities, I will turn to my team. Of course, they have a mandate to act as commercial ports. They have responsibilities toward vessels entering those ports. Let's say, for example, that a dilapidated vessel is docked at a wharf in a port authority. If that vessel is still there after 60 days and it may sink, the owner would be first required to talk to the port authority about what measures to take rather than leave it there.

Port authorities have responsibilities and it is in their interest not to have dilapidated vessels that are simply abandoned or that take up a dock for a long period of time. In that sense, if they are not responsible for abandoned vessels, it is once again up to the two departments. However, they have a role to play with the vessels in their port. In the case of small craft harbours, the Canadian Coast Guard is responsible for any small vessels that may sink.

Senator Gagné: Thank you.

Senator Cormier: Thank you for appearing before us, Minister. I also have a question about governance, but first, I have a request for clarification on the terminology used. I'm referring to sections 32 and 5.

Selon ma compréhension, les administrations portuaires canadiennes ont déjà certains pouvoirs en vertu de la Loi maritime du Canada. Je crois qu'ils seraient aussi appelés à mettre en application la loi. Dans ce contexte de gouvernance partagée, comment assure-t-on la coordination fluide, mais rigoureuse des activités de respect et d'application de cette loi?

M. Garneau : C'est une excellente question. J'ai tendance à penser que Pêches et Océans Canada, la Garde côtière canadienne et Transports Canada travaillent de très près sur divers projets. Si l'on remonte assez loin, la Garde côtière canadienne a déjà fait partie de Transports Canada. Il y a un historique là. Nous travaillons ensemble de très près et les responsabilités sont bien définies.

Par exemple, si Transports Canada juge qu'une épave représente un problème pour la navigation, cela relève de Transports Canada. Par contre, si une épave a des réservoirs de carburant à moitié pleins ou pleins et qu'une perforation de ces réservoirs cause un déversement, c'est la Garde côtière canadienne qui s'en occupe. Nos responsabilités sont bien définies et je ne crois pas qu'on arrive dans une situation où l'on se demande qui doit faire quoi.

La sénatrice Gagné : Pour ce qui est des administrations portuaires canadiennes, comment est-ce qu'elles seront impliquées?

M. Garneau : Quant aux autorités portuaires, je vais me tourner vers mon équipe. Bien sûr, elles ont un mandat d'agir en tant que ports de commerce. Elles ont des responsabilités en ce qui concerne les navires qui entrent dans ces ports. Disons, par exemple, qu'un navire délabré est stationné à un quai dans une autorité portuaire. Si ce navire y est toujours après 60 jours et qu'il y a la possibilité qu'il coule, d'abord, le propriétaire serait obligé de discuter avec l'autorité portuaire des mesures à prendre plutôt que de le laisser là.

Les autorités portuaires ont des responsabilités et c'est dans leur intérêt de ne pas avoir des bâtiments délabrés qui sont simplement abandonnés ou qui occupent un quai pour une longue période de temps. Dans ce sens-là, si ce n'est pas eux qui sont responsables des bâtiments abandonnés, c'est encore une fois les deux ministères, mais ils ont un rôle à jouer par rapport aux navires qui se trouvent dans leur port. Dans le cas des ports pour petits bateaux, il y a de petits navires qui pourraient couler et c'est la Garde côtière canadienne qui en est responsable.

La sénatrice Gagné : Merci.

Le sénateur Cormier : Merci, monsieur le ministre, d'être venu témoigner devant nous. J'ai une question qui touche aussi la gouvernance, mais d'abord, j'ai une demande de précision sur la question de la terminologie utilisée. Je fais référence aux articles 32 et 5.

With respect to abandoned vessels, subsection 32(2) states:

> An owner of a vessel is, in the absence of evidence to the contrary, presumed to have abandoned it if they leave the vessel unattended for a period of two years.

There is a clarification in subsection 32(3) that, and I quote:

> . . . it is not necessary for an owner to leave a vessel unattended for a period of two years for the owner to be found to have contravened. . .

How is an abandoned vessel defined? In subsection 5(3), I would also like to better understand how to determine whether or not a vessel is a heritage vessel.

I'm also going to ask you a question about governance. It is in line with Senator Gagné's question. I am from Caraquet, which is a small seaport. Suppose there is a wreck, in the past—

[*English*]

The Chair: I am trying to keep it to two questions. The minister has to leave at 8:45.

[*Translation*]

Senator Cormier: I will ask a question about governance. I would like to have a better understanding of the process. If there is a wreck in our country, its owner is in Florida and we can't reach him, what is the process? Who has the first responsibility? Is it the port, the municipality, the Coast Guard? How is the process established to ensure that the wreck is removed?

Mr. Garneau: Right now or with the legislation?

Senator Cormier: The process when the legislation is in place.

Mr. Garneau: When the legislation is in place, it will be a matter of finding out who the owner is and that's who will be responsible for it. It will be very clear that the owners will be responsible from the time their vessel is purchased until they dispose of it. They can't just leave it there.

If the Canadian Coast Guard is required to clean up because it is a risk, then the owner will be responsible for the costs. If the person refuses to pay, additional measures, such as penalties, can be taken to dispose of the vessel.

Senator Cormier: Is the local port financially responsible?

Au paragraphe 32(2), au sujet des bâtiments abandonnés, on peut lire ceci :

> Sauf preuve contraire, est présumé avoir abandonné un bâtiment le propriétaire de celui-ci qui le laisse sans surveillance pendant deux ans.

Il y a une précision au paragraphe 32(3) selon laquelle, et je cite :

> […] il n'est pas nécessaire que le propriétaire d'un bâtiment le laisse sans surveillance pendant deux ans pour qu'il y ait contravention […]

Comment définit-on un bâtiment abandonné? J'aimerais aussi mieux comprendre, au paragraphe 5(3), comment on détermine si bâtiment est patrimonial ou non.

Je vais aussi vous poser une question au sujet de la gouvernance. Elle va dans le même sens que celle de la sénatrice Gagné. Je suis de Caraquet, qui est un petit port de mer. Il y a une épave, admettons, par le passé...

[*Traduction*]

Le président : Je m'efforce de limiter les interventions à deux questions. Le ministre doit nous quitter à 20 h 45.

[*Français*]

Le sénateur Cormier : Je vais poser une question concernant la gouvernance. J'aimerais comprendre davantage le processus. Si, chez nous, il y a une épave, son propriétaire est en Floride et on n'arrive pas à le joindre, quel est le processus? Qui a la première responsabilité? Est-ce le port, la municipalité, la Garde côtière? Comment le processus est-il établi pour faire en sorte que l'épave soit enlevée?

M. Garneau : En ce moment ou avec la loi?

Le sénateur Cormier : Le processus au moment de la loi.

M. Garneau : Quand la loi sera en place, il s'agira de savoir qui est le propriétaire et c'est cette personne qui en aura la responsabilité. Il sera très clair qu'un propriétaire sera responsable dès l'achat de son navire jusqu'au moment où il s'en débarrassera. Il ne peut pas simplement le laisser là.

Si la Garde côtière canadienne est obligée de faire le nettoyage parce que cela représente un risque, à ce moment-là, le propriétaire sera responsable des coûts. Si cette personne refuse de payer, on peut prendre des mesures additionnelles, telles des pénalités, pour se débarrasser du navire.

Le sénateur Cormier : Est-ce que le port local est responsable financièrement?

Mr. Garneau: No, the owner is responsible. The local port, if it does its job, does not put itself in this position, at least we hope not. The owner is responsible. We are most concerned with the responsibility of the owner.

[*English*]

Senator Plett: Thank you for being here, minister. It has been awhile, but welcome back.

Mr. Garneau: Good to see you, senator.

Senator Plett: I find myself in a rather unique and good position in that I am supporting one of the bills that you are presenting, minister.

Mr. Garneau: I knew that if I was Minister of Transport long enough, that moment might happen.

Senator Plett: We find ourselves in that position. As we know, the genesis of this bill was Bill C-695, a private member's bill introduced by MP John Weston.

Indeed, I believe it's a good bill, minister.

My question is related to the Nairobi Convention, which you've touched on a few times in your remarks. In a discussion paper published by Transport Canada in April of 2010, the department noted that there were three options regarding the Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks.

The three options were: first, the status quo, where Canada would not ratify or accede to the convention; second, ratify the convention without extension to Canada's internal waters and territorial sea; or third, ratify the convention with extension to Canada's internal waters and territorial sea. The department recommended the third option, that Canada ratify the convention and apply the convention to its internal waters and territorial sea.

I'm assuming, minister — and maybe I shouldn't — that the government has chosen to implement what the department has recommended. Will the bill address problems with wrecked or abandoned vessels in Canada's internal waters and territorial sea in addition to what was prescribed by the Nairobi Convention?

Mr. Garneau: For example, if there were a wreck on Lake Winnipeg, the answer is yes.

M. Garneau : Non, c'est le propriétaire qui est responsable. Le port local, s'il fait son travail, il ne se met pas dans cette position, du moins nous l'espérons. C'est le propriétaire qui est responsable. C'est la responsabilité du propriétaire qui nous concerne le plus.

[*Traduction*]

Le sénateur Plett : Je vous remercie de votre présence, monsieur le ministre. Cela fait un moment que vous avez comparu devant nous, mais nous sommes heureux de vous revoir.

M. Garneau : C'est bon aussi de vous revoir, monsieur le sénateur.

Le sénateur Plett : Je me retrouve dans une position plutôt particulière et constructive en ce sens que j'appuie l'un des projets de loi que vous présentez, monsieur le ministre.

M. Garneau : Je savais que si j'occupais le poste de ministre des Transports suffisamment longtemps, ce moment arriverait tôt ou tard.

Le sénateur Plett : Nous nous trouvons dans cette position. Comme nous le savons, le projet de loi découle du projet de loi d'initiative parlementaire C-695, présenté par le député John Weston.

Je crois en effet qu'il s'agit d'un bon projet de loi, monsieur le ministre.

Ma question est liée à la Convention de Nairobi que vous avez mentionnée à quelques reprises au cours de votre déclaration préliminaire. Dans un document de travail publié par Transports Canada en avril 2010, le ministère a fait remarquer que le Canada avait trois options en ce qui concerne la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves.

La première option est le statu quo, dans le cadre duquel le Canada s'abstiendrait de ratifier ou de signer la convention. La deuxième option consisterait à ratifier la convention sans l'étendre aux eaux intérieures et à la mer territoriale du Canada. La troisième option consisterait à ratifier la convention et à l'étendre aux eaux intérieures et à la mer territoriale du Canada. Le ministère recommandait la troisième option, c'est-à-dire qu'il suggérait que le Canada ratifie la convention et l'applique à ses eaux intérieures et sa mer territoriale.

Je présume, monsieur le ministre — et je ne devrais peut-être pas — que le gouvernement a choisi de mettre en œuvre la recommandation du ministère. Le projet de loi réglera-t-il les problèmes liés aux épaves ou aux bâtiments abandonnés dans les eaux intérieures ou la mer territoriale du Canada, outre ce qui est prescrit dans la Convention de Nairobi?

M. Garneau : Dans le cas d'une épave dans le lac Winnipeg, par exemple, la réponse est oui.

Senator Plett: Thank you. That was a very quick answer. Look at that, chair, I'm asking questions that don't take a lot of time.

Transport Canada, in 2010, released a discussion paper on part of the public consultation process and one of the questions that was put to the stakeholders was: if Canada were to accede to the convention, should Canada apply the Nairobi Convention to the internal waters and territorial sea?

Can you tell me how the stakeholders have responded to this question? Were they primarily in favour? Have they been positive? What stakeholders were consulted?

Mr. Garneau: We consulted a vast number of stakeholders, including the shipping community and Indigenous peoples, because many wrecks are along the coasts and sometimes in coastal waters that they use. Communities are affected because sometimes a wreck is not only a potential environmental or navigational hazard, but it's also an eyesore that can affect tourism and simply doesn't look very good.

We consulted with all of these sectors and there is a recognition that it's a responsible thing to do. It's not fair to put that load on the taxpayer because if we're going to do the clean-up, there is already going to be a load on the taxpayer for some wrecks that have been around for a very long time.

In the future, once Bill C-64 becomes an act, I think the Nairobi Convention kicks in automatically three months later, and stakeholders are supportive of this. I'm not aware of anyone who said they don't want to take responsibility for their own vessel.

Senator Dawson: I'm happy to see you're happy, Senator Plett. I want to say that the average mandate of ministers of transport in the previous government was less than two years, and now we've had one who has been there for three years. We had to wait for three years, but you can be satisfied that you got your question.

[*Translation*]

My first question is about the clarification of the exclusive economic zone, and the second is really a question —

[*English*]

— I'm not used to the language here. The minister is saying in his text that he would love for us to make an amendment. Normally when we try to get amendments, sometimes there is resistance. How would you want us to proceed on the

Le sénateur Plett : Merci. Vous m'avez donné votre réponse très rapidement. Voyez, monsieur le président, je pose des questions auxquelles on peut répondre rapidement.

En 2010, Transports Canada a publié un document de travail qui portait sur une partie du processus de consultation publique, et l'une des questions qui avaient été posées aux intervenants était la suivante : si le Canada signait la Convention de Nairobi, devrait-il l'appliquer à ses eaux intérieures et à sa mer territoriale?

Pouvez-vous me dire comment les intervenants ont répondu à cette question? La plupart d'entre eux étaient-ils en faveur de cette application? Étaient-ils catégoriques? Quels intervenants ont été consultés?

M. Garneau : Nous avons consulté un vaste éventail d'intervenants, y compris le secteur du transport maritime et les peuples autochtones, parce que bon nombre d'épaves se trouvent le long des côtes ou dans les eaux côtières qu'ils utilisent. Les collectivités sont touchées par les épaves parce que non seulement les épaves peuvent présenter des dangers pour l'environnement et la navigation, mais elles peuvent aussi constituer une pollution visuelle qui a des répercussions sur le tourisme ou qui dépare simplement le paysage.

Nous avons consulté tous les secteurs, car il est reconnu que c'est la chose responsable à faire. Il n'est pas juste d'imposer aux contribuables ces dépenses, car, si nous procédons au nettoyage, les contribuables devront déjà assumer les coûts de l'enlèvement de certaines épaves qui sont dans nos eaux depuis très longtemps.

Une fois que le projet de loi C-64 aura force de loi, la Convention de Nairobi sera appliquée automatiquement trois mois plus tard, et les intervenants sont favorables à cette application. À ma connaissance, personne n'a déclaré ne pas vouloir assumer la responsabilité de leurs propres bâtiments.

Le sénateur Dawson : Je suis heureux de constater que vous êtes heureux, sénateur Plett. Je tiens à dire que le mandat moyen des ministres des Transports du gouvernement précédent était inférieur à deux ans et, maintenant, nous avons le même ministre depuis trois ans. Il nous a fallu attendre trois ans, mais vous avez la satisfaction d'avoir posé votre question.

[*Français*]

Ma première question est au sujet de la clarification de la zone économique exclusive, et la deuxième, c'est vraiment une question...

[*Traduction*]

... la formulation employée ici ne m'est pas familière. Dans ses notes d'allocution, le ministre indique qu'il aimerait que nous apportions un amendement au projet de loi. Habituellement, lorsque nous tentons d'apporter des modifications, nous faisons

amendment concerning the ocean war graves? What happens when we send it back to the House of Commons? Do you think you will get the support?

There have been some past experiences where amendments made by this committee were rejected by the other place, and I wouldn't want to put you in a situation where our wording was not clear enough and would be badly interpreted. This is an offer of co-operation in the spirit of Senator Plett.

Mr. Garneau: There is an application in Canada's economic zone and with respect to the amendment, we felt that it would be good to add it to the bill. We're not concerned that there will be any arguments from any of the parties. They are all supportive of it.

You're right in that if there is an amendment proposed, we approached Senator Campbell and we asked him if he would introduce it.

Senator Dawson: Larry?

Mr. Garneau: Yes.

The Chair: Senator Manning has already offered to introduce it and he's a member of the committee. We would prefer that we work on it here and make sure that the department and the committee are talking the same language before we refer it to the Senate. We'd like to address it in committee.

Mr. Garneau: We can work with that as well, and yes, you're right: if you introduce this, we consider it to be a friendly amendment. It would have to come back to the House of Commons and go back to you, but I can assure you it would really just be a formality.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: Welcome, minister. I have a few questions for you.

In subsection 74(1), you refer to an enforcement officer who may enter places for verification purposes, but there is no specification as to whether it is a peace officer. Is the definition not too broad under the Canadian Charter of Rights and Freedoms?

There is a whole procedure to follow when entering a private place. Will that section go beyond the power of a peace officer? Will this violate my rights as an owner under the Canadian Charter of Rights and Freedoms?

face à de la résistance. Comment aimeriez-vous que nous procédions pour apporter une modification au projet de loi relativement aux sépultures militaires en mer? Que se passera-t-il lorsque nous renverrons le projet de loi à la Chambre des communes? Pensez-vous que vous obtiendrez l'appui des députés?

Dans le passé, il est arrivé que des amendements apportés par notre comité soient rejetés par l'autre endroit, et je ne voudrais pas vous mettre dans une situation où notre libellé serait interprété incorrectement en raison d'une formulation ambiguë. Il s'agit là d'une offre de coopération proposée dans le même esprit que celui du sénateur Plett.

M. Garneau : Cela s'applique à la zone économique du Canada et, en ce qui a trait à l'amendement, nous avons le sentiment qu'il serait bon de l'apporter au projet de loi. Nous ne craignons pas que l'un ou l'autre des partis s'élève contre cet amendement. Tous les partis appuient cette modification.

Vous avez raison, en ce sens que, lorsqu'un amendement est proposé, nous avons abordé le sénateur Campbell et nous lui avons demandé s'il pourrait le présenter.

Le sénateur Dawson : Larry?

M. Garneau : Oui.

Le président : Le sénateur Manning a déjà offert de le présenter, et il siège au sein de notre comité. Nous préférerions mettre l'amendement au point ici et nous assurer que le ministère et le comité emploient le même langage avant de renvoyer l'amendement au Sénat. Nous aimerions nous en occuper en comité.

M. Garneau : Nous pourrions nous accommoder de cette solution aussi et, oui, vous avez raison : si vous présentez cette modification, nous considérerons qu'il s'agit là d'un amendement favorable. Il faudrait qu'il soit renvoyé à la Chambre des communes, qui vous le renverrait par la suite, mais je peux vous assurer que l'amendement serait une simple formalité.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : Bienvenue, monsieur le ministre. J'ai quelques questions à vous poser.

Au paragraphe 74(1), vous faites référence à un agent de l'autorité qui peut entrer dans un bâtiment aux fins de vérifications, mais on ne précise pas s'il s'agit d'un agent de la paix. Cette définition n'est-elle pas trop large selon la Charte canadienne des droits et libertés?

Il y a toute une procédure à suivre lorsqu'on entre dans un lieu privé. Cet article ira-t-il au-delà du pouvoir d'un agent de la paix? En tant que propriétaire, cela violera-t-il mes droits selon la Charte canadienne des droits et libertés?

As a vessel owner, I would challenge such an intrusion since the powers of the officer, who does not appear to me to be a peace officer, are not established.

[*English*]

Michelle Sanders, Director, Clean Water Policy, Transport Canada: In order to enter a private dwelling, you would request a search warrant unless you have reason to believe there has been a violation of the act. These are standard enforcement powers that are present in most marine environmental legislation for an enforcement officer. They have similar powers to a peace officer but they are not considered peace officers. However, they have certain powers to search, to enter dwellings, to enter places if they have reason to, if there has been a violation. But in entering a private dwelling, there would be a requirement for a search warrant.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: So the officers will have to get a search warrant before entering, if I understand correctly.

Mr. Garneau: Unless they think there has been a violation of the legislation.

Senator Boisvenu: The Civil Code of Québec provides rules on civil liability. Have you consulted the Barreau du Québec or the Department of Transport about the occupancy of a territory where the rules are determined by the Civil Code of Québec?

Mr. Garneau: Before choosing this wording, we checked with the Department of Justice. We feel that they have checked what happens in Quebec or in other provinces. We have reason to believe that this has been checked and that it is acceptable to Quebec as well.

Senator Boisvenu: However, there was no formal consultation.

Mr. Garneau: The Department of Justice would do that.

[*English*]

Senator Manning: Welcome to our guests. I believe it was yesterday that we passed third reading in the Senate on the kindness act, and I can see it's having an effect on our members already. I'm delighted with that, and I certainly look forward to moving an amendment to the bill. Thank you for accepting that.

Back in 2001, two Lithuanian vessels came into port in Bay Roberts, Newfoundland and Labrador, and it took seven years to have them removed because, as you mentioned earlier, eyesore was an understatement, along with environmental concerns. I realize that the act has a 60-day window. When we hit the 60 days, how do we go about the process to move these vessels and

En tant que propriétaire d'un bâtiment, je contesterais une telle intrusion puisque les pouvoirs de l'agent, qui ne m'apparaît pas être un agent de la paix, ne sont pas établis.

[*Traduction*]

Michelle Sanders, directrice, Politique sur l'eau propre, Transports Canada : Pour pouvoir entrer dans un lieu privé, il faudrait que vous demandiez un mandat de perquisition, à moins que vous ayez des raisons de croire que la loi a été enfreinte. La plupart des lois sur le milieu marin confèrent des pouvoirs d'application de la loi standard à des agents d'application de la loi. Leurs pouvoirs ressemblent à ceux qu'exercent les agents de la paix, même s'ils ne sont pas considérés comme tels. Toutefois, ils jouissent de certains pouvoirs, comme celui de perquisition, d'entrée dans des lieux s'ils ont des raisons de le faire, s'il y a eu violation de la loi. Cependant, pour entrer dans un lieu privé, il faut qu'ils obtiennent un mandat de perquisition.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : Donc, l'agent devra obtenir un mandat de perquisition avant d'entrer, si je comprends bien.

M. Garneau : À moins qu'il croie qu'il y a eu une violation de la loi.

Le sénateur Boisvenu : Le Code civil au Québec prévoit des règles en matière de responsabilité civile. Avez-vous consulté le Barreau du Québec ou le ministère des Transports par rapport à l'occupation d'un territoire où les règles sont déterminées par le Code civil du Québec?

M. Garneau : Avant d'en arriver à ce libellé, nous avons fait une vérification auprès du ministère de la Justice. Nous considérons que des vérifications sont faites selon ce qui arrive au Québec ou dans d'autres provinces. Il y a lieu de croire que cela a été vérifié et que c'est acceptable pour le Québec aussi.

Le sénateur Boisvenu : Toutefois, il n'y a pas eu de consultation officielle.

M. Garneau : Ce serait le ministère de la Justice qui la ferait.

[*Traduction*]

Le sénateur Manning : Je souhaite la bienvenue à nos invités. Je crois que c'est hier que le Sénat a adopté en troisième lecture la loi sur la gentillesse, et, déjà, les effets en sont déjà visibles ici. J'en suis ravi et j'ai sûrement hâte de proposer un amendement au projet de loi. Je vous remercie de l'accepter.

En 2001, deux navires lithuaniens sont entrés dans le port de Bay Roberts, à Terre-Neuve-et-Labrador, et il a fallu sept années pour les en sortir, parce que, comme vous l'avez dit, à part les craintes qu'on éprouvait pour l'environnement, la pollution visuelle, pour la qualifier aimablement, était particulièrement choquante. La loi accorde un délai de 60 jours. Après, comment

what happens if the vessels are flags of convenience, for example, registered in one country owned by somebody in another country? Will the fund be in place to take care of that situation because you might not be able to track down the proper owners and talk to them. I'm trying to get a hold of the process.

Mr. Garneau: It's certainly our plan in the future that we will at least know who the owner is because there will be a requirement for that. And if that period of time has gone by, the next step would be to tell the person that they have to move their vessel. If we can't track them down and if we have reason to believe it represents a danger, we would have to take action. But our approach would be to find the owner and to make them accountable if the vessel is clearly abandoned. That would be an illegal activity to bring it to Bay Roberts and leave it there.

Senator Manning: It would take place more quickly than seven years under this legislation?

Mr. Garneau: Absolutely. This is the whole idea. We don't want to have these eyesores around for years.

Senator Manning: The bill that we're bringing forward deals with vessels of 300 gross tonnes. As you are aware, 3 per cent of Canada's registered fleet are 300 gross tonnes. There are many in Newfoundland and Labrador that are much less than that, and I understand that you want to look at regulations to deal with the ones that are under 300. Are we going to see regulation where they will have to carry insurance on those vessels as well, even if the bill only addresses the ones with 300 tonnes or more?

Mr. Garneau: At the moment, the Nairobi Convention is for 300 tonnes gross weight or above. But the owners of those smaller vessels, and there are many of them, will nevertheless have the responsibility to dispose of their vessels. If they want to carry insurance, that's fine. That's up to them, but it doesn't remove the obligation that they are responsible for it. Once we get above 300 tonnes, we're starting to talk about very expensive disposal operations and we want to make sure that they do have insurance. But if it is smaller than that, it does not get them off the hook. They don't have to have the insurance, but it doesn't get them off the hook in terms of disposal.

Senator Manning: They will still be responsible.

Mr. Garneau: Yes.

Senator MacDonald: I really like this bill and I want to help you strengthen it. I saw a lot of shipwrecks growing up in Louisbourg. And there was loss of life in some of these shipwrecks. But I have also seen these rust buckets sit around the coast for decades and nothing being done with them. It's good to see this initiative.

entamer le processus pour déplacer ces navires? Et qu'arrive-t-il s'ils naviguent sous pavillon de complaisance, par exemple, en étant enregistrés dans un pays et appartenant à un ressortissant d'un autre pays? Le fonds pour s'occuper de cette situation sera-t-il en place, parce que vous risquez de ne pas retrouver les véritables propriétaires et vous adresser à eux? Je cherche à contrôler le processus.

M. Garneau : Il est sûr que nous voulons au moins connaître l'identité du propriétaire, parce que ce sera obligatoire. Et si le délai est écoulé, il s'agira ensuite de le prévenir qu'il doit déplacer son navire. S'il reste introuvable et si nous avons des raisons de croire que le navire présente un danger, nous devrons agir. Mais nous préférerions le retrouver et le mettre devant ses responsabilités, si le navire est manifestement abandonné. Le conduire à Bay Roberts pour l'y abandonner serait illégal.

Le sénateur Manning : La nouvelle loi permettrait d'agir en moins de sept ans?

M. Garneau : Absolument. C'est sa raison d'être. Nous ne voulons pas supporter ces horreurs pendant des années.

Le sénateur Manning : Le projet de loi vise les navires à partir de 300 tonneaux de jauge brute, soit, comme vous le savez, 3 p. 100 des bâtiments immatriculés au Canada. À Terre-Neuve-et-Labrador, il y en a beaucoup d'un tonnage inférieur, et je vous comprends de vouloir examiner les règlements qui s'y appliquent. Des règlements exigeront-ils d'assurer ces navires aussi, même si le projet de loi ne concerne que ceux d'au moins 300 tonneaux?

M. Garneau : Actuellement, la Convention de Nairobi vise les navires à partir de 300 tonneaux de jauge brute. Mais la disposition des nombreux petits navires incombera néanmoins à leurs propriétaires. S'ils veulent les assurer, tant mieux. Libre à à eux, mais ça ne les soustrait pas à leurs responsabilités. Au-dessus de 300 tonneaux, la disposition du navire commence à être très coûteuse, et nous tenons à ce qu'ils soient assurés. Mais les propriétaires des navires de moins de 300 tonneaux, même s'ils ne sont pas obligés d'être assurés, conservent des obligations pour la disposition.

Le sénateur Manning : Ils resteront responsables.

M. Garneau : Oui.

Le sénateur MacDonald : Ce projet de loi me plaît vraiment, et je tiens à vous aider à le renforcer. Pendant mes jeunes années, à Louisbourg, j'ai vu beaucoup d'épaves. Certaines ont même causé des pertes de vie. Mais j'ai aussi vu ces coques rouillées encombrer le littoral pendant des décennies sans qu'on ait tenté de les faire disparaître. Cette initiative est la bienvenue.

A couple of years ago, you will remember that the MV *Miner* went offshore off Scatarie, not far from my home town. My grandfather was the lighthouse keeper in Scatarie back in the 1920s, and I have been there.

That situation cost the Government of Nova Scotia about $12 million. If this bill passes and these provisions are in place, will the bill protect the Government of Nova Scotia from having to pay these costs from their own pocket?

Mr. Garneau: The intention is not to download the costs to taxpayers or provinces but to make the owners accountable for it. The MV *Miner* is a good example, the *Kathryn Spirit*. My own colleague from Nova Scotia, Bernadette Jordan from St. Margaret's Bay, put in a motion and has played an important role in this legislation. That motion dealt with abandoned and wrecked vessels and it's through her efforts that the *Farley Mowat* was removed in Shelburne.

The idea is that it will be either an insurance company or the owner that will be responsible for removal. Can I tell you that it will cover every possible situation if the owner totally disappears and is totally derelict? Unfortunately, sometimes that happens in the real world. At the moment, the federal government would have the responsibility but that's why we're creating this fund that everyone will contribute to. It is so that we will have this fund to use in a case where we're in that situation.

Senator MacDonald: We already have some funds under the Oceans Protection Plan that was put forward, $1.5 billion allocated. What are the criteria for allocating this? And how do you determine what wrecks are going to be able to have access to this funding?

Mr. Garneau: The Oceans Protection Plan is a $1.5 billion plan, but it is for about 50 different things we are doing. It is not specifically focused on wrecked or abandoned vessels, but to improve marine safety, marine response. There are Coast Guard assets that we're purchasing. There is involvement of coastal First Nations. We do have two small funds at the moment. There is one out of Transport Canada, the Abandoned Boats Program and there is one out of the Coast Guard for small craft harbours where there is money. We have already assessed or removed a little over 100 small craft vessels in some of the harbours where they have been littered for years. But that is just to get us going. There is some money there to continue this process for a number of years. Ultimately, those that are still there after that money has run out, we hope to then start tapping into this new fund to continue that process. I'm talking about the legacy of wrecks that have been around for decades.

Senator MacDonald: Thank you.

Vous vous souviendrez que, il y a un certain nombre d'années, le MV*Miner* s'est échoué sur l'île Scatarie, près de ma ville natale. Mon grand-père était le gardien du phare de l'île dans les années 1920, et j'ai visité l'endroit.

Cet accident a coûté environ 12 millions de dollars à la Nouvelle-Écosse. Si le projet de loi est adopté et que ces dispositions sont opérantes, protégeront-elles la province de la nécessité de payer ces frais elle-même?

M. Garneau : Nous ne voulons pas refiler la facture aux contribuables ou aux provinces, mais responsabiliser les propriétaires. Le *Miner* est un exemple, le *Kathryn Spirit* aussi. Ma collègue de la Nouvelle-Écosse, Bernadette Jordan, de St. Margarets, a joué un rôle important dans le projet de loi, par une motion visant les navires naufragés et abandonnés, et c'est grâce à ses efforts qu'on a débarrassé Shelburne du *Farley Mowat*.

L'objectif est de responsabiliser soit l'assureur, soit le propriétaire, pour l'enlèvement de l'épave. Puis-je vous dire que le projet de loi couvrira toutes les situations possibles, si le propriétaire disparaît sans laisser de trace et que le navire est totalement abandonné? Malheureusement, ça arrive. Actuellement, l'État fédéral aurait hérité de la responsabilité, mais c'est la raison pour laquelle nous créons ce fonds auquel chacun contribuera. Nous pourrons ainsi y puiser si nous nous trouvons dans ce genre de situation.

Le sénateur MacDonald : D'autres fonds se trouvent déjà sous le régime du Plan de protection des océans, qui est provisionné à hauteur de 1,5 milliard de dollars. Quels sont les critères d'affectation de ces sommes? Et comment déterminez-vous l'admissibilité des épaves à ce financement?

M. Garneau : Le Plan de protection des océans, provisionné à hauteur de 1,5 milliard, s'applique à une cinquantaine d'activités qui nous ont été confiées. Il ne vise pas précisément les navires naufragés ou abandonnés, mais il est destiné à améliorer la sécurité maritime, l'intervention en mer. Il sert à l'acquisition d'éléments d'actif pour la Garde côtière. Il englobe le concours des Premières Nations côtières. Actuellement, nous avons deux petits fonds. L'un, de Transports Canada, est le Programme des bateaux abandonnés; l'autre relève de la Garde côtière pour les ports pour petits bateaux, et il s'y trouve de l'argent. Nous avons déjà évalué ou fait disparaître un peu plus de 100 petites embarcations qui encombraient depuis des années certains ports. Mais ça ne suffira que pendant un certain nombre d'années. Après l'épuisement du fonds, nous espérons commencer à puiser dans le nouveau pour les embarcations qui subsisteront, les épaves qui traînent un peu partout depuis des décennies et dont nous avons hérité.

Le sénateur MacDonald : Merci.

The Chair: I want to follow up with a couple of questions on that. How expensive will it be to clean the abandoned vessels and wrecks that are already known to Transport Canada?

Mr. Garneau: It can range from $5,000 to $10,000 for a small pleasure craft that has sunk in the bottom of Ladysmith Harbour on Vancouver Island, to millions of dollars for the *Kathryn Spirit* and the MV *Miner*. It depends on the size of the vessel.

The Chair: Do we have an assessment of what the total would be if we cleaned it all up or is it impossible to clean it all?

Mr. Garneau: We could estimate it. At the moment the Coast Guard is trying to complete the inventory of existing wrecks in Canada. We have the largest coast in the world and lots of internal waters and it will take a while to get a count. However, once we have a list of all these wrecks, in theory we could probably estimate how much it would cost to clean it all up. Our approach is we will not suddenly put billions of dollars — I'm guessing, perhaps hundreds of millions of dollars, perhaps billions of dollars — to clean every single wreck in the country.

Ultimately, it's a bit like the federal government's funding for cleaning up waste sites. There are 4,000 waste sites in the country and we put a little money in every year to clean up these sites, such as abandoned mines and contaminated sites that belonged to the federal government in the past when people were not conscientious about disposal. It's an ongoing thing. We could probably come up with a figure eventually. It would be hard for me to predict what that figure would be.

The Chair: Is the fund an actual fund that will accumulate in one place or is it part of the Consolidated Revenue Fund and it's just a bookkeeping entry?

Mr. Garneau: No, it will be a dedicated fund. It cannot be put into the Consolidated Revenue Fund. It's reserved for that. Will it grow? It will grow over time but it will be used over time, too, because there are still quite a few wrecks to get rid of.

Senator Wetston: I'm Wetston, not Weston, but I still think it's a good bill despite the closeness of my name.

Like Senator MacDonald I grew up in Cape Breton, in the big town, Sydney, Nova Scotia. He was in a smaller community.

Senator MacDonald: A city slicker.

Senator Wetston: And he reminds me of that. I'm raising this issue not because I want to share my history, but I am very proud of Cape Breton even though I'm an Ontario senator, and I'm very proud of the Coast Guard College, which I used to visit

Le président : J'ai des questions à ce sujet. Combien en coûtera-t-il pour se débarrasser des navires abandonnés et des épaves déjà connues de Transports Canada?

M. Garneau : Ça peut aller de 5 000 à 10 000 $ pour un petit bateau de plaisance coulé au fond du havre de Ladysmith, dans l'île de Vancouver, à des millions de dollars, pour le *Kathryn Spirit* et le *Miner*. Ça dépend de la taille du navire.

Le président : Avons-nous une estimation du coût total de l'élimination de toutes ces épaves ou est-il impossible de toutes les éliminer?

M. Garneau : Nous pourrons estimer le coût. Actuellement, la Garde côtière essaie de parachever l'inventaire des épaves connues du Canada. Notre pays possède la plus grande longueur de côtes dans le monde, et beaucoup d'eaux intérieures, et il faudra un certain temps pour dresser l'inventaire. Mais, quand nous l'aurons, nous pourrons, en théorie, estimer le coût de l'élimination de toutes les épaves. Notre méthode n'est pas d'y affecter d'un coup des milliards — je le suppose, des milliards ou des centaines de millions — pour débarrasser notre pays de toutes ses épaves.

En fin de compte, c'est un peu comme le financement fédéral du nettoyage des lieux d'enfouissement des déchets. Il y en a 4 000 dans notre pays, et nous y affectons un peu d'argent, chaque année, pour les dépolluer, par exemple les mines abandonnées et les lieux fédéraux d'enfouissement des déchets contaminés, héritage d'un passé peu soucieux des bonnes méthodes d'élimination. C'est un chantier permanent. Nous pourrions déterminer le montant, peut-être. Il me serait difficile de prédire ce qu'il pourrait être.

Le président : Est-ce que, concrètement, le fonds existe, et est-il destiné à grossir en tel endroit ou est-ce simplement une écriture comptable pour le Trésor?

M. Garneau : Non, ce sera un fonds qu'on appelle dédié. Il ne peut pas être versé dans le Trésor. Il a une destination réservée. Est-ce qu'il augmentera? Oui, au fil du temps, mais il sera également utilisé au fil du temps, parce qu'il subsiste encore un bon nombre d'épaves à éliminer.

Le sénateur Wetston : Mon nom est , et non Weston, mais, néanmoins, je persiste à croire que c'est un bon projet de loi.

Comme le sénateur MacDonald, j'ai grandi dans l'île du Cap-Breton, dans la grande ville de Sydney; lui, dans une petite communauté.

Le sénateur MacDonald : Un citadin sophistiqué.

Le sénateur Wetston : Et il me le rappelle. J'en parle non pour faire connaître ma biographie, mais pour exprimer ma fierté pour l'île du Cap-Breton, même si je suis un sénateur de l'Ontario. Je suis aussi très fier du Collège de la Garde côtière,

from time to time. My question is related to this but indirectly, minister.

I'd like to ask you what kind of investment you're making in the Coast Guard College, whether it's growing, whether you're investing in the organization, skills, training, et cetera? Do the graduates of the Coast Guard College participate in this area of activity that you're moving forward with?

I think it's obviously an important area. As you heard from other senators, I am personally supportive of this. I have seen some of these dilapidated wrecks off of Cape Breton Island and we want to maintain the beauty of it all.

Can you provide any information with respect to that particular area of activity that you're responsible for?

Mr. Garneau: As you know, senator, the Coast Guard comes under my colleague Jonathan Wilkinson.

Senator Wetston: It is under the other, yes.

Mr. Garneau: It used to be under Transport decades ago, but it has moved around.

Senator Wetston: I knew I came too late, but you do have representatives from the Coast Guard.

Mr. Garneau: Perhaps my colleague can speak to that. I am not familiar with the details of the Coast Guard College, but I'm sure it's a very fine institution. Perhaps Ms. Gascon can speak about it.

Julie Gascon, Director General, Operations, Canadian Coast Guard, Fisheries and Oceans Canada: Thank you, senator. I am a graduate of the 1998 class of the Coast Guard College and a navigator by trade. The Canadian Coast Guard College is continuing in its growth. We have a dynamic director at the helm. The programs of the Canadian Coast Guard College include all kinds of activities and training for our officers when they do graduate to be able to take part in all the programs the Canadian Coast Guard has.

What is great with this new program is we had the search and rescue, which you are familiar with, we have the environmental response, which you are familiar with, and now we are closing the loop with the vessels of concern and our ability to have new powers and authority to address those vessels.

From the perspective of the Coast Guard College it will be upgraded in terms of their program to ensure our officer cadets are well trained to participate in this program. We have large classes that are graduating and coming out to supplement a lot of folks who are retiring. We are proud of the progress of the Coast Guard College. We just hired a class of 80 students this year, so we are very pleased with the progress of the Coast Guard College. There has been a lot of investment and you may be

que j'avais l'habitude de visiter de temps à autre. Ma question, monsieur le ministre, le concerne, mais indirectement.

Quel genre d'investissement faites-vous dans ce collège, pour le faire croître, dans son organisation, ses compétences, la formation, et cetera? Est-ce que ses diplômés participent au domaine d'activités dans lequel vous vous engagez?

C'est manifestement un domaine important. Comme d'autres sénateurs, j'appuie moi aussi cette initiative. J'ai vu certaines de ces épaves délabrées autour de l'île du Cap-Breton, dont nous voulons conserver toute la beauté.

Pouvez-vous nous renseigner sur ce domaine particulier d'activités dont vous êtes chargé?

M. Garneau : Comme vous le savez, la Garde côtière relève de mon collègue, Jonathan Wilkinson.

Le sénateur Wetston : Oh, de l'autre ministre. D'accord

M. Garneau : Il y a un certain nombre de décennies, ça relevait des Transports, mais il y a eu des chambardements.

Le sénateur Wetston : Je savais que j'arrivais trop tard, mais vous avez des représentants de la Garde côtière.

M. Garneau : Peut-être que mon collègue pourra en parler. Je ne connais pas très bien le dossier du collège, mais je suis convaincu que c'est un excellent établissement. Peut-être que Mme Gascon peut en parler.

Julie Gascon, directrice générale des opérations, Garde côtière canadienne, Pêches et Océans Canada : Merci, monsieur le sénateur. Je suis de la promotion de 1998 du collège et navigatrice de métier. Le collège poursuit sa croissance. Un directeur dynamique en tient le gouvernail. Ses programmes embrassent toutes sortes d'activités et de formations pour nos officiers. À l'obtention de leur diplôme, ils pourront participer à tous les programmes de la Garde côtière.

Ce nouveau programme est génial : nous avions la recherche et le sauvetage, que vous connaissez bien; nous avons les interventions pour l'environnement, que vous connaissez bien aussi; désormais nous bouclons la boucle, grâce à l'autorité et aux pouvoirs nouveaux qui nous seront confiés relativement à ces navires.

Le programme du collège sera bonifié pour assurer à ses élèves-officiers une bonne formation, qui permettra leur participation à ce programme. Il en sortira de nombreux diplômés qui viendront combler les départs à la retraite. Nous sommes fiers des progrès du collège. Cette année, nous avons recruté une classe de 80 élèves. Nous sommes donc très heureux des progrès réalisés par le collège. En plus de ses investissements importants, vous savez peut-être qu'il a accueilli

aware as well, senator, that the Coast Guard College was home to the folks who were flooded during the Nova Scotia flooding. We brought in a lot of families and supported them until they were able to return to their homes. The college is well and alive.

Senator Wetston: Thank you very much for that. I hope we both learned something here tonight, minister.

The Nairobi International Convention provisions, and taking a look at the importance of that convention with respect to how it affects Bill C-64 and its implementation is my next area of concern. I was wondering about an issue, and I may be incorrect here and you can correct me if I am.

During committee, it was noted that the convention's provisions pertaining to the right of a shipowner to contract with a party of his or her choice to remove the wreck and the ability of the country or the state to establish conditions for the wreck's removal only to the extent necessary to ensure safety and environmental protection are not part of this bill.

If this is the case, what is the policy rationale for not including the right of a shipowner to contract with the party of his or her choice to remove the wreck?

I'm happy for you to tell me I'm wrong.

Marc-Yves Bertin, Director General, Marine Policy, Transport Canada: I won't start off by telling you that you are wrong. I will say you're not completely correct, how about that?

Senator Wetston: Another politician.

Mr. Bertin: I try.

The proposed legislation does have the effect of taking an existing statute that deals with the salvage convention and moving it into this consolidated piece of legislation. The idea is to have an end-to-end, complete package.

That said, we are not suggesting making any changes to the existing legislation and the convention but the convention does provide for exactly that.

Senator Wetston: Thank you.

[*Translation*]

Senator Cormier: Let me go back to my question about heritage. Canada has a great challenge of defining and, above all, preserving its heritage. I would like to know how you go about collaborating to determine what is a heritage vessel. In this sense, the definition of "dilapidated vessel" reads, "is not capable of safe navigation." We see a lot of those vessels out of the water where I live. Are they in the category of dilapidated vessels or are they not?

les victimes d'inondations en Nouvelle-Écosse, beaucoup de familles que nous avons aidées jusqu'à ce qu'elles puissent retourner chez elles. Le collège est bien vivant.

Le sénateur Wetston : Merci beaucoup de votre réponse. J'espère que, monsieur le ministre, nous avons tous les deux appris quelque chose aujourd'hui.

Mon sujet suivant d'inquiétude découle des clauses de la Convention internationale de Nairobi et de l'importance de cette convention pour l'application de la loi qui résultera de l'adoption du projet de loi C-64. Vous pourrez peut-être me corriger si j'avais tort de m'inquiéter.

Pendant l'étude du projet de loi en comité, on y a remarqué l'absence des clauses de la convention touchant le droit du propriétaire de conclure un contrat avec l'entreprise de son choix pour enlever l'épave et de celles touchant la capacité du pays ou de l'État de formuler les conditions pour l'élimination de l'épave seulement dans la mesure nécessaire pour assurer la sécurité et la protection de l'environnement.

Le cas échéant, qu'est-ce qui justifie ce silence sur le droit du propriétaire?

Je serai heureux que vous me signaliez mon erreur.

Marc-Yves Bertin, directeur général, Politique maritime, Transports Canada : Pour commencer, vous n'avez pas tort, mais vous n'avez pas entièrement raison. Qu'en dites-vous?

Le sénateur Wetston : Un autre politicien.

M. Bertin : J'essaie.

Le projet de loi fusionne une loi qui porte sur la convention sur le sauvetage avec d'autres dispositions en un tout intégré et complet.

Cela dit, nous ne proposons pas de modification à la loi actuelle et à la convention, mais la convention prévoit exactement ce que vous dites.

Le sénateur Wetston : Merci.

[*Français*]

Le sénateur Cormier : Je reviens à ma question à propos du patrimoine. Le Canada a le grand défi de bien définir et surtout de préserver son patrimoine. J'aimerais savoir comment est menée la collaboration pour déterminer si un bâtiment est patrimonial. En ce sens, dans la définition de « bâtiment délabré », on indique « est incapable de naviguer en toute sécurité ». En ce qui a trait aux bateaux — on en voit beaucoup à

Mr. Garneau: Out of the water? No.

Senator Cormier: If you go to Shippagan, you will see a whole host of dilapidated vessels.

Mr. Garneau: We are concerned about the vessels in the water or underwater.

In terms of heritage, Parks Canada has the mandate to decide whether a vessel is a heritage vessel.

Senator Cormier: That is because you say at the federal-provincial level in the description.

Mr. Garneau: If it is off the coast of British Columbia, it is the responsibility of the federal government. It is the same on the Atlantic coast. If it is in a lake, in the middle of the country, it is in our inland waters. So the federal government and Parks Canada will make the decision.

[*English*]

Ms. Sanders: To add to that, this is one of the reasons we are working closely with the provinces and territories in helping define not only the work we are doing on abandoned and wrecked vessels generally within the water and what role they can play but recognizing that a lot of them have been pulled up on to land, which is then a provincial or territorial jurisdiction. We have been collaborating with the provincial and territorial officials to figure out what their role is, how we can collaborate to leverage the work we are doing to increase our authorities and awareness of how to address these vessels to help them and how we can work together better to address the problem both in the water and on the land, recognizing their jurisdiction in that area.

[*Translation*]

Senator Miville-Dechêne: I would like to go back to the areas of jurisdiction. In terms of inland waters, some are under provincial jurisdiction and others are under shared jurisdiction. Earlier, you told me that you do not intend to delegate your operations to rescue or deal with a wreck. Will you consult with the provinces when the wreck is in inland waters under provincial jurisdiction? Will the provinces be involved in the operation? Have there ever been any consultations? Did they say to you, “Do what you want; we are closing our eyes”? I doubt it.

Mr. Garneau: No, no. We will certainly work with the provinces, but what I was saying is that the financial burden is ours.

l’extérieur de l’eau chez nous —, font-ils partie ou non de cette catégorie de bâtiment délabré?

M. Garneau : En dehors de l’eau? Non.

Le sénateur Cormier : Si vous allez à Shippagan, vous verrez une série de bateaux délabrés.

M. Garneau : Ce sont les bateaux dans l’eau ou sous l’eau qui nous concernent.

Pour ce qui est de la question du patrimoine, c’est Parcs Canada qui a le mandat de décider si un bâtiment est patrimonial.

Le sénateur Cormier : C’est parce que vous dites « à l’échelon fédéral-provincial » dans la description.

M. Garneau : Si c’est au large de la côte de la Colombie-Britannique, cela relève du gouvernement fédéral. C’est la même chose du côté de l’Atlantique. Si c’est dans un lac, au milieu du pays, cela se situe dans nos eaux intérieures. Donc, le gouvernement fédéral et Parcs Canada prendront la décision.

[*Traduction*]

Mme Sanders : De plus, c’est l’une des raisons pour lesquelles nous collaborons étroitement avec les provinces et les territoires, non seulement à la définition de leur rôle et de notre travail sur les navires abandonnés et naufragés, généralement dans l’eau, mais pour reconnaître que beaucoup de ces bâtiments ayant été ramenés à terre, ils relèvent de la province ou du territoire. Nous avons collaboré avec leurs fonctionnaires pour déterminer leur rôle, les modalités de notre collaboration pour rendre plus efficace notre travail pour augmenter nos pouvoirs et la sensibilisation au problème que posent ces navires, dans l’eau et à terre, en reconnaissant leurs compétences dans ce domaine.

[*Français*]

La sénatrice Miville-Dechêne : J’aimerais revenir sur la question des champs de compétence. En ce qui a trait aux eaux intérieures, certaines sont de compétence provinciale et d’autres de compétence partagée. Plus tôt, vous m’avez répondu que vous n’avez pas l’intention de déléguer vos opérations pour rescaper ou pour vous occuper d’une épave. Allez-vous consulter la province lorsque l’épave se trouvera dans des eaux intérieures de juridiction provinciale? La province participera-t-elle à l’opération? Y a-t-il déjà eu des consultations? Est-ce qu’ils vous ont dit : « Faites ce que vous voulez; nous fermons les yeux »? Cela m’étonnerait.

M. Garneau : Non, non. On va certainement travailler de concert avec les provinces, mais ce que j’étais en train de dire, c’est que le fardeau fiscal nous revient.

Senator Miville-Dechêne: However, in terms of the operation itself, can you delegate the operations to the provinces or not in some cases, such as in the case of provincial inland waters?

Mr. Garneau: I am told that operations can be delegated if we choose to do so. However, in the example of the *Kathryn Spirit* freighter, a contract has been awarded to a company, and this is the case for the small wrecks that have been removed from the water. There is usually a call for tenders. A subcontractor is then chosen to do the work for a certain amount of money.

Senator Miville-Dechêne: During the operation, is there a consultation with the provinces beforehand or on a case-by-case basis?

[*English*]

Ms. Sanders: Currently we have authority where there is a risk to navigation for Transport Canada on the West Coast. We work closely, for example, within Victoria with the regional authorities at identifying what the risks are and where there might be opportunities to leverage their expertise in understanding the coastline and the areas where the boat might be as well as any expertise or resources they have in terms of equipment to help remove the vessel. There is a lot of close collaboration when there is a wreck or abandoned vessel that has been identified, and we foresee that continuing, recognizing that they have that local knowledge and expertise that we can benefit from.

Senator Miville-Dechêne: There has been no sensitivity expressed by provinces in their particular water for you to intervene, then?

Ms. Sanders: No.

Senator Plett: This is a bit of a follow-up, minister, to what Senator MacDonald talked about. I am sorry if you addressed this somewhere, but I don't recall. In reading through your notes, I can't find it.

We have talked about a fund. You say clearly in your comments here that vessels under a certain size are not required to carry insurance but there will be a fund.

Somebody owns one ship under 300,000 gross tonnage but doesn't carry insurance. Will someone owning one vessel be paying less money into this fund? Is this a fund that the government will be implementing? How will that fund work? What is the process of people paying into that fund so that if someone does have a derelict vessel, abandons it, walks away from it, is bankrupt, that the taxpayers aren't on the hook? You say there is a fund, but if that fund is not funded by the taxpayers, how is it funded?

La sénatrice Miville-Dechêne : Cependant, en ce qui concerne l'opération elle-même, pouvez-vous déléguer ou non les opérations à la province dans certains cas, comme dans le cas des eaux intérieures provinciales?

M. Garneau : On me dit qu'on peut déléguer les opérations si on choisit de le faire. Cependant, si je prends l'exemple du cargo *Kathryn Spirit*, un contrat a été octroyé à une entreprise, et c'est le cas pour les petites épaves qu'on a retirées de l'eau. Il y a généralement un appel d'offres. Un sous-traitant est alors choisi et ce dernier fait le travail pour une somme d'argent donnée.

La sénatrice Miville-Dechêne : Lors de cette opération, y a-t-il une consultation avant ou au cas par cas avec les provinces?

[*Traduction*]

Mme Sanders : Nos pouvoirs s'adressent aux risques pour la navigation sur la côte Ouest selon Transports Canada. Nous collaborons étroitement, dans la région de Victoria, par exemple, avec les autorités régionales, à la détermination des risques et des possibilités de maximiser l'efficacité de leur expertise relative à l'éventuelle localisation du navire, en fonction du littoral, ainsi que de leur expertise ou de leur matériel permettant la récupération et l'élimination du navire. La collaboration est intense et étroite quand l'épave ou le navire abandonné ont été identifiés, et nous prévoyons qu'elle se poursuivra, sachant les connaissances et l'expertise locales qu'elles possèdent et dont nous pourrons profiter.

La sénatrice Miville-Dechêne : Les provinces ne voient aucun problème à ce que vous interveniez dans leurs eaux, alors?

Mme Sanders : Non.

Le sénateur Plett : Je vais faire suite en quelque sorte, monsieur le ministre, à ce dont le sénateur MacDonald a parlé. Je suis désolé si vous en avez fait mention quelque part, mais je ne m'en rappelle pas. En lisant vos notes, je ne le trouve pas.

Nous avons parlé d'un fonds. Vous dites clairement dans vos remarques que les navires dont le poids est inférieur à un seuil donné ne sont pas tenus d'avoir une assurance mais qu'il y aura un fonds.

Quelqu'un est propriétaire d'un navire de moins de 300 000 tonneaux de jauge brute mais n'a pas d'assurance. Est-ce qu'une personne qui est propriétaire d'un navire versera moins d'argent dans ce fonds? Est-ce un fonds que le gouvernement mettra en œuvre? Comment fonctionnera-t-il? Est-ce que les gens verseront de l'argent dans ce fonds pour que si une personne abandonne son navire et fait faillite, les contribuables ne paieront pas la note? Vous dites qu'il y a un fonds, mais si ce fonds n'est pas financé par les contribuables, comment sera-t-il financé?

Mr. Garneau: The idea of the fund is that it will be paid into by boat and ship owners.

Senator Plett: Depending on the size of their company?

Mr. Garneau: Yes. We have not worked out all the details. It is not in the legislation. This is something we are doing outside of the legislation. We will work out the details. It will probably be related to the size of the vessel, potential risk in terms of cost if something happens to it. Those details have to be worked out. The idea is to have this fund so it can be used instead of the taxpayer in cases where we cannot pursue the person and that they don't have insurance and we have no other alternative. Instead of the federal government having to pay for it, we will dip into this fund. That is the purpose of it.

Senator Plett: And that can be done by regulation?

Mr. Garneau: Yes. It doesn't have to be legislated.

Senator Plett: Thank you.

Mr. Garneau: There is a similar example called the Ship-source Oil Pollution Fund, which is a fund that ship owners pay into for exactly that kind of situation.

Our first principle is polluter pay, but if we are in a situation where they are not willing or unable to pay — and by the way, there are administrative penalties we can apply, too, in this legislation. And a person can end up in jail. There are measures. We want to seriously discourage anyone from trying to just walk away from it.

Senator Plett: Could you not have simply applied insurance to everyone? Was that considered or is that just too much trouble?

Mr. Garneau: I don't know if it was considered.

Mr. Bertin: It was part of the consultation process. What we found during the consultations was that the market for smaller boats was untested and therefore there could be reluctance on the part of insurers to offer such a product. There are a number of implications there associated with that.

Senator Plett: Thank you.

The Chair: To clarify on these funds because governments always have strange bookkeeping. You mentioned the ship —

Mr. Garneau: Ship-source Oil Pollution Fund.

M. Garneau : L'idée du fonds est qu'il sera payé par les propriétaires de navires.

Le sénateur Plett : Selon la taille de leur entreprise?

M. Garneau : Oui. Nous n'avons pas réglé tous les détails. Ce n'est pas dans la loi. C'est quelque chose que nous faisons en marge de la loi. Nous mettrons au point les détails. Ce serait probablement lié à la taille du navire, au risque potentiel associé au coût si une situation survient. Ces détails doivent être réglés. L'idée est d'avoir ce fonds que nous pouvons utiliser au lieu de faire payer les contribuables dans les cas où nous ne pouvons pas retrouver la personne, qu'elle n'a pas d'assurance et que nous n'avons aucune autre solution de rechange. Plutôt que le gouvernement fédéral ait à payer, nous pigerons dans ce fonds. C'est le but de ce fonds.

Le sénateur Plett : Et ce peut être fait par réglementation?

M. Garneau : Oui. Il n'est pas nécessaire que ce soit fait par voie législative.

Le sénateur Plett : Merci.

M. Garneau : Il y a un exemple semblable appelé la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, qui est un fonds auxquels les propriétaires de navires cotisent pour ce type de situation exactement.

Notre principe premier est celui du pollueur-payeur, mais si nous sommes dans une situation où les gens ne sont pas en mesure de payer — et soit dit en passant, il y a des sanctions administratives que nous pouvons imposer également dans cette loi. Une personne peut se retrouver en prison. Il y a des mesures. Nous voulons sérieusement décourager les gens de se soustraire de leurs responsabilités.

Le sénateur Plett : Ne pourriez-vous pas simplement obliger tout le monde à avoir une assurance? Cette option a-t-elle été envisagée, ou est-ce trop compliqué?

M. Garneau : Je ne sais pas si cette option a été envisagée.

M. Bertin : Cela faisait partie du processus de consultation. Ce que nous avons relevé durant les consultations, c'est que le marché pour les navires de plus petite taille n'avait pas fait ses preuves, si bien que les assureurs étaient réticents à offrir un tel produit. Il y a un certain nombre de répercussions.

Le sénateur Plett : Merci.

Le président : Je veux des précisions sur ces fonds, car les gouvernements ont toujours des méthodes comptables étranges. Vous avez mentionné la caisse...

M. Garneau : La Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires.

The Chair: Is that a separate fund or is that money in a consolidated fund?

Mr. Garneau: It is a separate fund that is managed by someone appointed by me to manage.

The Chair: Okay.

Mr. Garneau: It is kept separate and at arm's length.

The Chair: Thank you very much, minister.

We will suspend for a couple of minutes. The officials will remain because I know a lot of you have questions. We will then call the meeting to order. If you have no questions, we will dismiss the officials; if you do have questions, great.

I am not sure if we have any questions so this might be the shortest meeting you have ever attended.

Senator Cormier: It will be a short one.

[*Translation*]

If a vessel is docked and the owner has disappeared, who makes the decision to remove it? How does the process unfold? If the federal government makes the decision and pays, is the port or municipality liable? Are there any fees? How does it work?

[*English*]

Ms. Sanders: The process is that if we know there is a wreck that potentially poses a hazard, it would start with a hazard assessment to determine what risk that vessel poses. If it is within a port, right now it is between Transport Canada and the Canadian Coast Guard that have the responsibility under the legislation.

We have the authority to delegate to, for example, one of the port authorities if it is determined that they are interested in taking it on and we have developed our processes sufficiently so that we ensure there is consistency in how the legislation is implemented.

That is an authority that we have. We have not yet decided how and whether we would be delegating or designating to various authorities, but that power is there.

In terms of the process, then, there would be a hazard assessment done to determine what hazard is present, and then we would determine the appropriate method to deal with the issue.

For example, if it is a pollution risk we obviously want to contain that and remediate it. If the best way forward is to remove the vessel, we would determine what the appropriate

Le président : Est-ce un fonds distinct ou cet argent est-il dans un fonds consolidé?

M. Garneau : C'est un fonds distinct qui est administré par une personne nommée par moi.

Le président : D'accord.

M. Garneau : C'est un fonds distinct et indépendant.

Le président : Merci beaucoup, monsieur le ministre.

Nous allons suspendre la séance quelques minutes. Les fonctionnaires vont rester, car je sais que bon nombre d'entre vous ont des questions. Nous allons ensuite lever la séance. Si vous n'avez pas de questions, nous allons excuser les fonctionnaires, et si vous avez des questions, ce sera formidable.

Je ne suis pas certain si nous avons des questions, alors ce sera peut-être la réunion la plus courte à laquelle vous aurez assisté.

Le sénateur Cormier : Ma question sera courte.

[*Français*]

Si un bateau est accosté à un quai et que le propriétaire a disparu, qui prend la décision de l'enlever? Comment le processus se fait-il? Si c'est le gouvernement fédéral qui prend la décision et qui paie, le port ou la municipalité est-il redevable? Y a-t-il des frais? Comment cela se passe-t-il?

[*Traduction*]

Mme Sanders : Le processus est que si on sait qu'il y a une épave pouvant potentiellement présenter un danger, on commencerait par effectuer une évaluation des dangers pour déterminer le risque que le navire pose. Si c'est dans un port, c'est Transports Canada et la Garde côtière canadienne qui ont actuellement la responsabilité en vertu de la loi.

Nous avons le pouvoir de déléguer cette responsabilité, par exemple, à l'une des administrations portuaires si elles sont intéressées de le faire, et nous avons élaboré nos processus de manière à assurer une uniformité dans la façon dont la loi est mise en œuvre.

C'est un pouvoir que nous avons. Nous n'avons pas encore décidé comment et si nous déléguions cette responsabilité à diverses administrations, mais ce pouvoir existe.

Pour ce qui est du processus, une évaluation des dangers serait effectuée pour déterminer les dangers présents, puis nous déciderions de la méthode appropriée pour gérer la situation.

Par exemple, dans le cas d'un risque associé à la pollution, nous voulons évidemment contenir le risque et y remédier. Si la meilleure voie à suivre est de retirer le navire, nous

steps would be. All the while, the vessel owner is ultimately liable for the cost.

déterminerions les étapes appropriées à suivre. Par ailleurs, le propriétaire du navire est responsable des coûts.

Senator Cormier: But if he is gone?

Le sénateur Cormier : Mais s'il est parti?

Ms. Sanders: If we don't know and are unable to find the vessel owner in any way, this long-term fund would have resources to be able to help remove and pay for it.

Mme Sanders : Si nous ne savons pas qui est le propriétaire du navire et n'arrivons pas à le retracer, ce fonds à long terme disposerait des ressources pour aider à retirer le navire et à assumer les coûts.

Senator Cormier: So the local port will not have to pay?

Le sénateur Cormier : Donc, le port local n'aura pas à payer?

Ms. Sanders: The local port would not be liable for the costs of removing the vessel.

Mme Sanders : Le port local ne serait pas responsable des coûts associés au retrait du navire.

Senator Cormier: Thank you. I will sleep well tonight.

Le sénateur Cormier : Merci. Je vais dormir sur mes deux oreilles ce soir.

Ms. Sanders: The intent of the legislation is to hold vessel owners responsible.

Mme Sanders : La mesure législative vise à tenir les propriétaires de navires responsables.

Senator Miville-Dechêne: I will come back with this question. With this bill, do you have an obligation to consult provinces or is it what you intend to do? Is there an obligation to consult if an event happens and you have to intervene? Do you have an obligation to consult the province, particularly if we are in provincial waters?

La sénatrice Miville-Dechêne : Je vais revenir sur cette question. Avec ce projet de loi, avez-vous l'obligation de consulter les provinces ou avez-vous l'intention de le faire? Y a-t-il une obligation de consulter si une situation survient et que vous devez intervenir? Avez-vous l'obligation de consulter la province, plus particulièrement si nous sommes dans des eaux provinciales?

Ms. Sanders: We have every intention to consult. Ms. Gascon reminded me during the break of an example with the *Kathryn Spirit* where it was a collaborative effort between the municipality and the provincial government working closely together to determine the appropriate path forward. Everyone has a specialty and expertise to bring to it. If it is within the province, we would want to be working closely with them to ensure there is agreement on the path forward and how to address it.

Mme Sanders : Nous avons la ferme intention de consulter les provinces. Mme Gascon m'a rappelé durant la pause un exemple avec le *Kathryn Spirit*, où il y a eu un effort concerté entre la municipalité et le gouvernement provincial, qui travaillaient en étroite collaboration pour déterminer la marche à suivre appropriée. Chaque intervenant a une spécialité et une expertise à apporter à la situation. Si c'est en territoire provincial, nous voudrions travailler en étroite collaboration avec la province pour nous entendre sur la marche à suivre et sur la façon de régler la situation.

Ms. Gascon: In the case of the *Kathryn Spirit*, a working group was tasked. It was municipal, provincial and federal and we always consult extensively with the Mohawk band council.

Mme Gascon : Dans le cas du *Kathryn Spirit*, un groupe de travail s'est vu confier un mandat. C'était municipal, provincial et fédéral, et nous consultons toujours beaucoup le conseil de bande des Mohawks.

[*Translation*]

So it was the result of a lot of effort. The working group came together and we produced a report with very detailed recommendations to inform further developments with respect to the *Kathryn Spirit*. That was an incredible effort that led to the freighter being successfully dismantled.

[*Français*]

Alors, cela été le fruit de nombreux efforts. Le groupe de travail s'est concerté et nous avons produit un rapport avec des recommandations très détaillées pour éclairer la suite des événements en ce qui a trait au *Kathryn Spirit*. Il s'agit d'un effort incroyable qui a mené au succès du démantèlement de ce cargo.

Whether it is a search and rescue operation, an environmental response case or an abandoned vessel, the Canadian Coast Guard and Transport Canada will consult with the provinces, inform the

Qu'il s'agisse d'une opération de recherche et sauvetage, d'un cas de réponse environnementale ou d'un navire abandonné, la Garde côtière canadienne et Transports Canada consulteront la

public and ensure that risks and issues are clearly identified in order to proceed. Wildlife people and provincial ministries must be consulted. Concerted efforts must be made to deal with those ships.

province, informeront les citoyens et s'assureront que les risques et les enjeux sont bien identifiés pour mettre cela en œuvre. Il faut consulter les gens de la faune et des ministères provinciaux. Ce sont des efforts concertés qu'on doit faire pour s'occuper de ces navires.

Senator Miville-Dechêne: Thank you for that clarification. The minister talked about using the registration process. I imagine that vessels must be registered in Quebec. So do you want an additional tax to be imposed on pleasure craft owners to finance the potential wreck problem?

La sénatrice Miville-Dechêne : Merci pour ces précisions. Le ministre a parlé de se servir du processus d'enregistrement. J'imagine qu'au Québec, les bateaux doivent être enregistrés. Donc, souhaitez-vous qu'il y ait une taxe supplémentaire imposée aux propriétaires de bateaux de plaisance pour financer le problème éventuel d'épaves?

[*English*]

Ms. Sanders: Currently, all pleasure craft are already required to be licensed. It is a pleasure craft licence. What we are trying to do is improve that regime and ensure that the data that we have in there is more robust and to improve the system so that when we do find an abandoned or wrecked vessel, we are able to track it to the owner and hold them accountable for the cost of dealing with and remediating that vessel.

The idea with the fund is that, currently, a licence for a pleasure craft is free. There is an effort under way from a cost-recovery perspective to have a charge so that you have to pay to receive your licence. For the fund, we are looking at a surcharge. It is kind of like a snowmobile: When you register it you have to pay $15 in some jurisdictions, but there is a $5 trail maintenance fee that is added to that. That goes to a specific fund for trail maintenance only. That $15 covers the cost of issuing you the licence and the administration of that regime, but the $5 goes specifically to the trail maintenance, so it is the snowmobile users who are paying for the trail maintenance, as opposed to the taxpayers in general.

It's the same concept. It is the boat owners who would be paying a surcharge of some type into a fund that could then be used in the event that we are unable to find the owner of the vessel.

Senator MacDonald: I have a couple of quick questions here going back to what we spoke about before. The requirements in clause 24 is that the vessels would be 300 gross tonnes or later. Data tells us that only 3 per cent of Canada's fleet is 300 tonnes or greater. I assume that is put in there for our advantage, or for the advantage of Canadian ship owners.

How many foreign vessels that come into Canada are at 300 tonnes or greater? Do we have the number for that?

[*Traduction*]

Mme Sanders : À l'heure actuelle, toutes les embarcations de plaisance doivent avoir un permis. C'est un permis d'embarcation de plaisance. Ce que nous essayons de faire, c'est de nous assurer que les données que nous avons sont plus robustes et d'améliorer le système pour que lorsqu'un navire est abandonné ou a fait naufrage, nous pourrons retrouver le propriétaire et le tenir responsable des coûts pour régler la situation.

L'idée du fonds est qu'à l'heure actuelle, un permis pour une embarcation de plaisance est gratuit. Il y a un effort en cours, d'un point de vue du recouvrement des coûts, pour imposer un frais pour recevoir votre permis. Pour le fonds, nous envisageons d'imposer un droit additionnel. C'est un peu comme une motoneige : lorsque vous l'enregistrez, vous devez payer 15 $ dans certaines provinces, mais il y a des frais d'entretien des sentiers de 5 $ qui s'ajoutent. Cet argent est versé dans un fonds précis destiné à l'entretien des sentiers. Le montant de 15 $ couvre les frais de délivrance du permis et de l'administration du régime, mais le montant de 5 $ sert à l'entretien des sentiers, si bien que ce sont les utilisateurs de motoneiges qui paient pour l'entretien des sentiers, et non pas les contribuables en général.

C'est le même concept. Ce sont les propriétaires de bateaux qui paieraient un montant quelconque dans un fonds qui serait utilisé dans l'éventualité où nous ne sommes pas en mesure de trouver le propriétaire du navire.

Le sénateur MacDonald : J'ai quelques questions rapides sur ce dont nous avons discuté auparavant. Les exigences prévues à l'article 24 prévoient que les navires seraient de 300 tonneaux de jauge brute ou plus. Les données nous révèlent que seulement 3 p. 100 des navires dans la flotte du Canada sont de 300 tonnes ou plus. Je suppose que cette exigence existe pour nous avantager ou pour avantager les propriétaires de navires canadiens.

Combien de navires étrangers qui viennent au Canada sont de 300 tonneaux de jauge brute ou plus? Avons-nous un nombre?

Mr. Bertin: About 98 per cent of foreign flagged vessels calling on Canadian ports would be equal or above the 300.

Senator MacDonald: Do we know what percentage of these vessels have adequate insurance now?

Mr. Bertin: I will check my notes and stats. Generally speaking, for these larger vessels the market for insurance products exists. In fact, most commercial vessels — around 90 per cent of the world's tonnage — are part of associations called P&I clubs. They pool together and cover each other off.

Senator MacDonald: Are there any complications that come in with salvage issues in terms of what the vessels are carrying? I am not just thinking about petroleum, which is always an issue. Either they are carrying it or they obviously have it to drive the vessel.

But if they are carrying certain goods are there any complications with this legislation that would affect the salvage of a vessel or the salvaging of goods on a vessel? Or should the government look at the value of the salvage on the vessel and bring it into the formula in some manner? I am curious if that was looked at.

Mr. Bertin: I am not sure I follow the question.

Senator MacDonald: We have seen vessels sit there and be salvaged. Does this affect the rights of salvage in any way in terms of a vessel?

Mr. Bertin: We already have on the books legislation to bring into Canadian domestic law the International Convention on Salvage. That's a convention that entered into force in 1996. What we're doing here is largely a housekeeping exercise in bringing that existing piece of legislation into this vehicle, in order to bring everything together.

Senator MacDonald: Thank you.

Ms. Sanders: I can add to that. Complementary to the salvage regime is the Receiver of Wreck. The Receiver of Wreck is a role based on British admiralty law in order to protect the rights of the salvor, as well as the rights of the owner of the vessel. We've brought everything — including the Receiver of Wreck provisions from the Canada Shipping Act, the salvage convention — into one regime so it holds together. Before someone can actually take possession of a vessel for salvage, they have to notify the Receiver of Wreck and wait until they essentially get the green light to take possession. And in that process, the Receiver of Wreck has a duty. We've enhanced those duties in this bill that requires them to assess the state of the vessel. If there is a risk associated with the salvage or with the content of it, that can be part of the Receiver of Wreck's

M. Bertin : Environ 98 p. 100 des navires battant pavillon étranger qui font escale dans les ports canadiens sont de 300 tonneaux de jauge brute ou plus.

Le sénateur MacDonald : Savons-nous quel pourcentage de ces navires sont adéquatement assurés à l'heure actuelle?

M. Bertin : Je vais vérifier mes notes et statistiques. De façon générale, pour ces navires de plus grande taille, le marché de produits d'assurance existe. En fait, la majorité des navires commerciaux — environ 90 p. 100 du tonnage mondial — font partie d'associations que l'on appelle des clubs P et I. Ils s'unissent et se couvrent mutuellement.

Le sénateur MacDonald : Y a-t-il des complications quant aux activités de récupération de ce que les navires transportent? Je ne pense pas seulement au pétrole, qui est toujours un problème. Soit ils en transportent, soit ils en ont à bord pour naviguer le bateau.

Mais s'ils transportent certaines marchandises, y a-t-il des complications avec cette mesure législative qui auraient une incidence sur le repêchage d'un navire ou le sauvetage des marchandises à bord d'un navire? Ou le gouvernement devrait-il examiner la valeur du sauvetage du navire et l'incorporer à la formule d'une certaine manière? Je suis curieux de savoir si c'est un facteur qui a été pris en considération.

M. Bertin : Je ne suis pas certain de comprendre la question.

Le sénateur MacDonald : Nous avons vu des navires être récupérés. Cela a-t-il une incidence quelconque sur les droits de récupération d'un navire?

M. Bertin : Il est déjà prévu d'incorporer dans la législation canadienne la Convention canadienne sur l'assistance. C'est une convention qui est entrée en vigueur en 1996. Ce que nous faisons est principalement un exercice de gestion interne pour incorporer dans la loi existante cette convention afin de tout réunir dans un seul document.

Le sénateur MacDonald : Merci.

Mme Sanders : Je peux ajouter quelque chose à ces remarques. Outre le régime de récupération, il y a le receveur d'épaves. Le receveur d'épaves est un rôle fondé sur le droit de l'amirauté britannique pour protéger les droits du sauveteur de même que les droits du propriétaire du navire. Nous avons tout regroupé — y compris les dispositions relatives au receveur d'épaves de la Loi sur la marine marchande du Canada, la convention sur l'assistance — dans un régime pour que tout se tienne. Avant que quelqu'un puisse prendre possession d'un navire pour le récupérer, il doit en aviser le receveur d'épaves et attendre d'avoir reçu le feu vert. Dans le cadre de ce processus, le receveur d'épaves a un devoir. Nous avons renforcé ces devoirs dans ce projet de loi, et l'état du navire doit être évalué. S'il y a un risque associé à la récupération ou au contenu du

determination of whether or not they can grant the salvage rights to the individual and what that process is.

Senator MacDonald: That's what I was getting at.

The salvor and the owner are not always necessarily the same person.

Ms. Sanders: Right.

The Chair: If there are no further questions, thank you. We're going in camera in five minutes.

(The committee continued in camera.)

navire, le receveur d'épaves peut déterminer s'il peut conférer ou non les droits de récupération à la personne et quel sera le processus.

Le sénateur MacDonald : C'est là où je voulais en venir.

Le sauveteur et le propriétaire ne sont pas forcément la même personne.

Mme Sanders : Exact.

Le président : S'il n'y a plus de questions, merci. Nous allons passer à huis clos dans cinq minutes.

(La séance se poursuit à huis clos.)

APPEARING

The Honourable Marc Garneau, P.C., M.P., Minister of Transport.

WITNESSES

Transport Canada:

Michelle Sanders, Director, Clean Water Policy;

Marc-Yves Bertin, Director General, Marine Policy.

Fisheries and Oceans Canada:

Marc Sanderson, Acting Director General, National Strategies, Canadian Coast Guard;

Julie Gascon, Director General, Operations, Canadian Coast Guard.

COMPARAÎT

L'honorable Marc Garneau, C.P., député, ministre des Transports.

TÉMOINS

Transports Canada:

Michelle Sanders, directrice, Politique sur l'eau propre;

Marc-Yves Bertin, directeur général, Politique maritime.

Pêches et Océans Canada:

Marc Sanderson, directeur général par intérim, Stratégies nationales, Garde côtière canadienne;

Julie Gascon, directrice générale des opérations, Garde côtière canadienne.