

SENATE



SÉNAT

CANADA

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

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

TRANSPORT AND
COMMUNICATIONS

Chair:

The Honourable DAVID TKACHUK

Tuesday, November 27, 2018 (in camera)
Tuesday, December 4, 2018
Wednesday, December 5, 2018

Issue No. 45

Third (final) meeting:

Subject matter of those elements contained in Divisions 22 and 23 of Part 4 of Bill C-86, A second Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on February 27, 2018 and other measures

Second and third (final) meetings:

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

INCLUDING:

THE FOURTEENTH REPORT OF THE COMMITTEE
(Subject matter of Bill C-86)
THE FIFTEENTH REPORT OF THE COMMITTEE
(Bill C-64)

WITNESSES:

(See back cover)

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

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

TRANSPORTS ET DES
COMMUNICATIONS

Président :

L'honorable DAVID TKACHUK

Le mardi 27 novembre 2018 (à huis clos)
Le mardi 4 décembre 2018
Le mercredi 5 décembre 2018

Fascicule n° 45

Troisième (dernière) réunion :

Teneur des éléments des sections 22 et 23 de la partie 4 du projet de loi C-86, Loi n° 2 portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 27 février 2018 et mettant en œuvre d'autres mesures

Deuxième et troisième (dernière) réunions :

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

Y COMPRIS :

LE QUATORZIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Teneur du projet de loi C-86)
LE QUINZIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Projet de loi C-64)

TÉMOINS :

(Voir à l'endos)

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	Housakos
Cormier	Manning
Dasko	Simons
* Day	* Smith
(or Mercer)	(or Martin)
Doyle	* Woo
Gagné	(or Saint-Germain)
Galvez	
* Harder, P.C.	
(or Bellemare)	
(or Mitchell)	

*Ex officio members

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to rule 12-5 and to the order of the Senate of November 7, 2017 and of November 20, 2018, membership of the committee was amended as follows:

The Honourable Senator Housakos replaced the Honourable Senator MacDonald (*December 5, 2018*).

The Honourable Senator Doyle replaced the Honourable Senator Plett (*December 5, 2018*).

The Honourable Senator Plett was added to the membership (*November 26, 2018*).

The Honourable Senator Cormier was added to the membership (*November 26, 2018*).

The Honourable Senator Simons was added to the membership (*November 26, 2018*).

The Honourable Senator Galvez was added to the membership (*November 26, 2018*).

The Honourable Senator Manning was added to the membership (*November 26, 2018*).

The Honourable Senator Tkachuk was added to the membership (*November 26, 2018*).

The Honourable Senator Gagné was added to the membership (*November 26, 2018*).

The Honourable Senator Boisvenu was added to the membership (*November 26, 2018*).

The Honourable Senator Dawson was added to the membership (*November 26, 2018*).

The Honourable Senator Dasko was added to the membership (*November 26, 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	Housakos
Cormier	Manning
Dasko	Simons
* Day	* Smith
(ou Mercer)	(ou Martin)
Doyle	* Woo
Gagné	(ou Saint-Germain)
Galvez	
* Harder, C.P.	
(ou Bellemare)	
(ou Mitchell)	

* Membres d'office

(Quorum 4)

Modifications 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 et le 20 novembre 2018, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

L'honorable sénateur Housakos a remplacé l'honorable sénateur MacDonald (*le 5 décembre 2018*).

L'honorable sénateur Doyle a remplacé l'honorable sénateur Plett (*le 5 décembre 2018*).

L'honorable sénateur Plett a été ajouté à la liste des membres du comité (*le 26 novembre 2018*).

L'honorable sénateur Cormier a été ajouté à la liste des membres du comité (*le 26 novembre 2018*).

L'honorable sénatrice Simons a été ajoutée à la liste des membres du comité (*le 26 novembre 2018*).

L'honorable sénatrice Galvez a été ajoutée à la liste des membres du comité (*le 26 novembre 2018*).

L'honorable sénateur Manning a été ajouté à la liste des membres du comité (*le 26 novembre 2018*).

L'honorable sénateur Tkachuk a été ajouté à la liste des membres du comité (*le 26 novembre 2018*).

L'honorable sénatrice Gagné a été ajoutée à la liste des membres du comité (*le 26 novembre 2018*).

L'honorable sénateur Boisvenu a été ajouté à la liste des membres du comité (*le 26 novembre 2018*).

L'honorable sénateur Dawson a été ajouté à la liste des membres du comité (*le 26 novembre 2018*).

L'honorable sénatrice Dasko a été ajoutée à la liste des membres du comité (*le 26 novembre 2018*).

The Honourable Senator MacDonald was added to the membership (*November 26, 2018*).

The Honourable Senator Miville-Dechêne was added to the membership (*November 26, 2018*).

The Honourable Senator Tkachuk was removed from the membership of the committee, substitution pending (*November 25, 2018*).

The Honourable Senator Galvez was removed from the membership of the committee, substitution pending (*November 25, 2018*).

The Honourable Senator Boisvenu was removed from the membership of the committee, substitution pending (*November 25, 2018*).

The Honourable Senator Mercer was removed from the membership of the committee, substitution pending (*November 25, 2018*).

The Honourable Senator Dawson was removed from the membership of the committee, substitution pending (*November 25, 2018*).

The Honourable Senator Manning was removed from the membership of the committee, substitution pending (*November 25, 2018*).

The Honourable Senator Cormier was removed from the membership of the committee, substitution pending (*November 25, 2018*).

The Honourable Senator Plett was removed from the membership of the committee, substitution pending (*November 25, 2018*).

The Honourable Senator Wetston was removed from the membership of the committee, substitution pending (*November 25, 2018*).

The Honourable Senator MacDonald was removed from the membership of the committee, substitution pending (*November 25, 2018*).

The Honourable Senator Gagné was removed from the membership of the committee, substitution pending (*November 25, 2018*).

The Honourable Senator Miville-Dechêne was removed from the membership of the committee, substitution pending (*November 25, 2018*).

L'honorable sénateur MacDonald a été ajouté à la liste des membres du comité (*le 26 novembre 2018*).

L'honorable sénatrice Miville-Dechêne a été ajoutée à la liste des membres du comité (*le 26 novembre 2018*).

L'honorable sénateur Tkachuk a été retiré de la liste des membres du comité, remplacement à venir (*le 25 novembre 2018*).

L'honorable sénatrice Galvez a été retirée de la liste des membres du comité, remplacement à venir (*le 25 novembre 2018*).

L'honorable sénateur Boisvenu a été retiré de la liste des membres du comité, remplacement à venir (*le 25 novembre 2018*).

L'honorable sénateur Mercer a été retiré de la liste des membres du comité, remplacement à venir (*le 25 novembre 2018*).

L'honorable sénateur Dawson a été retiré de la liste des membres du comité, remplacement à venir (*le 25 novembre 2018*).

L'honorable sénateur Manning a été retiré de la liste des membres du comité, remplacement à venir (*le 25 novembre 2018*).

L'honorable sénateur Cormier a été retiré de la liste des membres du comité, remplacement à venir (*le 25 novembre 2018*).

L'honorable sénateur Plett a été retiré de la liste des membres du comité, remplacement à venir (*le 25 novembre 2018*).

L'honorable sénateur Wetston a été retiré de la liste des membres du comité, remplacement à venir (*le 25 novembre 2018*).

L'honorable sénateur MacDonald a été retiré de la liste des membres du comité, remplacement à venir (*le 25 novembre 2018*).

L'honorable sénatrice Gagné a été retirée de la liste des membres du comité, remplacement à venir (*le 25 novembre 2018*).

L'honorable sénatrice Miville-Dechêne a été retirée de la liste des membres du comité, remplacement à venir (*le 25 novembre 2018*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, November 27, 2018
(121)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met in camera this day at 9:32 a.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, Galvez, MacDonald, Manning, Miville-Dechéne, Simons and Tkachuk (10).

In attendance: Zackery Shaver and Sam Banks, 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 Wednesday, November 7, 2018, the committee continued its examination of the subject matter of those elements contained in Divisions 22 and 23 of Part 4 of Bill C-86, A second Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on February 27, 2018 and other measures. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 44.*)

It was agreed that the committee allow the transcription of today's in camera meeting, that one copy be kept with the clerk of the committee for consultation by committee members or staff present; and that the transcript be destroyed by the clerk when authorized to do so by the Subcommittee on Agenda and Procedure, but no later than at the end of this parliamentary session.

The committee discussed a draft report.

It was agreed that the draft report, as amended, be adopted.

It was agreed that the Subcommittee on Agenda and Procedure be empowered to approve the final version of the report, taking into consideration this meeting's discussion, with any necessary editorial, grammatical or translation changes required.

It was agreed that the chair table the final version of the report in the Senate.

At 10:13 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 27 novembre 2018
(121)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à huis clos, à 9 h 32, 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, Galvez, MacDonald, Manning, Miville-Dechéne, Simons et Tkachuk (10).

Également présents : Zackery Shaver et Sam Banks, 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 mercredi 7 novembre 2018, le comité poursuit son étude de la teneur des éléments des sections 22 et 23 de la partie 4 du projet de loi C-86, Loi n° 2 portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 27 février 2018 et mettant en œuvre d'autres mesures. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 44 des délibérations du comité.*)

Il est convenu que le comité autorise la transcription de la réunion à huis clos d'aujourd'hui; qu'une copie de la transcription soit conservée par la greffière du comité pour consultation par les membres du comité ou le personnel présents; et que le document soit détruit par la greffière quand elle en aura reçu l'autorisation du Sous-comité du programme et de la procédure, au plus tard à la fin de la présente session parlementaire.

Le comité discute d'une ébauche de rapport.

Il est convenu que l'ébauche de rapport modifiée soit adoptée.

Il est convenu que le Sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à approuver la version définitive du rapport, en tenant compte des discussions de la réunion et en y apportant tout changement jugé nécessaire, que ce soit au niveau de la forme, de la grammaire ou de la traduction.

Il est convenu que le président dépose le rapport final au Sénat.

À 10 h 13, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, Tuesday, December 4, 2018
(122)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m., in room 2, Victoria Building, the chair, the Honourable David Tkachuk, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Boisvenu, Cormier, Dasko, Dawson, Gagné, Galvez, MacDonald, Manning, Miville-Dechêne, Simons and Tkachuk (11).

In attendance: Zackery Shaver, Analyst, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament; Ben Silverman, Communications Officer, Senate Communications Directorate.

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 continued its examination of Bill C-64, An Act respecting wrecks, abandoned, dilapidated or hazardous vessels and salvage operations. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 43.*)

WITNESSES:

Canadian Maritime Law Association:

Brad Caldwell, Lawyer and Chair of the Salvage and Wreck Committee.

Project Naval Distinction:

Patrick White, Founder and Executive Director.

NATO Veterans Organization of Canada:

Paul L. Bender, Captain (Ret'd).

Parks Canada:

Ellen Bertrand, Director, Cultural Heritage Strategies;

Mary Lou Doyle, Manager, Cultural Heritage Policies and Legislation;

Marc-André Bernier, Underwater Archaeology Manager.

The chair made a statement.

Mr. Bender, Mr. White and Mr. Caldwell made statements and answered questions.

At 10:32 a.m., the committee suspended.

At 10:38 a.m., the committee resumed.

Ms. Bertrand made a statement and, together with Mr. Bernier, answered questions.

At 11:19 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, le mardi 4 décembre 2018
(122)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 30, 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, Dasko, Dawson, Gagné, Galvez, MacDonald, Manning, Miville-Dechêne, Simons et Tkachuk (11).

Également présents : Zackery Shaver, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; Ben Silverman, agent de communications, Direction des communications du Sénat.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 18 octobre 2018, le comité poursuit son étude du projet de loi C-64, Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 43 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

Association canadienne de droit maritime :

Brad Caldwell, avocat et président du Comité des sauvetages et des sinistres maritimes.

Projet Distinction Navale :

Patrick White, fondateur et directeur exécutif.

Organisation canadienne des vétérans de l'OTAN :

Paul L. Bender, capitaine (à la retraite).

Parcs Canada :

Ellen Bertrand, directrice, Stratégies du patrimoine culturel;

Mary Lou Doyle, gestionnaire des politiques du patrimoine culturel et législation;

Marc-André Bernier, gestionnaire, Archéologie subaquatique.

Le président fait une déclaration.

M. Bender, M. White et M. Caldwell font des déclarations et répondent aux questions.

À 10 h 32, la séance est suspendue.

À 10 h 38, la séance reprend.

Mme Bertrand fait une déclaration et, avec M. Bernier, répond aux questions.

À 11 h 19, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, Wednesday, December 5, 2018
(123)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 6:46 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, Doyle, Gagné, Housakos, Manning, Miville-Dechéne, Simons and Tkachuk (10).

In attendance: Zackery Shaver, Analyst, 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 continued its examination of Bill C-64, An Act respecting wrecks, abandoned, dilapidated or hazardous vessels and salvage operations. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 43.*)

WITNESSES:

National Marine Manufacturers Association:

Sara Anghel, President.

Chamber of Marine Commerce:

Sarah Douglas, Senior Director, Government and Stakeholder Relations;

Paul Topping, Director, Regulatory and Environmental Affairs.

Harbour Authority Association of British Columbia:

Robert Clarke, President.

Transport Canada:

Michelle Sanders, Director, Clean Water Policy.

Fisheries and Oceans Canada:

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

The chair made a statement.

Ms. Anghel, Ms. Douglas, Mr. Topping and Mr. Clarke made statements and answered questions.

At 7:29 p.m., the committee suspended.

At 7:33 p.m., the committee resumed.

At 7:36 p.m., Ms. Sanders and Mr. Sanderson were invited to the table and answered questions.

OTTAWA, le mercredi 5 décembre 2018
(123)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 46, 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, Doyle, Gagné, Housakos, Manning, Miville-Dechéne, Simons et Tkachuk (10).

Également présent : Zackery Shaver, analyste, 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 poursuit son étude du projet de loi C-64, Projet de loi C-64, Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 43 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

Association nationale des manufacturiers de produits nautiques :

Sara Anghel, présidente.

Chambre de commerce maritime :

Sarah Douglas, directrice principale, Relations avec les gouvernements et les intervenants;

Paul Topping, directeur, Affaires réglementaires et environnementales.

Association des administrations portuaires de Colombie-Britannique :

Robert Clarke, président.

Transports Canada :

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

Pêches et Océans Canada :

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

Le président fait une déclaration.

Mme Anghel, Mme Douglas, M. Topping et M. Clarke font des déclarations et répondent aux questions.

À 19 h 29, la séance est suspendue.

À 19 h 33, la séance reprend.

À 19 h 36, Mme Sanders et M. Sanderson sont invités à la table et répondent aux questions.

For the remainder of the meeting, they answered questions from time to time.

It was agreed that the committee proceed to clause-by-clause consideration of Bill C-64, An Act respecting wrecks, abandoned, dilapidated or hazardous vessels and salvage operations.

It was agreed that the title stand postponed.

It was agreed that clause 1, which contains the short title, stand postponed.

It was agreed that clause 2 carry.

It was agreed that clause 3 carry.

It was agreed that clause 4 carry.

The chair asked whether clause 5 shall carry.

The Honourable Senator Manning moved:

That Bill C-64 be amended on clause 5, page 3:

(a) by replacing lines 7 and 8 with the following:

“**5 (1)** Except as otherwise provided by regulations made under paragraph 130(1)(c) or subsection 131(1) and despite subsection (3), this Act does not apply in respect of”;

(b) by replacing line 13 with the following:

“**(2)** Except as otherwise provided by regulations made under subsection 131(1), this Act, other than Parts 3 and 4, does not apply in”; and

(c) by replacing line 23 with the following:

“**(3)** Except as otherwise provided by regulations made under subsection 131(1), this Act, other than Parts 3 and 4,”.

After debate, the question being put on the motion in amendment, it was adopted.

It was agreed that clause 5, as amended, carry.

It was agreed that clause 6 carry.

It was agreed that clause 7 carry.

It was agreed that clause 8 carry.

It was agreed that clause 9 carry.

It was agreed that clause 10 carry.

It was agreed that clause 11 carry.

It was agreed that clause 12 carry.

It was agreed that clause 13 carry.

It was agreed that clause 14 carry.

With leave and pursuant to rule 12-20(3), it was agreed that the rest of the clauses be grouped according to the parts of the bill as described in the Table of Provisions of Bill C-64.

Jusqu'à la fin de la réunion, ils répondent à des questions de temps à autre.

Il est convenu que le comité procède à l'étude article par article du projet de loi C-64, Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux.

Il est convenu de reporter l'étude du titre.

Il est convenu de reporter l'étude de l'article 1, qui contient le titre abrégé.

Il est convenu d'adopter l'article 2.

Il est convenu d'adopter l'article 3.

Il est convenu d'adopter l'article 4.

Le président demande si l'article 5 est adopté.

L'honorable sénateur Manning propose :

Que le projet de loi C-64 soit modifié, à l'article 5, à la page 3 :

a) par substitution, aux lignes 8 et 9, de ce qui suit :

« **5 (1)** Sauf disposition contraire des règlements pris en vertu de l'alinéa 130(1)c) ou du paragraphe 131(1) et malgré le paragraphe 3, la présente loi ne s'applique pas »;

b) par substitution, à la ligne 14, de ce qui suit :

« **(2)** Sauf disposition contraire des règlements pris en vertu du paragraphe 131(1), la présente loi, sauf les parties 3 et 4, ne s'applique pas »;

c) par substitution, à la ligne 26, de ce qui suit :

« **(3)** Sauf disposition contraire des règlements pris en vertu du paragraphe 131(1), la présente loi, sauf les parties 3 et 4, ».

Après débat, la motion d'amendement, mise aux voix, est adoptée.

Il est convenu d'adopter l'article 5 modifié.

Il est convenu d'adopter l'article 6.

Il est convenu d'adopter l'article 7.

Il est convenu d'adopter l'article 8.

Il est convenu d'adopter l'article 9.

Il est convenu d'adopter l'article 10.

Il est convenu d'adopter l'article 11.

Il est convenu d'adopter l'article 12.

Il est convenu d'adopter l'article 13.

Il est convenu d'adopter l'article 14.

Avec le consentement du comité et conformément à l'article 12-20(3) du Règlement, il est convenu que le reste des articles soit regroupé selon les parties identifiées dans la table analytique du projet de loi C-64.

It was agreed that Part 1, entitled "Removal of Wrecks," which contains clauses 15 to 26, carry.

It was agreed that Part 2, entitled "Vessels and Wrecks of Concern," which contains clauses 27 to 47, carry.

It was agreed that Part 3, entitled "Salvage," which contains clauses 48 to 55, carry.

It was agreed that Part 4, entitled "Receiver of Wreck," which contains clauses 56 to 66, carry.

It was agreed that Part 5, entitled "Administration and Enforcement," which contains clauses 67 to 125, carry.

It was agreed that Part 6, entitled "General," which contains clauses 126 to 129, carry.

The chair asked whether Part 7, entitled "Regulations," which contains clauses 130 and 131, shall carry.

The Honourable Senator Manning moved:

That Bill C-64 be amended in clause 131, pages 64 and 65:

(a) on page 64,

(i) by replacing line 23 with the following:

“heritage value, including ocean war graves;”;

(ii) by replacing line 26 with the following:

“including ocean war graves, and providing for the issuance of permits to access”, and

(iii) by replacing line 42 with the following:

“heritage value, including ocean war graves, from the application of any provision of”; and

(b) on page 65,

(i) by deleting line 3, and

(ii) by replacing line 7 with the following:

“made under this subsection;

(i) extending the application of paragraph 110(1)(f), subsections 110(5) and (7), section 111, paragraph 113(d), subsection 119(1) and section 120 to wrecks or classes of wrecks that are specified in regulations made under paragraph (b);

(j) extending to wrecks or classes of wrecks that are specified in regulations made under paragraph (b) the application of paragraph 110(1)(b), in respect of a contravention of subsection 58(1) or (3) or section 60, and of paragraph 110(1)(d), in respect of a contravention of a direction given under paragraph 58(4)(b); and

Il est convenu que la partie 1, intitulée « Enlèvement des épaves », qui comprend les articles 15 à 26, soit adoptée.

Il est convenu que la partie 2, intitulée « Bâtiments et épaves préoccupants », qui comprend les articles 27 à 47, soit adoptée.

Il est convenu que la partie 3, intitulée « Assistance », qui comprend les articles 48 à 55, soit adoptée.

Il est convenu que la partie 4, intitulée « Receveur d'épaves », qui comprend les articles 56 à 66, soit adoptée.

Il est convenu que la partie 5, intitulée « Exécution et contrôle d'application », qui comprend les articles 67 à 125, soit adoptée.

Il est convenu que la partie 6, intitulée « Dispositions générales », qui comprend les articles 126 à 129, soit adoptée.

Le président demande si la partie 7, intitulée « Règlements », qui comprend les articles 130 et 131, soit adoptée.

L'honorable sénateur Manning propose :

Que le projet de loi C-64 soit modifié, à l'article 131, aux pages 64 et 65 :

a) à la page 64,

i) par substitution, à la ligne 21, de ce qui suit :

« une valeur patrimoniale, y compris les sépultures de guerre marines; »,

ii) par substitution, à la ligne 39, de ce qui suit :

« ayant une valeur patrimoniale, y compris des sépultures de guerre marines, de l'application de toute »,

b) à la page 65, par substitution, à la ligne 6, de ce qui suit :

i) « paragraphe »;

i) étendre l'application de l'alinéa 110(1)f), des paragraphes 110(5) et (7), de l'article 111, de l'alinéa 113d), du paragraphe 119(1) et de l'article 120 aux épaves ou catégories d'épaves qui sont spécifiées par règlement pris en vertu de l'alinéa b);

j) étendre aux épaves ou catégories d'épaves qui sont spécifiées par règlement pris en vertu de l'alinéa b) l'application de l'alinéa 110(1)b), à l'égard des contraventions aux paragraphes 58(1) ou (3) ou à l'article 60, et l'application de l'alinéa 110(1)d) à l'égard des contraventions aux ordres donnés en vertu de l'alinéa 58(4)b);

(k) extending the application of any provision of the regulations made under this subsection to wrecked vessels or aircraft — or classes of wrecked vessels or aircraft — that are referred to in subsection 5(1) and paragraphs 5(2)(a) and (b) and that are specified in regulations made under paragraph (b).”.

After debate, the question being put on the motion in amendment, it was adopted.

It was agreed that clause 131, as amended, carry.

It was agreed that Part 7, entitled "Regulations," which contains clauses 130 and 131, as amended, carry.

It was agreed that Part 8, entitled "Transitional Provision and Related and Consequential Amendments," which contains clauses 132 to 152, carry.

It was agreed that Part 9, entitled "Review," which contains clause 153, carry.

It was agreed that Part 10, entitled "Coming into Force," which contains clause 154, carry.

It was agreed that Schedule 1 carry.

It was agreed that Schedule 2 carry.

It was agreed that clause 1, which contains the short title, carry.

It was agreed that the title carry.

It was agreed that the bill, as amended, carry.

It was agreed that observations be appended to the committee's report on the bill.

It was agreed that the committee discuss observations in public.

It was agreed that the Subcommittee on Agenda and Procedure be empowered to approve the final version of the observations being appended to the report taking into consideration today's discussion and with any necessary editorial, grammatical or translation changes as required.

It was agreed that any necessary consequential changes be made to the numbering of provisions and cross-references as a result of the amendments to this bill.

It was agreed that the chair report the bill with amendments and with observations to the Senate.

At 8:16 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

La greffière du comité,

Joëlle Nadeau

Clerk of the Committee

k) étendre l'application de toute disposition des règlements pris en vertu du présent paragraphe aux épaves des bâtiments et aéronefs visés au paragraphe 5(1) ou aux alinéas 5(2)a) et b) — ou à toute catégorie de telles épaves — qui sont spécifiées par règlement pris en vertu de l'alinéa b). ».

Après débat, la motion d'amendement, mise aux voix, est adoptée.

Il est convenu d'adopter l'article 131 modifié.

Il est convenu que la partie 7, intitulée « Règlements », qui comprend les articles 130 et 131, telle que modifiée, soit adoptée.

Il est convenu que la partie 8, intitulée « Disposition transitoire et modifications connexes et corrélatives », qui comprend les articles 132 à 152, soit adoptée.

Il est convenu que la partie 9, intitulée « Examen », qui comprend l'article 153, soit adoptée.

Il est convenu que la partie 10, intitulée « Entrée en vigueur », qui comprend l'article 154, soit adoptée.

Il est convenu que l'annexe 1 soit adoptée.

Il est convenu que l'annexe 2 soit adoptée.

Il est convenu d'adopter l'article 1, qui contient le titre abrégé.

Il est convenu que le titre soit adopté.

Il est convenu que le projet de loi, tel qu'amendé, soit adopté.

Il est convenu que des observations soient annexées au rapport du comité sur le projet de loi.

Il est convenu que le comité discute des observations en public.

Il est convenu que le Sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à approuver la version finale des observations annexée au rapport en tenant compte des discussions d'aujourd'hui et en y apportant tout changement jugé nécessaire, que ce soit au niveau de la forme, de la grammaire ou de la traduction.

Il est convenu que soient apportés tous les changements nécessaires à la désignation numérique des dispositions et aux renvois qui découlent des amendements au projet de loi.

Il est convenu que le président fasse rapport du projet de loi avec amendements et observations au Sénat.

À 20 h 16, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

REPORTS OF THE COMMITTEE

Tuesday, December 4, 2018

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to table its

FOURTEENTH REPORT

Your committee, which was authorized to examine the subject matter of those elements contained in Divisions 22 and 23 of Part 4 of Bill C-86, A second Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on February 27, 2018 and other measures, has, in obedience to the order of reference of Wednesday, November 7, 2018, examined the said subject matter and now reports as follows:

On November 20 and 21, 2018, the Standing Senate Committee on Transport and Communications (the committee) held two meetings to study the provisions of the budget implementation bill concerning amendments to the *Canada Shipping Act, 2001* (CSA, 2001) and the *Marine Liability Act* (MLA). The committee heard from officials from Transport Canada, Fisheries and Oceans Canada and the Ship-source Oil Pollution Fund. Additionally, the committee heard from Québec-Océan, the Clear Seas Centre for Responsible Shipping (Clear Seas Centre), Ecojustice, the Western Canada Marine Response Corporation, the Chamber of Shipping and the Chamber of Marine Commerce.

Division 22 of Part 4 of Bill C-86 proposes changes to the *Canada Shipping Act, 2001*. The main changes are as follows:

- Expanding the application of the CSA, 2001 to Canadian vessels worldwide and to all foreign vessels and personal watercraft in Canadian waters, including Canada's exclusive economic zone;
- Authorizing the Minister of Transport to make regulations with respect to the protection of Canada's marine environment from the impacts of navigation and shipping activities;
- Empowering the Minister of Transport to make interim orders of up to one year with respect to any regulation-making power in the CSA, 2001, subject to there being an immediate direct or indirect risk to marine safety or to the marine environment (an extension to three years is possible with Governor in Council approval);
- Authorizing pollution response officers and accompanying persons to enter private property to proactively address potential pollution events; and
- Increasing the maximum amount of administrative monetary penalties under the SCA, 2001 from \$25,000 to \$250,000.

RAPPORTS DU COMITÉ

Le mardi 4 décembre 2018

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de déposer son

QUATORZIÈME RAPPORT

Votre comité, qui a été autorisé à examiner la teneur des éléments des sections 22 et 23 de la partie 4 du projet de loi C-86, Loi n° 2 portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 27 février 2018 et mettant en œuvre d'autres mesures, a, conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 7 novembre 2018, examiné ladite teneur du projet de loi et en fait maintenant rapport comme il suit:

Les 20 et 21 novembre 2018, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications (le comité) a tenu deux réunions pour étudier les dispositions du projet d'exécution du budget modifiant la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (LMMC, 2001) et la *Loi sur la responsabilité en matière maritime* (LRMM). Le comité a entendu le témoignage de représentants de Transports Canada, de Pêches et Océans Canada et de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. En outre, le comité a entendu le témoignage de Québec-Océan, du *Clear Seas Centre for Responsible Shipping* (Clear Seas Centre), d'Ecojustice, de la *Western Canada Marine Response Corporation*, de la *Chamber of Shipping* et de la Chambre de commerce maritime.

La section 22 de la partie 4 du projet de loi C-86 contient des modifications à la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. Les principaux changements sont les suivants:

- Élargir l'application de la LMMC, 2001 aux navires canadiens partout dans le monde et aux navires étrangers et aux navires privés en eaux canadiennes, y compris dans la zone économique exclusive du Canada;
- Donner au ministre des Transports le pouvoir de prendre des règlements concernant la protection de l'environnement marin du Canada contre les répercussions des activités de navigation et de transport maritime;
- Donner au ministre des Transports le pouvoir de prendre des arrêtés d'urgence d'une durée maximale d'un an en ce qui concerne tout pouvoir de réglementation établi dans la LMMC, 2001, sous réserve qu'il existe un risque immédiat direct ou indirect à la sécurité marine ou à l'environnement marin (une prolongation de trois ans est possible sur approbation du gouverneur en conseil);
- Autoriser les agents d'intervention environnementale et toute personne qui les accompagne à pénétrer dans une propriété privée afin d'intervenir de manière proactive en cas d'incident de pollution;
- Faire passer le montant des sanctions administratives pécuniaires prévues à la LMMC, 2001 de 25 000 à 250 000 \$.

Division 23 of Part 4 of Bill C-86 proposes changes to the *Canada Shipping Act, 2001*. The main changes are as follows:

- Removing the Ship-source oil pollution fund's (SOPF) per accident limit of liability;
- Authorizing the SOPF to borrow from the Consolidated Revenue Fund, in the event that the fund is depleted by an accident;
- Allowing the SOPF levy to be updated on an annual basis and making it applicable to both receivers and exporters of oil;
- Authorizing the Minister of Fisheries and Oceans to receive up-front emergency funding of up to \$50 million from the SOPF;
- Expanding the expenses reimbursable by the SOPF to include economic losses; and
- Providing the Administrator of the SOPF with the authority to create a simplified claims process for claims below \$35,000 in the case of a normal oil spill and \$50,000 in the event of a significant incident.

Witness Observations

Powers of the Minister of Transport

In their testimony before the committee, officials from Transport Canada and Fisheries and Oceans Canada emphasized the need for the Minister of Transport to “enhance [their] capacity to respond nimbly as the marine environment or wildlife behaviour changes.” Officials highlighted the proposed interim order and environmental regulation-making powers suggested under the bill, while also speaking to the commitment of maintaining a dialogue about the economic and social consequences of the decisions that are made.

Mr. Ginsberg from Ecojustice spoke favourably of this addition, noting that the proposed powers would be valuable in the protection of migratory cetaceans. Professor Mathieu Cusson from Québec-Océan supported this argument, stating that there remained significant knowledge gaps in marine research and that interim orders would provide the government with the flexibility to test different regulatory approaches prior to setting them down into regulations.

Ms. Gee and Mr. Swanson from the Chamber of Shipping and Mr. Burrows from the Chamber of Marine Commerce both expressed concern that a general power to issue interim orders of up to one year represented a significant departure from the 14 days included under the *Aeronautics Act* and *Transportation of Dangerous Goods Act*. Mr. Ginsberg from Ecojustice was also supportive of the interim order measure, however, he suggested that extending an interim order to two or three years may be

La section 23 de la partie 4 du projet de loi C-86 contient des modifications à la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*. Les principaux changements sont les suivants:

- Éliminer la limite par événement de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (CIDPHN);
- Autoriser la CIDPHN à emprunter des sommes au Trésor en cas d'insuffisance de fonds en raison d'un incident;
- Permettre l'ajustement annuel de la contribution à la CIDPHN et que celle-ci soit financée par les réceptionnaires et les exportateurs d'hydrocarbures;
- Autoriser le ministre des Pêches et des Océans à recevoir un financement d'urgence direct pouvant atteindre au maximum 50 millions de dollars de la CIDPHN;
- Inclure dans les dépenses remboursables par la CIDPHN les préjudices économiques;
- Accorder à l'administrateur de la CIDPHN le pouvoir d'établir un processus de réclamation simplifié pour les demandes de moins de 35 000 \$ en cas de déversement de pétrole normal et de moins de 50 000 \$ en cas d'incident important.

Observations des témoins

Pouvoirs du ministre des Transports

Lors de leur témoignage devant le comité, des représentants de Transports Canada et de Pêches et Océans Canada ont souligné qu'il est important que le ministre des Transports améliore sa capacité d'intervention rapide alors que surviennent des changements dans l'environnement marin et les comportements de la faune. Les représentants ont souligné les pouvoirs de prise d'arrêtés d'urgence et de réglementation environnementale proposés dans le projet de loi, ainsi que l'engagement qui a été pris sur le maintien d'un dialogue concernant les conséquences économiques et sociales des décisions.

M. Ginsberg d'Ecojustice a dit appuyer cet ajout, indiquant que les pouvoirs proposés seraient très utiles pour la protection des cétacés migrateurs. Le professeur Mathieu Cusson de Québec-Océan a fait écho à ce point de vue, affirmant qu'il existe de grandes lacunes dans les connaissances produites par la recherche marine et que les arrêtés d'urgence donneraient au gouvernement la flexibilité nécessaire pour mettre à l'essai différentes approches de réglementation avant de les cristalliser sous forme de règlement.

M^{me} Gee et M. Swanson de la *Chamber of Shipping* et M. Burrows de la Chambre de commerce maritime ont tous trois exprimé des préoccupations sur le fait que le pouvoir général de prendre des arrêtés d'urgence d'une durée maximale d'un an constituait un écart important par rapport aux 14 jours prévus dans la *Loi sur l'aéronautique* et la *Loi sur le transport des marchandises dangereuses*. M. Ginsberg d'Ecojustice a dit appuyer le pouvoir de prendre des arrêtés d'urgence, mais il a fait valoir qu'il

desirable, given the long process of regulation-making and the formalities required for seeking Cabinet approval for an extension.

Ms. Gee suggested that a more narrowly defined interim order power may be preferable. Mr. Burrows recommended that “there be robust policies in place dictating use of these orders only in urgent or unforeseen circumstances with significant risk, as intended, and that a commitment in principle is made to consult to the extent possible under the circumstances.” Mr. Ellis from the Clear Seas Centre mirrored this suggestion, stating that “decisions should be evidence-based and consider the best information available at the time.”

On the matter of the authority to delegate ministerial responsibility to provincial, municipal and indigenous actors contained in clause 689 of the bill, Ms. Gee expressed concern that other levels of government were insufficiently informed of the CSA, 2001 to be able to enforce it consistently. Mr. Ellis from the Clear Seas Centre was of the opposing view that this clarification better reflected the current approach taken in marine response and would provide greater certainty when local actors are called in to support disaster response efforts.

Concerns were also raised by the Inuvialuit Regional Corporation (IRC), in a written brief, that the Minister of Transport’s proposed exemption power for research vessels may infringe upon the Inuvialuit Final Agreement that requires on-shore and off-shore research activities within the region to be co-managed with the IRC. The IRC recommended an amendment to acknowledge existing Indigenous and treaty rights.

Response to oil spills and environmental incidents

Clarifications to the CSA, 2001 included in Bill C-86 would allow the Canadian Coast Guard to respond more proactively to vessel accidents and spills. Government officials suggested that this measure would reduce environmental damage and cleanup costs. Furthermore, it was suggested that the addition of civil immunity for pollution response officers and new authorities to enter private property would allow for more timely response to pollution events.

Professor Mathieu Cusson, Mr. Lowry from the Western Canada Marine Response Corporation, Mr. Ellis and Mr. Ginsberg were all supportive of proactive measures taken in pollution response. Mr. Ellis also added that the civil immunity provisions were important for American pollution response organizations, as civil liability was of great concern when responding to pollution events in boundary waters.

serait judicieux de prolonger la durée maximale jusqu’à deux ou trois ans étant donné le long processus décisionnel et les formalités nécessaires pour obtenir une autorisation de prolongation de la part du Cabinet.

Selon M^{me} Gee, il serait préférable d’adopter une définition plus restrictive du pouvoir de prise d’arrêt d’urgence. M. Burrows a recommandé que l’on « [traduction non officielle] adopte des politiques robustes pour restreindre le recours à ces arrêtés uniquement dans des circonstances urgentes ou imprévues comportant des risques considérables, comme prévu, et que l’on prenne un engagement de principe de consulter les intervenants dans la mesure du possible et selon les circonstances ». M. Ellis du *Clear Seas Centre* a fait écho à cette proposition, ajoutant que « [traduction non officielle] les décisions devraient être fondées sur des données probantes et s’appuyer sur les meilleurs renseignements disponibles ».

Au sujet du pouvoir défini à l’article 689 du projet de loi de déléguer la responsabilité ministérielle à des intervenants provinciaux, municipaux ou autochtones, M^{me} Gee a dit craindre que d’autres niveaux de gouvernement ne tiennent pas suffisamment compte de la LMMC, 2001 pour qu’elle puisse être appliquée de manière uniforme. M. Ellis du *Clear Seas Centre* s’est dit d’avis contraire, indiquant que la clarification permettait de mieux refléter l’approche appliquée à l’heure actuelle en ce qui concerne les interventions marines et qu’elle offrait une meilleure certitude dans les situations où des intervenants locaux sont appelés à participer aux efforts d’intervention en cas de désastre.

Dans son mémoire, la Société régionale Inuvialuit (SRI) a dit craindre que le pouvoir proposé du ministre d’exempter des navires de recherche enfreigne la Convention définitive des Inuvialuit, laquelle exige que les activités de recherche sur terre et sur mer dans la région soient cogérées avec la SRI. La SRI a recommandé un amendement visant la reconnaissance des droits ancestraux et les droits issus de traités des peuples autochtones.

Intervention en cas de déversement de pétrole et d’incident environnemental

Les précisions à la LMMC, 2001 contenues dans le projet de loi C-86 permettraient à la Garde côtière canadienne d’intervenir de manière plus proactive en cas d’incident impliquant des navires ou de déversement. Des représentants gouvernementaux ont indiqué que cette mesure atténuerait les dommages causés à l’environnement ainsi que les coûts de nettoyage. En outre, on a fait valoir que l’ajout de l’immunité civile pour les agents d’intervention environnementale et de nouveaux pouvoirs de pénétrer dans une propriété privée permettra d’accélérer les mesures d’intervention en cas d’incident de pollution.

Le professeur Mathieu Cusson, M. Lowry de la *Western Canada Marine Response Corporation*, M. Ellis et M. Ginsberg ont tous dit appuyer les mesures d’intervention proactives. M. Ellis a ajouté que les dispositions sur l’immunité civile étaient importantes pour les organismes américains d’intervention en cas de pollution, puisque la responsabilité civile constitue une grande préoccupation lors des mesures d’interventions en cas d’incident de pollution dans les eaux limitrophes.

Amendments to the Ship-source Oil Pollution Fund

The Administrator of the SOPF told the committee that the amendments contained within Bill C-86 would not greatly affect her mandate or her organization's ability to process claims for oil pollution damage. While the bill proposes changes to how the levy on oil products that funds the SOPF would be structured, the Administrator signaled that the levy had not been collected since 1976 and that the present reserve of roughly \$400 million would be sufficient to meet the fund's needs at present.

Professor Mathieu Cusson posited that the SOPF's reserve of \$400 million may be insufficient in the event of a significant oil spill or marine event and suggested that additional funds may need to be raised.

Mr. Burrows, Mr. Swanson and Mr. Ellis focused their remarks on the proposed compensation of purely economic losses under the SOPF. They stated that pure economic loss, losses that are not tied to the damage of physical property, are generally not compensable in Canadian tort law and may have unintended consequences, as claims for damages become further removed from the source of the pollution damage. It was suggested by Mr. Swanson that if economic losses were to be compensated through the SOPF, it should be made clear in the legislation who will be eligible for compensation, in what circumstances and to what extent.

Committee Observations

On the basis of the testimony it heard, the committee makes the following observations.

Some members of the committee were concerned by witness statements that the duration of interim order powers granted to the Minister of Transport under Division 22 is unusually long, with up to one year passing prior to the requirement of obtaining an extension from the Governor in Council. Other members were generally concerned by the potential lack of transparency in the order-making process and its subsequent enactment.

While the legal effect of the following clauses remains adequate, in consideration of their accessibility, the committee notes that the French-language version of Division 22 contains certain linguistic ambiguities that may merit review; notably, at subsections 10.1(2) and 35.1(3) of the *Canada Shipping Act, 2001*, the provision is read with difficulty, while at subsection 130(2) of the *Canada Shipping Act, 2001*, the conjugation of the verbs does not appear to accord.

Modifications à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures par les navires

L'administratrice de la CIDPHN a indiqué au comité que les modifications proposées dans le projet de loi C-86 auraient peu d'effet sur son mandat ou sur la capacité de son organisme à traiter les demandes d'indemnisation pour les dommages causés par la pollution d'hydrocarbures. Le projet de loi propose des changements à la manière dont seraient structurées les redevances sur les produits du pétrole qui financent la CIDPHN, mais l'administratrice a fait valoir que les redevances n'ont pas été recueillies depuis 1976 et que la réserve actuelle, qui s'élève à 400 millions de dollars, serait suffisante pour répondre aux besoins actuels de la Caisse.

Le professeur Mathieu Cusson est d'avis que la réserve de 400 millions de dollars de la CIDPHN serait insuffisante en cas de déversement de pétrole ou d'incident maritime majeur, et a indiqué que des fonds supplémentaires devraient donc être recueillis.

M. Burrows, M. Swanson et M. Ellis ont porté leurs observations sur la proposition d'indemnisation, à partir des fonds de la CIDPHN, des préjudices purement économiques. Ils ont fait valoir que les préjudices purement économiques — c'est-à-dire les pertes ne découlant pas de dommages à des biens matériels — ne sont généralement pas indemnifiables dans le droit canadien de la responsabilité délictuelle et pourraient avoir des conséquences imprévues, puisque les demandes d'indemnisation s'éloigneraient de la source des préjudices environnementaux. M. Swanson a proposé que, si les préjudices économiques devenaient remboursables sous la CIDPHN, la loi devrait clairement indiquer qui est admissible à l'indemnisation, dans quelles circonstances et dans quelle mesure.

Observations du comité

S'appuyant sur les témoignages entendus, le comité formule les observations ci-dessous.

Certains membres du comité s'inquiètent de l'opinion de témoins à l'effet que la durée des arrêtés d'urgence que peut prendre le ministre des Transports en vertu de la section 22 est exceptionnellement longue, une année pouvant s'écouler avant qu'il ne soit nécessaire d'obtenir une approbation de prolongation de la part du gouverneur en conseil. D'autres membres se sont plutôt dit préoccupés par le potentiel manque de transparence entourant le processus de prise d'arrêtés d'urgence et sa mise en œuvre.

Dans un souci d'accessibilité, tout en notant que l'effet juridique des paragraphes tels que rédigés demeure adéquat, le comité constate que la version française de la section 22 contient certaines ambiguïtés linguistiques méritant un second regard, notamment aux paragraphes proposés 10.1(2) et 35.1(3) de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada*, dont la lecture est difficilement compréhensible, ainsi qu'au paragraphe 130(2) de la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* eu égard à la conjugaison des verbes employés.

The committee would like to draw attention to the significant impact that regulatory decisions can have on communities, particularly Indigenous communities and smaller communities where employment is concentrated in a small number of industries. Consultation on, and consideration of, the potential social and economic outcomes for communities affected by an interim order or regulation is essential. Therefore, the committee strongly encourages the government to ensure that the development of interim orders and regulations reflects the results of serious consultations of affected communities and takes into account their concerns.

Respectfully submitted,

Friday, December 7, 2018

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

FIFTEENTH REPORT

Your committee, to which was referred Bill C-64, An Act respecting wrecks, abandoned, dilapidated or hazardous vessels and salvage operations, has, in obedience to the order of reference of October 18, 2018, examined the said bill and now reports the same with the following amendments:

1. *Clause 5, page 3:*

(a) Replace lines 7 and 8 with the following:

“**5 (1)** Except as otherwise provided by regulations made under paragraph 130(1)(c) or subsection 131(1) and despite subsection (3), this Act does not apply in respect of”;

(b) replace line 13 with the following:

“**(2)** Except as otherwise provided by regulations made under subsection 131(1), this Act, other than Parts 3 and 4, does not apply in”;

(c) replace line 23 with the following:

“**(3)** Except as otherwise provided by regulations made under subsection 131(1), this Act, other than Parts 3 and 4.”

2. *Clause 131, pages 64 and 65:*

(a) On page 64,

(i) replace line 23 with the following:

“heritage value, including ocean war graves”;

(ii) replace line 26 with the following:

“including ocean war graves, and providing for the issuance of permits to access”, and

(iii) replace line 42 with the following:

“heritage value, including ocean war graves, from the application of any provision of”; and

Le comité aimerait souligner les grandes répercussions que les décisions réglementaires peuvent avoir sur les collectivités, notamment les communautés autochtones et les collectivités de petite taille où l'emploi est concentré dans quelques petites industries. Il est essentiel de considérer et de mener des consultations sur les effets sociaux et économiques potentiels d'un arrêt d'urgence ou d'un règlement sur les collectivités. Par conséquent, le comité encourage fortement le gouvernement à veiller à ce que l'élaboration des arrêtés d'urgence et des règlements reflète les résultats de consultations sérieuses auprès des communautés touchées et tient compte de leurs préoccupations.

Respectueusement soumis,

Le vendredi 7 décembre 2018

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

QUINZIÈME RAPPORT

Votre comité, 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, a, conformément à l'ordre de renvoi du 18 octobre 2018, examiné ledit projet de loi et en fait maintenant rapport avec les modifications suivantes:

1. Article 5, page 3:

a) Remplacer les lignes 8 et 9 par ce qui suit:

« **5 (1)** Sauf disposition contraire des règlements pris en vertu de l'alinéa 130(1)c) ou du paragraphe 131(1) et malgré le paragraphe (3), la présente loi ne s'applique pas à »;

b) remplacer la ligne 14 par ce qui suit:

« **(2)** Sauf disposition contraire des règlements pris en vertu du paragraphe 131(1), la présente loi, sauf les parties 3 et 4, ne s'applique »;

c) remplacer la ligne 26 par ce qui suit:

« **(3)** Sauf disposition contraire des règlements pris en vertu du paragraphe 131(1), la présente loi, sauf les parties 3 et 4, ».

2. Article 131, pages 64 et 65:

a) À la page 64:

(i) remplacer la ligne 21 par ce qui suit:

« une valeur patrimoniale, y compris les sépultures de guerre marines; »,

(ii) remplacer la ligne 39 par ce qui suit:

« ayant une valeur patrimoniale, y compris des sépultures de guerre marines, de l'application de toute »;

(b) on page 65,

(i) delete line 3, and

(ii) replace line 7 with the following:

“made under this subsection;

(i) extending the application of paragraph 110(1)(f), subsections 110(5) and (7), section 111, paragraph 113(d), subsection 119(1) and section 120 to wrecks or classes of wrecks that are specified in regulations made under paragraph (b);

(j) extending to wrecks or classes of wrecks that are specified in regulations made under paragraph (b) the application of paragraph 110(1)(b), in respect of a contravention of subsection 58(1) or (3) or section 60, and of paragraph 110(1)(d), in respect of a contravention of a direction given under paragraph 58(4)(b); and

(k) extending the application of any provision of the regulations made under this subsection to wrecked vessels or aircraft — or classes of wrecked vessels or aircraft — that are referred to in subsection 5(1) and paragraphs 5(2)(a) and (b) and that are specified in regulations made under paragraph (b).”

Your committee has also made certain observations, which are appended to this report.

Respectfully submitted,

b) à la page 65, remplacer la ligne 6 par ce qui suit:

« paragraphe;

i) étendre l'application de l'alinéa 110(1)f), des paragraphes 110(5) et (7), de l'article 111, de l'alinéa 113d), du paragraphe 119(1) et de l'article 120 aux épaves ou catégories d'épaves qui sont spécifiées par règlement pris en vertu de l'alinéa b);

j) étendre aux épaves ou catégories d'épaves qui sont spécifiées par règlement pris en vertu de l'alinéa b) l'application de l'alinéa 110(1)b), à l'égard des contraventions aux paragraphes 58(1) ou (3) ou à l'article 60, et l'application de l'alinéa 110(1)d) à l'égard des contraventions aux ordres donnés en vertu de l'alinéa 58(4)b);

k) étendre l'application de toute disposition des règlements pris en vertu du présent paragraphe aux épaves des bâtiments et aéronefs visés au paragraphe 5(1) ou aux alinéas 5(2)a) et b) — ou à toute catégorie de telles épaves — qui sont spécifiées par règlement pris en vertu de l'alinéa b). ».

Votre comité a aussi fait certaines observations qui sont annexées au présent rapport.

Respectueusement soumis,

Le président,

DAVID TKACHUK

Chair

Observations

Mr. Robert Clarke from the Harbour Authority Association of British Columbia and Mr. Brad Caldwell from the Canadian Maritime Law Association indicated that they had reservations with respect to the powers of the Minister of Transport and the Minister of Fisheries and Oceans to direct third parties to take measures concerning wrecked, abandoned or hazardous vessels. Both witnesses expressed concern that this provision could be used to delegate tasks on unwilling third parties, such as harbour authorities, with the threat of significant fines and possible imprisonment for failing to follow such a direction. The minimum penalty for the offence of failing to follow a direction is \$100,000 for vessels and corporations. The maximum penalty is \$ 6 million.

Mr. Clarke stated the following:

What we fear is that in the real world there is a wreck out there or a dilapidated vessel that the Coast Guard gets a hold of it and they tow it into a local dock, generally a local harbour authority. We worry that they may then leave that vessel there and require a small, completely volunteer-run harbour authority to deal with that who just won't have the

Observations

M. Robert Clarke, de l'Association des administrations portuaires de la Colombie-Britannique, et M. Brad Caldwell, de l'Association canadienne de droit maritime, ont exprimé leurs réserves quant aux pouvoirs des ministres des Transports et des Pêches et des Océans d'ordonner à des tierces parties de prendre des mesures concernant les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux. Les deux témoins ont dit craindre que cette disposition serve à déléguer des responsabilités à des tierces parties, notamment les administrations portuaires, qui, si elles refusent de respecter une directive, seraient passibles de sanctions pécuniaires considérables et d'une peine d'emprisonnement. Les propriétaires de navires et d'entreprises récalcitrants sont passibles d'une sanction pécuniaire minimale de 100 000 \$ et maximale de 6 millions de dollars.

M. Clarke a déclaré ce qui suit:

Ce qu'on craint, concrètement, c'est que la Garde côtière mette la main sur un navire délabré ou à l'état d'épave et le remorque jusqu'à un quai, qui relève généralement d'une administration portuaire locale. Nous craignons que la Garde côtière l'abandonne là et oblige une petite administration portuaire entièrement gérée par des bénévoles, qui n'a ni la

manpower or the financial ability. We understand there is a compensation fund after the fact, but we are concerned how that compensation fund will be dispersed.

Conversely, representatives from Transport Canada told the committee that such direction powers already exist within the *Canada Shipping Act, 2001* and would only be used in exceptional or urgent circumstances.

The committee observes that the scenarios under which a direction may be given by the Minister of Transport and the Minister of Fisheries and Oceans remain very broad and that the available punishments for failing to observe a direction are significant. Therefore, the committee encourages the government to ensure that the urgent and exceptional circumstances under which they would propose to make use of such powers are contained within an appropriate regulation or guideline.

main-d'œuvre ni la capacité financière nécessaires, à s'en occuper. Nous sommes conscients qu'il existe un fonds d'indemnisation, mais nous nous inquiétons de la façon dont les fonds seront distribués [traduction].

En contrepartie, des représentants de Transports Canada ont dit au comité que de tels pouvoirs existent déjà dans la *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* et qu'on n'y aurait recours qu'en des circonstances exceptionnelles ou urgentes.

Le comité constate que les scénarios où les ministres des Transports et des Pêches et des Océans pourraient imposer une directive sont très généraux et que les peines prévues pour défaut de respecter une directive sont importantes. Par conséquent, le comité encourage le gouvernement à préciser dans la réglementation ou une directive les circonstances exceptionnelles et urgentes dans lesquelles il proposerait de recourir à ces pouvoirs.

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, December 4, 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 9:30 a.m. to give consideration to the bill.

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

[*English*]

The Chair: Honourable senators, this morning, we are continuing 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 from the NATO Veterans Organization of Canada, Captain (Ret'd) Paul L. Bender; from Project Naval Distinction, Patrick White, Founder and Executive Director; and from the Canadian Maritime Law Association, Brad Caldwell, Lawyer and Chair of the Salvage and Wreck Committee.

Thank you for attending our meeting, gentlemen. The floor is yours, Captain Bender, to be followed by Mr. White and Mr. Caldwell.

Paul L. Bender, Captain (Ret'd), NATO Veterans Organization of Canada: Good morning, Mr. Chair and members of the Standing Senate Committee on Transport and Communications. Thank you for the invitation to participate in the committee's hearings on Bill C-64.

My name is Captain Paul L. Bender. I'm a veteran of World War II, who served 10 years in the Merchant Navy, followed by 11 years in the Canadian Forces Naval Reserve. I retired from the public service of Canada in 1984.

I am representing the NATO Veterans Organization of Canada, whose members are veterans and whose mission is to speak for all veterans of the Canadian Armed Forces.

While it is evident that much useful work has gone into the drafting of Bill C-64, my reading of it tells me it is not the legislation the House of Commons' Standing Committee on Transport, Infrastructure and Communities had in mind when it published its report entitled *Canada's Ocean War Graves*. That committee's first recommendation states:

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 4 décembre 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 9 h 30, pour examiner le projet de loi.

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

[*Traduction*]

Le président : Honorables sénateurs, nous poursuivons aujourd'hui 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 d'accueillir le capitaine à la retraite Paul L. Bender, de l'Organisation canadienne des vétérans de l'OTAN; M. Patrick White, fondateur et directeur exécutif du Projet Distinction Navale; et, enfin, M. Brad Caldwell, avocat et président du Comité des sauvetages et des sinistres maritimes, de l'Association canadienne de droit maritime.

Merci, messieurs, de participer à la réunion. Je cède d'abord la parole au capitaine Bender, qui sera suivi par M. White et par M. Caldwell.

Paul L. Bender, capitaine (à la retraite), Organisation canadienne des vétérans de l'OTAN : Bonjour, monsieur le président, et mesdames et messieurs les membres du Comité sénatorial permanent des transports et des communications. Je vous remercie de l'invitation à participer aux audiences sur le projet de loi C-64.

Je suis le capitaine Paul L. Bender. Je suis un vétéran de la Seconde Guerre mondiale qui a servi pendant 10 ans dans la marine marchande, puis 11 ans dans la Réserve navale des Forces armées canadiennes. J'ai pris ma retraite de la fonction publique canadienne en 1984.

Je représente l'Organisation canadienne des vétérans de l'OTAN, dont les membres sont des vétérans et dont la mission est d'être le porte-parole de tous les vétérans des Forces armées canadiennes.

Même s'il est évident que l'élaboration du projet de loi C-64 a donné lieu à beaucoup de travail utile, j'en déduis que ce n'est pas le projet de loi que le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes avait à l'esprit au moment de la publication de son rapport *Les sépultures de guerre marines du Canada*. La première recommandation du comité est la suivante :

That the Government of Canada draft new legislation similar to the United Kingdom's *Protection of Military Remains Act* to protect Canada's ocean war graves.

Bill C-64 does not do that. The U.K. act was adopted specifically to address the need to protect from unauthorized interference the wrecks of military vessels that had sunk with loss of its crew. The purpose of Bill C-64, on the other hand, is to, among other things, "promote the protection of the public." I think the public need have no fear of ocean war graves.

The U.K. act does not protect the wreck as a grave, nor is the term "war grave" used at all in the legislation. The purpose of the U.K. act is to:

. . . secure the protection from unauthorised interference of the remains of military aircraft and vessels that have crashed, sunk or been stranded and of associated human remains

Importantly, the U.K. act provides that it is an offence to interfere with a wreck in any way, and it specifically prohibits diving or salvage operations. Arguably, it is the most developed example of domestic law that would protect Canada's ocean war graves. Accordingly, it is recommended that the U.K. act be deemed to apply in and be the law of Canada, *mutatis mutandis*. The incorporation of British law into Canadian law was followed in, for example, subsection 5(2) of the Canada Prize Act.

In 2002, Germany approached the United Kingdom, asking that its Protection of Military Remains Act 1986 be applied to all the wrecks of U-boats that lay in U.K. territorial waters. The U.K. agreed. At the urging of the City of Quinte two years ago, I approached the U.K. with a similar request on behalf of the wreck sites of three Canadian corvettes, HMC Ships *Regina*, *Trentonian* and *Alberni*. There were 95 sailors lost in the sinking of those ships. They, like the U-boats whose torpedoes sank them, lay in U.K. territorial waters.

Unfortunately, my actions came to the attention of the Government of Canada, which promptly informed the U.K. government that it did not support what I was attempting to do.

Notwithstanding that French law does not provide for the concept of a maritime war grave nor for the recognition of a wreck as a memorial, five years ago, I turned to my contact in the French embassy in Ottawa for the purpose of seeking protection from unauthorized interference of the wreck sites of the HMC Ships *Athabaskan* and *Guysborough*. There were 179 sailors lost in those ships. They lay in French territorial waters.

Que le gouvernement du Canada rédige une nouvelle législation similaire à la *Protection of Military Remains Act* du Royaume-Uni afin de protéger les sépultures de guerre marines du Canada.

Ce n'est pas ce que fait le projet de loi C-64. La loi du Royaume-Uni a été adoptée expressément pour répondre au besoin de protéger des intrusions non autorisées les épaves de navires militaires qui ont fait naufrage avec leur équipage, tandis que le projet de loi C-64 vise, entre autres, à « favoriser la protection du public ». Je pense que le public n'a rien à craindre des sépultures de guerre marines.

La loi du Royaume-Uni ne parle pas de protéger une épave en tant que sépulture, et l'expression « sépulture de guerre » n'est jamais utilisée dans la loi. L'objet de la loi est le suivant :

[...] assurer la protection des restes des avions et des navires qui se sont écrasés, ont fait naufrage ou ont été abandonnés et les restes humains qu'ils contiennent des intrusions non autorisées...

La loi du Royaume-Uni fait en outre, et surtout, de l'intrusion dans une épave, de quelque manière que ce soit, une infraction, et elle interdit expressément les opérations de plongée ou de sauvetage. Il s'agit incontestablement de l'exemple le plus étoffé de loi nationale qui protégerait les sépultures de guerre marines du Canada. Il est donc recommandé que la loi du Royaume-Uni soit réputée s'appliquer au Canada et en devienne la loi, *mutatis mutandis*. La procédure a déjà été utilisée, par exemple, dans l'article 5(2) de la Loi canadienne sur les prises.

En 2002, l'Allemagne a approché le Royaume-Uni pour demander que sa Protection of Military Remains Act de 1986 s'applique à toutes les épaves d'U-boats se trouvant dans ses eaux territoriales, et le Royaume-Uni a accepté. Il y a deux ans, à la demande pressante de la ville de Quinte, j'ai approché le Royaume-Uni avec une demande similaire au sujet des épaves de trois corvettes canadiennes, les NCSM *Regina*, *Trentonian* et *Alberni*. Quatre-vingt-quinze marins ont perdu la vie lors du naufrage de ces navires qui, tout comme les U-boats qui les ont torpillés, gisent dans les eaux territoriales du Royaume-Uni.

Malheureusement, le gouvernement du Canada, mis au fait de ce que je voulais faire, s'est empressé d'informer le gouvernement du Royaume-Uni qu'il n'appuyait pas mon initiative.

En dépit du fait que le concept de sépulture de guerre marine ne fait pas partie du droit français, et qu'on n'y reconnaisse pas une épave comme mémorial, j'ai communiqué, il y a cinq ans, avec une relation à l'Ambassade de France à Ottawa dans le but de faire protéger des intrusions non autorisées les NCSM *Athabaskan* et *Guysborough*. À bord de ces navires, 179 marins ont perdu la vie. Ils reposent dans les eaux territoriales de la France.

France's response came in only four months: In consequence, the wreck sites of these two war ships are placed under the protection of the Republic of France in accordance with her heritage code.

Just as French law protects Canadian warships, so does the Royal Commission on the Ancient and Historical Monuments of Scotland protect the Canadian-registered merchant ship *Avondale Park*, which was torpedoed and sunk with loss of life off the coast of Scotland just one hour before hostilities ceased in Europe.

The wreck sites of nine warships, 263 lives lost, and of 10 Canadian-registered merchant ships, 217 lives lost, have lain in Canadian territorial waters, the consequence of the six-year-long Battle of the Atlantic, which has been properly described as a "national historic event" for three quarters of a century. These 19 wreck sites, and indeed thousands of others that lie scattered between the Americas and Europe, are the final resting places of far too many who went down with their ship.

Bill C-64 simply does not recognize that an ocean war grave is not the kind of wreck to which it refers. An ocean war grave is the consequence of a ship coming to rest at the bottom of the ocean, sometimes at incredible depths, and the consequence of enemy actions or the perils of the sea while in battle. Perhaps the ship was torpedoed or bombed. Perhaps it was destroyed by shelling. Or perhaps it was destroyed by striking a mine, as my ship was — damage that was compounded by the explosion of the ship's boilers or perhaps its ammunition.

The human remains of the sailors who were not able to escape on to life rafts or on to lifeboats; or who were fortunate enough to be rescued by another friendly ship, as I was, may be found not in segregated gravesites but anywhere within the twisted wreckage of the ship in which they once served; perhaps scattered throughout the ship, perhaps huddled together in one or more compartments, with no hope of escape. There is no headstone among the flowers for those who perish at sea.

These wreck sites are threatened by both natural forces and human interference. It is the intentional interference with these wreck sites that is of greatest concern. In a letter written five years ago, the Commonwealth War Graves Commission expressed its concern that technological advances are enabling a growing number of sport and recreational divers to dive deeper and to stay under water longer than previously.

Except in rare cases, the owning country of these wrecks — Canada owns its war ships in perpetuity unless it formally declares otherwise — did not, however, appear to have objected

La réponse de la France m'est parvenue à peine quatre mois plus tard. Ainsi, les épaves de ces deux navires de guerre sont placées sous la protection de la République de France, conformément à son code patrimonial.

Tout comme le droit français protège les navires de guerre canadiens, la Royal Commission on the Ancient and Historical Monuments of Scotland protège le navire marchand immatriculé au Canada *Avondale Park*, qui a été torpillé et s'est échoué avec son équipage à bord au large des côtes de l'Écosse, à peine une heure avant la fin des hostilités en Europe.

Les épaves de neuf navires de guerre, avec à leur bord 263 marins, et de 10 navires marchands immatriculés au Canada, avec à leur bord 217 marins, reposent dans les eaux territoriales canadiennes à la suite de la bataille de l'Atlantique, qui a duré six longues années et qui est considérée avec raison comme un « événement historique national » depuis trois quarts de siècle. Ces 19 épaves, comme, en fait, des milliers d'autres, reposent dans les eaux séparant l'Amérique de l'Europe et sont les lieux de dernier repos d'un trop grand nombre de marins qui ont péri à bord de leur navire.

Malheureusement, le projet de loi C-64 ne tient pas compte du fait qu'une sépulture de guerre marine n'est pas le type d'épave auquel on fait allusion. Une sépulture de guerre est la conséquence d'un navire qui repose au fond de l'océan, parfois à des profondeurs incroyables, après avoir affronté l'ennemi ou les périls de la mer pendant une bataille. Le navire peut avoir été torpillé ou bombardé ou pilonné, ou avoir frappé une mine, comme cela a été le cas de mon navire, dont les dommages ont été aggravés par l'explosion des chaudières ou des munitions.

Les restes humains des marins qui n'ont pas réussi à s'échapper sur des radeaux ou des bateaux de sauvetage ou qui n'ont pas eu la chance d'être rescapés par un navire ami, comme cela a été mon cas, ne se trouvent pas dans des cimetières distincts, mais bien quelque part dans les épaves déformées du navire à bord duquel ils ont servi, peut-être éparpillés dans tout le navire, peut-être regroupés dans un ou deux compartiments, sans espoir d'en sortir. Il n'y a de pierre tombale entourée de fleurs pour ceux qui ont péri en mer.

Les épaves sont à la merci des forces naturelles et des intrusions humaines. Ce sont les intrusions intentionnelles dans ces épaves qui sont les plus préoccupantes. Dans une lettre rédigée il y a cinq ans, la Commission des sépultures de guerre du Commonwealth disait s'inquiéter des avancées technologiques qui permettent à un nombre toujours plus grand de plongeurs amateurs et récréatifs d'effectuer des plongées plus profondes et de demeurer plus longtemps sous l'eau qu'auparavant.

Sauf dans de rares cas, les pays propriétaires de ces épaves — le Canada est propriétaire de ses navires de guerre à perpétuité, à moins d'en décider autrement officiellement — ne semblent pas,

to these activities. The fact that they contained the remains of those who perished appear to have been of no concern.

The Institute of International Law is unequivocal in stating that countries signatory have an obligation to show due respect for the remains of any person in a sunken ship by, for example, implementing the establishment of the wreck as a war cemetery. Notwithstanding its timeliness, Bill C-64's primary concern with the protection of the public, while admirable and deserving, in and of itself, as presently drafted, contributes nothing to the protection of Canada's Ocean War Graves.

Honouring our dead is so common a cultural trait that it is essentially an act that defines us as humans. Just three weeks ago, thousands in Canada and elsewhere stood in silent remembrance of those who have made the supreme sacrifice. The phrase "ocean war graves" was not heard.

Lest we forget.

The Chair: Thank you very much, Captain Bender. On behalf of the committee, thank you for your service. Mr. Patrick White.

Patrick White, Founder and Executive Director, Project Naval Distinction: Mr. Chair and honourable senators, thank you for the invitation to contribute to the committee's study on Bill C-64, An Act respecting wrecks, abandoned, dilapidated or hazardous vessels and salvage operations, with a specific focus on providing protection for Canada's ocean war graves.

I am grateful to be here alongside and in collaboration with merchant —

The Chair: Could you slow down a bit because there is translation going on.

Mr. White: Certainly. I am grateful to be here alongside and in collaboration with Merchant Navy Captain (Retired) and Second World War Veteran Paul Bender, who has initiated and has led the fight to bring protection to Canada's ocean war graves for the last several years. I am Patrick White, Founder and Executive Director of Project Naval Distinction.

Project Naval Distinction is an independent citizen-initiative working to ensure all branches of the Canadian Armed Forces are given proper recognition across Canada. As the Royal Canadian Navy faces a natural challenge in connecting with Canadians beyond Canada's coastal communities, known as maritime blindness, our work has focused on ensuring the sailors of the Royal Canadian Navy are given recognition alongside the soldiers and aviators of the Canadian Army and the Royal Canadian Air Force.

toutefois, s'être opposés à ces activités. On ne semble pas s'inquiéter du fait que ces épaves contiennent les restes humains de ceux qui y ont péri.

L'Institut de droit international déclare sans ambages que les pays signataires ont l'obligation de traiter avec le respect qui leur est dû les restes humains de toute personne qui se trouve dans une épave, notamment en déclarant l'épave cimetière de guerre. En dépit du caractère opportun du projet de loi C-64, le fait qu'il vise principalement à protéger le public, même si cela est admirable et méritoire en soi, ne contribue en rien, dans sa forme actuelle, à protéger les sépultures de guerre marines du Canada.

Honorer la mémoire de nos disparus est une activité si fréquente dans les cultures qu'elle en est venue à nous définir comme êtres humains. Il y a à peine trois semaines, des milliers de gens au Canada et ailleurs dans le monde ont observé une minute de silence à la mémoire de ceux qui ont fait le sacrifice suprême. Les mots « sépultures de guerre marines » n'ont pas été prononcés.

N'oublions jamais.

Le président : Merci beaucoup, capitaine Bender. Au nom des membres du comité, je tiens à vous remercier d'avoir servi notre pays. Monsieur Patrick White.

Patrick White, fondateur et directeur exécutif, Projet Distinction Navale : Monsieur le président et honorables sénateurs, je vous remercie de votre invitation à participer à l'étude du projet de loi C-64, Loi concernant les épaves, les bâtiments délabrés, abandonnés ou dangereux et les opérations d'assistance, et ayant comme objet particulier de protéger les sépultures de guerre marines.

Je suis heureux d'être ici de concert avec...

Le président : Pourriez-vous ralentir un peu pour aider les interprètes?

M. White : Bien sûr. Je suis heureux d'être ici de concert avec le capitaine de la marine marchande à la retraite et vétéran de la Seconde Guerre mondiale Paul Bender, qui a lancé et mène depuis plusieurs années la bataille pour protéger les sépultures de guerre marines. Je m'appelle Patrick White, fondateur et directeur exécutif du Projet Distinction Navale.

Le Projet Distinction Navale est une initiative citoyenne indépendante qui vise à s'assurer que toutes les branches des Forces armées canadiennes reçoivent la reconnaissance qu'elles méritent partout au Canada. Comme il est difficile pour la Marine royale canadienne de joindre les Canadiens au-delà des collectivités côtières, phénomène naturel associé à son manque de visibilité, notre travail consiste principalement à veiller à ce que les marins de la Marine royale canadienne reçoivent la reconnaissance qui leur est due aux côtés des aviateurs de

Our major accomplishment to date has been having HMCS *Haida*, the “fightingest” ship in Canadian history, named as the flagship of the RCN, which occurred at a ceremony in May of this year. We are hopeful that this status will encourage Canadians to learn the incredible story of an often overlooked icon of our history.

Last winter, we presented before the House of Commons Standing Committee on Transport, Infrastructure and Communities to encourage the committee to amend Bill C-64 to include interim protections for Canada’s ocean war graves. Instead of agreeing to amendments, the house committee opted to complete a stand-alone report on *Canada’s Ocean War Graves*, adopting many of our recommendations.

We are pleased to note that in their response to the house committee’s report, the Ministers of Transport, National Defence and Parks Canada confirmed the government would be open to amendments to Bill C-64 relating to the protection of Canada’s ocean war graves. We are pleased to note Minister Garneau discussed amendments relating to protecting ocean war graves during his appearance before this committee in November.

There is a real and urgent need to enact legal protections for the final resting places of many of Canada’s sailors and merchant mariners. Given the great and much appreciated effort put into the house committee’s report, I will not repeat information that has already been captured. Instead, I would prefer to impart that this committee has an incredible opportunity before it to honour the lives of those who have made the ultimate sacrifice for Canada. This is important for the fallen just as it is for the living.

We are proud to point out that since the house committee’s report, we have been busy rallying public support for this cause and two petitions calling for the protection of Canada’s ocean war graves, signed by hundreds of Canadians from every province, have been presented in the House of Commons.

With the following broad objectives in mind, we respectfully request the committee to ensure that Bill C-64: one, defines ocean war grave; two, provides a mechanism to create regulations for the protection of ocean war graves; three, provides that, notwithstanding the location of an ocean war grave, i.e., in domestic, international or foreign waters, the regulations will apply; and, four, where possible, ensures the punishment for the desecration of an ocean war grave is in line with that for the desecration of land-based war graves.

l’Aviation royale canadienne et des soldats de l’armée canadienne.

Notre plus importante réalisation à ce jour a été de voir le NCSM *Haida*, le navire « le plus combatif » de l’histoire canadienne, être nommé navire amiral de la région de la capitale nationale lors d’une cérémonie en mai dernier. Nous espérons que le statut qui lui est accordé amènera les Canadiens à découvrir l’incroyable épopée d’une icône souvent oubliée de notre histoire.

L’hiver dernier, nous avons comparu devant le Comité permanent des transports, de l’infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes pour l’encourager à amender le projet de loi C-64 en y ajoutant des mesures de protection provisoires pour les sépultures de guerre marines du Canada. Au lieu d’endosser les amendements, le comité a plutôt opté pour mettre la touche finale à un rapport distinct, *Les sépultures de guerre marines du Canada*, en adoptant bon nombre de nos recommandations.

Nous sommes heureux de constater que dans leurs réponses au rapport du comité de la Chambre, les ministres des Transports, de la Défense nationale et de Parcs Canada ont confirmé que le gouvernement était ouvert à l’idée d’amender le projet de loi C-64 pour protéger les sépultures de guerre marines du Canada. Nous sommes heureux, en outre, que le ministre Garneau ait discuté des amendements à ce sujet lors de sa comparution devant votre comité en novembre.

Il existe un besoin réel et urgent de légiférer pour protéger les lieux du dernier repos de nombreux marins et marins marchands du Canada. Le rapport de la Chambre étant le fruit d’efforts importants et très appréciés, je ne répéterai pas l’information qui s’y trouve. Je me contenterai plutôt de faire valoir que votre comité a ici une occasion en or d’honorer la vie de ceux qui ont fait le sacrifice suprême pour le Canada, un geste important autant pour les vivants que pour les disparus.

Nous sommes fiers de souligner que depuis la publication du rapport du comité de la Chambre, nous nous sommes affairés à rallier le soutien de la population à la cause et que deux pétitions demandant la protection des sépultures de guerre marines, signées par des centaines de Canadiens dans toutes les provinces, ont été présentées à la Chambre des communes.

Avec en tête les objectifs généraux suivants, nous demandons respectueusement au comité de veiller à ce que le projet de loi C-64 : premièrement, contienne une définition de sépulture de guerre marine; deuxièmement, prévoit un mécanisme d’élaboration des règlements pour protéger ces sépultures; troisièmement, prévoit que les règlements s’appliqueront, peu importe le lieu où se trouve la sépulture, c’est-à-dire, dans les eaux nationales, internationales ou étrangères; et, quatrièmement, prévoit, dans la mesure du possible, que

To achieve these objectives, we request the committee to consider the following specifics: One, under section 2, include ocean war graves to be defined as follows:

The wreck of a registered merchant ship, warship, aircraft or other vessel lost through military action during military service and which contains or is expected to contain the remains of personnel (including their apparel and personal effects) associated with those vessels.

This definition is written so as to include the possibility that Canadian and foreign ocean war graves may be designated and protected and that no confirmation of remains needs be made before such designation can be given.

Two, update subsections 5(3) and 131(1) to allow the ministers to make regulations respecting ocean war graves, while distinguishing ocean war graves from wrecks that “have heritage value.” The goal of this distinction is to ensure that ocean war graves are recognized as final resting places deserving of respect and additional protections and not just heritage property.

Three, update section 110(5) to include the possibility of punishments that would apply to the desecration of land-based war graves, such as Criminal Code punishments, for contravention of regulations for the protection of ocean war graves.

I would like to conclude with a final and critical comment: Even with amendments to Bill C-64, the task of enacting full legal protections for ocean war graves and punishments for those who would desecrate them remains to be achieved. Stand-alone legislation similar to the United Kingdom’s Protection of Military Remains Act 1986, should be adopted by Parliament. Further, formal requests should be made to governments such as the government of the United Kingdom to apply their domestic laws, in addition to Canadian laws, to protect Canada’s ocean war graves located within their waters.

To borrow from the late Lieutenant Colonel John McCrae’s famous poem:

To you from failing hands we throw

The torch; be yours to hold it high.

Canada’s fallen sailors need someone in Parliament willing to hold the torch high until this mission is accomplished.

les sanctions imposées pour la profanation des sépultures de guerre marines soient du même ordre que celles des sépultures de guerre terrestres.

Pour atteindre ces objectifs, nous demandons au comité de prendre en considération les éléments suivants : premièrement, à l’article 2, ajouter la définition suivante de sépulture de guerre marine :

L’épave d’un navire marchand, d’un navire de guerre, d’un aéronef ou d’un autre bâtiment perdu en service dans le cadre d’une opération militaire et qui renferme, ou devrait renfermer, les restes de l’effectif, y compris leur tenue et autres effets personnels, affecté à ce bâtiment.

La définition est rédigée de sorte à inclure la possibilité que les sépultures de guerre marines au Canada et à l’étranger puissent être désignées et protégées et qu’aucune confirmation qu’elles renferment des restes humains n’est nécessaire avant qu’une telle désignation soit accordée.

Deuxièmement, mettre à jour les paragraphes 5(3) et 131(1), afin de permettre aux ministres de prendre aussi des règlements relatifs aux sépultures de guerre marines, tout en faisant la distinction entre sépultures de guerre marines et « épaves ayant une valeur patrimoniale ». Le but de cette distinction est de s’assurer que les sépultures de guerre marines sont reconnues en tant que lieu de repos final méritant le respect et des protections supplémentaires à celles des biens patrimoniaux.

Troisièmement, mettre à jour le paragraphe 110(5), afin d’inclure la possibilité de l’application des sanctions prévues pour la profanation des sépultures de guerre terrestres, telles que des sanctions du Code criminel, en cas d’infraction aux règlements protégeant les sépultures de guerre marines.

J’aimerais terminer par une dernière observation cruciale : même après avoir amendé le projet de loi C-64, il restera encore à légiférer pour assurer une protection juridique entière aux sépultures de guerre marines et punir ceux qui les profanent. Le Parlement devrait adopter une loi distincte, similaire à la Protection of Military Remains Act de 1986 du Royaume-Uni. De plus, il faudrait procéder à des demandes officielles auprès de gouvernements comme celui du Royaume-Uni pour faire en sorte que leurs lois nationales s’appliquent, en plus des lois canadiennes, pour protéger les sépultures de guerre marines qui se trouvent dans leurs eaux territoriales.

Pour reprendre les mots du regretté lieutenant-colonel John McCrae dans son célèbre poème :

À vous de porter l’oriflamme

et de garder au fond de l’âme le goût de vivre en liberté.

Les marins du Canada qui sont tombés au combat ont besoin de quelqu’un au Parlement prêt à porter l’oriflamme jusqu’à ce qu’on puisse dire « mission accomplie ».

Thank you. I look forward to answering any questions.

Brad Caldwell, Lawyer and Chair of the Salvage and Wreck Committee, Canadian Maritime Law Association:

Thank you, Mr. Chair and honourable senators, for inviting the Canadian Maritime Law Association to make a presentation today.

Before I begin, I would like to speak briefly about the war graves while we are on that topic. There is quite a bit of sympathy within the CMLA for the war graves initiative of Captain Bender. Unfortunately, we haven't been able to deliberate it before our executive because our next meeting is not until January 18. I don't know what the Senate schedule is on the bill and whether it's too late for us to add anything to it at that time or not.

The Chair: We'll leave that in the hands of the government, Mr. Caldwell. We don't have a lot to say about that. We expect to finish our study of the bill by tomorrow, so we'll see how it goes from there. It may not be passed until after that day.

Mr. Caldwell: As mentioned, I'm Chair of the Salvage and Wreck Committee of the Canadian Maritime Law Association, which is a non-profit corporation consisting of practising maritime lawyers and a number of other marine organizations. The mandate of the CMLA is to advance the development of effective modern commercial maritime law within Canada, and as such, one of its roles is to advance the development of both domestic and international laws with respect to the removal of wrecks and salvage of problem vessels.

We strongly support the implementation of the Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks by Canada, and most of the measures in Part 2 with respect to the removal of problem vessels. It's an obvious problem that has been plaguing our harbours for a long time and I think this bill does a pretty good job of giving the government the tools to remedy that problem.

The main focus of our presentation is one fairly small aspect of this bill, which is the criminalization of non-owners. There are three sections to the act, and I don't see too many people with the bill in front of them, but I can paraphrase some of it. There is an example of one of the three sections at page 14, subclause 30(1), which is the prohibition. Essentially, it prohibits an owner of a dilapidated vessel from leaving it in one location for more than 60 days. Then going down to subclause 3(a), the one we are interested in, if somebody leaves a vessel there for more than 60 days, the minister may take these measures. It's worth reading them carefully because they are quite significant.

Merci. Je serai heureux de répondre à vos questions.

Brad Caldwell, avocat et président du Comité des sauvetages et des sinistres maritimes, Association canadienne de droit maritime : Merci, monsieur le président et honorables sénateurs, d'avoir invité l'Association canadienne de droit maritime à vous présenter un exposé.

Avant de commencer, j'aimerais dire quelques mots au sujet des sépultures de guerre, pendant que nous discutons du sujet. L'initiative du capitaine Bender recueille beaucoup d'appuis au sein de l'Association canadienne de droit de la mer. Malheureusement, nous n'avons pas été en mesure d'en discuter avec le conseil de direction, car notre prochaine réunion n'est prévue que le 18 janvier. Je ne sais pas quel est l'échéancier du Sénat pour l'étude du projet de loi et s'il sera trop tard pour ajouter quoi que ce soit.

Le président : Monsieur Caldwell, nous allons laisser cela entre les mains du gouvernement. Nous n'avons pas grand-chose à dire à ce sujet. Nous espérons terminer notre étude d'ici demain, et nous verrons par la suite. Il se pourrait qu'il ne soit adopté qu'après cette date.

M. Caldwell : Comme il a été mentionné, je suis président du comité des sauvetages et des sinistres de l'Association canadienne de droit maritime, une société à but non lucratif composée d'avocats du droit maritime et de diverses autres organisations maritimes. L'association a pour mandat de promouvoir l'élaboration d'un droit maritime commercial efficace et moderne au Canada, et à ce titre, l'un de ses rôles est de travailler activement à l'élaboration de lois nationales et internationales concernant l'enlèvement des épaves et l'assistance aux bâtiments problématiques.

Nous appuyons pleinement la mise en œuvre par le Canada de la Convention internationale de Nairobi sur l'enlèvement des épaves, ainsi que la majorité des mesures à l'égard des bâtiments et épaves préoccupants énoncées à la partie 2. C'est un problème évident qui sévit dans nos ports depuis longtemps, et je pense que ce projet de loi fournira de bons outils au gouvernement pour régler le problème.

Notre exposé se concentre sur un aspect assez petit du projet de loi, soit la criminalisation des non-propriétaires. Cela concerne trois dispositions de la mesure législative, et je constate que peu d'entre vous ont le projet de loi devant eux, mais je peux essayer de paraphraser le tout. Il y a un exemple de l'une de ces trois dispositions au paragraphe 30(1) à la page 14, et cela touche les interdictions. En gros, il est interdit au propriétaire d'un bâtiment délabré de le laisser à un endroit pendant plus de 60 jours. À l'alinéa 30(3)a, qui est la disposition qui nous importe, si quelqu'un laisse un bâtiment à un endroit pendant plus de 60 jours, le ministre peut prendre ces mesures. Il est important de

The minister can direct that the vessel be repaired, secured, moved, removed, dismantled or destroyed or otherwise disposed of.

It's a big undertaking, not just a matter of showing up to take some passengers off a sinking vessel. It's raising it, destroying it, dismantling it, a lot of work and expense. Subclause (c) says that if the minister doesn't want to do it, he or she can direct another person or the vessel to do this, whether it is the owner of the vessel or not. This can be problematic.

The other section is 36(c), and that one deals with vessels that are deemed a hazard. And then 37(3)(c) is another dilapidated vessel one, but that is on government property. In any of these three situations, you can have this kind of direction. The direction is a good thing because it allows the Coast Guard or the Department of Transport to delegate the ability to deal with these vessels to the people who really have to deal with them, the harbour authorities, the port authorities, the municipalities. And it even provides money to indemnify them for the money they spend to look after these problem vessels, so these are good and useful provisions.

However, we think they overreach a bit when it comes to the penalty sections of the legislation. There are two penalty sections. One is clause 90, which deals with administrative monetary penalties and the other one is clause 110, which deals with regular penalties.

This is the problematic area, clause 110 lists all the things which are offences in the act and it is a long list. But within that long list are these three provisions I have referred to and it makes it a penalty if you are a non-owner and if you're directed to do one of these many things and you don't do it. Even if you do not do it the way they want you to do it, you can be in violation and it's a criminal offence. And the offence provisions are draconian. In my paper, I referred to them. But if you're a non-individual — and in most cases it will be a non-individual, a corporation or harbour authority — the fines range from a low of \$100,000 to a high of \$6 million.

They have what they call a continuing offence provision, which means for every day that the offence continues, it's a new offence. The removal of vessels can continue for a lot of days, so it could be \$100,000 minimum fine per day for a corporation that owns a boat. For individuals charged as an indictable offence, there are possible jail terms, quite draconian. It depends on the

les lire attentivement parce que ces mesures sont assez considérables. Le ministre peut ordonner que le bâtiment soit notamment réparé, sécurisé, déplacé, enlevé, démantelé ou détruit.

Ce n'est pas une mince affaire. Il n'est pas seulement question ici de venir sauver des passagers d'un bâtiment en train de couler. Cela consiste à renflouer une épave, à la détruire et à la démanteler; cela représente beaucoup de travail et de dépenses. L'alinéa c) prévoit que, si le ou la ministre ne veut pas le faire, il ou elle peut ordonner à toute personne ou à tout bâtiment de le faire, que cette personne soit propriétaire ou non du bâtiment. Cela peut devenir un problème.

L'autre disposition est l'alinéa 36c), qui a trait aux bâtiments qui sont considérés comme un danger. Nous avons ensuite l'alinéa 37(3)c) qui concerne les bâtiments délabrés qui sont situés dans ce cas-ci en un lieu appartenant au gouvernement. Dans l'une ou l'autre de ces trois situations, le ministre peut ordonner une telle chose. C'est une bonne disposition parce que cela permet à la Garde côtière ou au ministère des Transports de déléguer la capacité de s'occuper de ces bâtiments aux personnes qui doivent vraiment s'en occuper, soit les administrations portuaires et les municipalités. Elle prévoit même une indemnisation pour les frais engagés pour s'occuper de ces bâtiments préoccupants. Ce sont donc de bonnes dispositions et des dispositions utiles.

Toutefois, nous croyons que ces dispositions vont un peu trop loin dans les parties du projet de loi qui portent sur les sanctions et les peines. Nous avons l'article 90, qui vise les sanctions administratives pécuniaires, et l'autre est l'article 110, qui traite des peines ordinaires.

C'est l'endroit problématique; l'article 110 dresse la liste de toutes les infractions que prévoit la mesure législative, et la liste est longue. Toutefois, dans cette longue liste, nous retrouvons les trois dispositions dont je viens de parler, et le projet de loi prévoit qu'une personne est passible d'une peine si elle est non-propriétaire, qu'elle reçoit l'ordre de faire l'une de ces nombreuses choses et qu'elle ne le fait pas. Même si vous ne le faites pas de la manière dont les autorités le veulent, vous risquez de vous retrouver en violation de la loi, et c'est une infraction criminelle. Qui plus est, les dispositions ayant trait aux infractions sont sévères. Il en est question dans notre mémoire. Toutefois, si l'entité visée n'est pas une personne physique — ce ne sera pas une personne physique dans la majorité des cas; ce sera une entreprise ou une administration portuaire —, les peines vont de 100 000 à 6 millions de dollars.

Le projet de loi prévoit des infractions continues, ce qui signifie qu'une infraction distincte est comptée pour chacun des jours au cours desquels l'infraction se continue. L'enlèvement de bâtiments peut prendre des jours. Bref, l'entreprise qui est propriétaire d'un bateau pourrait se voir imposer chaque jour la peine minimale de 100 000 \$. Dans le cas des personnes

situation, but if you're a director of a harbour authority or a port authority, you could be personally liable for those types of penalties for not following a direction to raise a boat. I understand that a representative from the Harbour Authority Association of British Columbia will be here tomorrow. So I will leave that to them to discuss how they feel about that.

The CMLA has an annual meeting with the government. Last March or April, we raised this problem with them. They pointed out that there is an immunity section in the act, section 128, which is quite a convoluted lengthy provision that is hard to understand, but if you piece it together, it seems to say something like this: A person other than an owner that is directed to take measures under these three paragraphs, or refraining from taking any measures, does not incur criminal liability unless it is shown that the person's conduct was not reasonable in the circumstances.

So you have a double or triple negative in there. Basically, there is a reasonableness requirement, and that's not much different from what they call a due diligence defence. Most regulatory legislation, like the Fisheries Act and the Canada Shipping Act, have a due diligence defence. It is a standard defence which is in almost all that type of statute. This is not a whole lot different from a due diligence defence and it is not a free ticket out. It's not that easy to establish that you have been reasonable. I think in this case the government has to establish that they have been unreasonable, but not that many cases turn on the onus of proof.

If you are a harbour authority and you are deciding whether or not to obey a direction from the Coast Guard, and you have these types of fines hanging over your head and it is a matter of whether it's reasonable or not for you to not obey the directive, there will be a lot of pressure upon you to obey a directive with those kinds of penalties and this vague reasonableness concept between you and being punished.

The CMLA thinks that it's not fair or reasonable to impose these types of sanctions and penalties upon non-owners. I notice that when the Minister of Transport appeared before you, he emphasized a lot about how this legislation is about imposing responsibility on the owners of the vessels. That was his main drive and he didn't mention anything about this, but this is non-owners who are facing these penal consequences.

physiques accusées d'un acte criminel, elles peuvent être passibles d'une peine d'emprisonnement, ce qui est assez radical. Cela dépend de la situation, mais vous pourriez être personnellement passible de ces peines si vous êtes directeur d'une administration portuaire et que vous ne respectez pas l'ordre de renflouer un bateau. Je crois comprendre qu'un représentant de l'Association des administrations portuaires de la Colombie-Britannique témoignera ici demain. Je vais donc le laisser vous expliquer ce qu'il en pense.

Des représentants de l'Association canadienne de droit maritime et du gouvernement se rencontrent annuellement. En mars ou en avril dernier, nous avons soulevé ce problème avec les représentants du gouvernement, qui nous ont indiqué que le projet de loi contenait une disposition d'immunité à l'article 128. C'est une disposition dont la formulation est très alambiquée et difficile à comprendre. Si nous en dégageons le sens, voici ce que l'article semble prévoir : la personne, autre que le propriétaire, qui, en application d'un ordre donné en vertu de ces trois alinéas, prend ou s'abstient de prendre des mesures est déchargée de toute responsabilité pénale, sauf s'il est établi que sa conduite n'était pas raisonnable en l'occurrence.

Bref, nous avons une double ou une triple négation. En gros, la personne doit avoir une conduite raisonnable, et cela ressemble passablement à une défense de diligence raisonnable. La majorité des lois de réglementation, comme la Loi sur les pêches ou la Loi sur la marine marchande du Canada, ont des dispositions sur la défense de diligence raisonnable. C'est une défense normale qui se trouve dans la majorité des lois de ce genre. Cela ressemble passablement à une défense de diligence raisonnable, mais ce n'est pas gagné d'avance. Il n'est pas très facile d'établir que vous avez eu une conduite raisonnable. À mon avis, dans ce cas précis, le gouvernement doit établir que l'autre a été déraisonnable, mais il n'arrive pas très souvent que le fardeau de la preuve soit renversé.

Lorsqu'une administration portuaire doit décider si elle obéit ou non à un ordre de la Garde côtière, que de telles peines pendent au-dessus de sa tête et qu'elle en sera passible selon le caractère raisonnable ou déraisonnable de sa décision de ne pas donner suite à l'ordre donné, elle subira alors d'énormes pressions pour donner suite à l'ordre compte tenu de ces peines et du vague concept de caractère raisonnable qui se dresse entre elle et ces peines.

Selon notre association, il n'est pas juste ou raisonnable d'imposer de telles sanctions ou peines à des non-propriétaires. Lorsque le ministre des Transports a comparu devant votre comité, j'ai remarqué qu'il a beaucoup mis l'accent sur l'objectif du projet de loi qui est d'imposer la responsabilité aux propriétaires des bâtiments. C'était son principal objectif, et il n'a rien dit au sujet de cet aspect, mais cela concerne des non-propriétaires qui sont passibles de sanctions pénales.

That's the one very small part of the act the CMLA thinks needs to be changed. We're cognizant of the fact that it's difficult to change legislation after it has already been before Parliament and we singled out the one really large thing we think is a problem.

Our recommendation in the paper we filed is that there be an amendment to clause 90, which is the administrative and monetary penalty section, and clause 110, to simply delete reference to these three provisions from the legislation. It would be a simple amendment to make. There might be a few minor changes. For example, in clause 89, the definition section, you would have to delete the references to section 36(c) and section 37(3)(c).

In the paper, we suggest that section 128 might need to be amended, but I've looked at it again and I don't think it does. There may be some others. There may be one or two other things within the act which would have to be changed, fairly simple amendments. That's all I have to say.

The Chair: On the question of the salvage operation, do the penalties take effect if they haven't completed the project in 60 days or if they haven't started it? How does that fit in when an order is given?

Mr. Caldwell: The 60 days is not to do with the direction. If a vessel is a dilapidated vessel, it's an offence if they leave it in one area for more than 60 days. That's different.

As far as the direction, I'm not sure. Presumably the department would give them a deadline, I would imagine. I'm not positive about that.

The Chair: I'll ask one more question before I go to the list. You mentioned that you have annual meetings with the government.

The three of you represent three different organizations. Were you consulted by the government in the drafting of this bill?

Mr. Caldwell: We were consulted prior to the drafting, which is the normal way that works. We did present a paper, but we didn't deal with that issue. This issue probably wasn't in the discussion paper. Usually, because of cabinet secrecy, you don't get a copy of the draft.

The Chair: Mr. Bender?

Capt. Bender: No, we were not consulted.

The Chair: Have you made representations about these issues previously? Obviously you have.

Voilà la très petite partie du projet de loi que notre association considère qu'il faut modifier. Nous sommes conscients qu'il est difficile d'amender un projet de loi qui a déjà été adopté par le Parlement, et nous avons cerné l'élément important que nous considérons comme un problème.

Dans notre mémoire, nous recommandons d'amender l'article 90 sur les sanctions administratives pécuniaires et l'article 110 pour tout simplement supprimer toutes les références à ces trois alinéas du projet de loi. Ce serait simple à faire. Il y aura peut-être quelques changements mineurs à apporter. Par exemple, pour ce qui est des définitions à l'article 89, il faudrait supprimer les références aux alinéas 36(c) et 37(3)(c).

Dans le mémoire, nous affirmons qu'il se peut qu'ils soient nécessaires de modifier l'article 128, mais j'ai revérifié et je ne crois pas que ce soit le cas. Il y aura peut-être d'autres modifications corrélatives. Il y aura peut-être une ou deux autres choses à modifier dans le projet de loi, mais il s'agirait d'amendements assez simples. C'est tout ce que j'ai à dire.

Le président : Dans le cas de l'enlèvement d'une épave, les sanctions s'appliquent-elles si les responsables n'ont pas terminé les travaux après 60 jours ou s'appliquent-elles même s'ils n'ont pas commencé les travaux? Que se passe-t-il lorsqu'un ordre est donné?

M. Caldwell : La limite de 60 jours ne concerne pas un ordre donné par les autorités. Dans le cas d'un bâtiment délabré, c'est une infraction de le laisser à un endroit pendant plus de 60 jours. C'est différent.

En ce qui concerne un ordre donné par les autorités, je n'en suis pas certain. Je présume que le ministère donnerait aux intervenants une date limite, mais je n'en suis pas certain.

Le président : Je vais poser une autre question avant de passer à la liste. Vous avez mentionné avoir des rencontres annuelles avec le gouvernement.

Vous trois, vous représentez trois organismes différents. Le gouvernement vous a-t-il consultés au moment de la rédaction du projet de loi?

M. Caldwell : Nous avons été consultés avant la rédaction du projet de loi, ce qui est la procédure normale. Nous avons présenté un mémoire, mais nous n'avons pas traité de cet enjeu. Il n'en était probablement pas question dans le document de discussion. Normalement, en raison du secret ministériel, nous ne recevons pas l'ébauche.

Le président : Et vous, monsieur Bender?

Capt Bender : Non. Nous n'avons pas été consultés.

Le président : Avez-vous fait des représentations au sujet de ces enjeux par le passé? Évidemment que oui.

Capt. Bender: Well, to the House of Commons committee, yes.

The Chair: After the bill was done or on previous occasions?

Capt. Bender: It was before the bill was done.

Mr. White: I would simply say I'm not important enough to be consulted before the government drafts legislation.

The Chair: Thank you.

[*Translation*]

Senator Cormier: My first question is for Mr. Caldwell. Thank you for shedding light on this bill, which does indeed pose some challenges, particularly for small regions and municipalities, and I am thinking, for example, of small port facilities. You suggest that an amendment be made to remove this issue of penalties. Have you had any discussions with any municipal governments regarding this bill? What alternative measures do you propose to ensure that the department's policies are implemented, whether on environmental or other issues?

[*English*]

Mr. Caldwell: With respect to municipalities, no, we did not consult with the municipalities. With respect to alternatives, we don't really see the need for any punishment. A harbour authority is the main organization which will feel the brunt of this the most. There are many harbour authorities all over Canada. They are volunteer organizations run by directors. There is a piece of legislation, I forgot what it's called, which gives the Government of Canada the duty to run these fishing harbours. The Government of Canada turns around and delegates all of that to the harbour authority. Then the harbour authority basically does the Government of Canada's job of running these fishing harbours.

I don't think you need to be punishing these people. They are basically doing the Government of Canada a favour by running their harbour authorities for them. You shouldn't need to punish them to get them to do their job. I think it's good enough to offer them some money to compensate them if they do it and ask them to do it. That's their job, their mandate, to operate a fishing harbour for the benefit of the people of Canada. I don't think a punishment is necessary. Same with the port authorities and municipalities. I don't think it's necessary to punish them if they don't do it.

Capv Bender : Eh bien, c'était devant le comité de la Chambre des communes. Oui.

Le président : Après la rédaction du projet de loi ou à d'autres occasions?

Capv Bender : C'était avant que le projet de loi soit terminé.

M. White : Je dirais simplement que je ne suis pas suffisamment important pour que le gouvernement me consulte avant de rédiger une mesure législative.

Le président : Merci.

[*Français*]

Le sénateur Cormier : Ma première question s'adresse à M. Caldwell. Merci d'avoir apporté cet éclairage sur ce projet de loi qui, effectivement, pose certains défis, notamment pour les petites régions et municipalités, et je songe par exemple aux petites installations portuaires. Vous suggérez d'apporter un amendement pour retirer cette question de pénalités. Avez-vous eu des discussions avec certaines administrations municipales concernant ce projet de loi? Quelles mesures alternatives proposez-vous pour assurer que les directives du ministère soient mises en œuvre, que ce soit pour des questions environnementales ou d'autres?

[*Traduction*]

M. Caldwell : En ce qui concerne les municipalités, nous ne les avons pas consultées. Pour ce qui est des solutions de rechange, nous ne voyons pas vraiment l'utilité d'imposer des peines. Une administration portuaire est le principal organisme qui en fera les frais. Il y a de nombreuses administrations portuaires partout au Canada, et ce sont des organismes bénévoles qui sont dirigés par des directeurs. Il y a une mesure législative dont j'oublie le nom qui prévoit que le gouvernement du Canada est chargé de l'administration de ces ports de pêche. Le gouvernement du Canada délègue ensuite cette responsabilité à l'administration portuaire, et c'est l'administration portuaire qui fait en gros le travail du gouvernement du Canada relativement à la gestion de ces ports de pêche.

Je ne pense pas qu'il est nécessaire de punir ces personnes qui rendent en gros service au gouvernement du Canada en s'occupant des administrations portuaires pour lui. Il ne devrait pas être nécessaire de leur imposer des peines pour que ces gens fassent leur travail. Je crois que c'est suffisant de les indemniser si ces personnes le font et de leur demander de s'en occuper. C'est leur travail et leur mandat de gérer un port de pêche dans l'intérêt des Canadiens. Je ne crois pas qu'il est nécessaire d'imposer des peines. Il en va de même pour les autorités portuaires et les municipalités. Je ne crois pas qu'il est nécessaire de leur imposer des peines si ces groupes ne s'en occupent pas.

[Translation]

Senator Cormier: Mr. Bender, I want to thank you for your work, for your contribution to Canada and for this project on ocean burials. Have you had any reactions from environmentalists about maintaining wrecks, which could have an impact on the environment? Have you had any reactions from environmentalists about your project?

[English]

Capt. Bender: No, absolutely nothing from those people. Not from environmentalists, no.

[Translation]

Senator Miville-Dechêne: Mr. Caldwell, I'm trying to follow your reasoning. At the same time, if we don't ask the port authorities to act quickly, if there is no pressure — and in this case, it is pressure that says that, if you don't act, there will be punishment — is there not a risk of finding ourselves in the same situation as today, where wrecks will remain in ports for a long time without anyone caring? I would like to hear what you have to say about that. When you talk about non-owners of ships, other than port authorities, who do you think will be most affected by this bill?

[English]

Mr. Caldwell: Last question first, the other people. Municipalities have a lot of issues with problem wrecks. Perhaps the port authority, but I'm not sure about them. The port authorities have a few tools within their legislation. There could also just be people who own waterfront property as well who would like to deal with the wrecks that are sitting on their private waterfront property.

Now, I don't want to steal everything that the witness from the Harbour Authority Association will tell you tomorrow. They will tell you more about their limited budgets and how they often don't have the ability to respond, mostly because of money. I could say more, but I don't want to steal the thunder of the person who will talk about that tomorrow. I'm sure you could ask the representative from the Harbour Authority Association of B.C. about the difficulties that they have with raising wrecks and responding.

Senator Miville-Dechêne: My question was more to the effect of how do you strike a balance? If there's no constraint on port authorities, the situation could drag on.

[Français]

Le sénateur Cormier : Monsieur Bender, je veux vous remercier pour votre travail, pour votre contribution au Canada et pour ce projet que vous menez sur les sépultures océaniques. Avez-vous eu des réactions d'environnementalistes sur le fait de maintenir des épaves, ce qui pourrait avoir un impact sur l'environnement? Avez-vous eu des réactions de la part d'environnementalistes par rapport à votre projet?

[Traduction]

Capv Bender : Non. Absolument aucune réaction de ces groupes. Pas des environnementalistes; non.

[Français]

La sénatrice Miville-Dechêne : Monsieur Caldwell, j'essaie de suivre votre raisonnement. En même temps, si on ne demande pas aux autorités portuaires d'agir rapidement, s'il n'y a pas de pression — et, dans ce cas-ci, c'est une pression qui dit que, si vous n'agissez pas, il y aura une punition —, est-ce qu'on ne risque pas de se retrouver dans la même situation qu'aujourd'hui, où les épaves vont demeurer longtemps dans les ports sans que personne s'en occupe? J'aimerais vous entendre à ce sujet. Lorsque vous parlez des non-propriétaires de bateaux, à part les autorités portuaires, qui, croyez-vous, sera le plus touché par ce projet de loi?

[Traduction]

M. Caldwell : Je vais répondre en premier à votre dernière question concernant les autres. Les municipalités ont beaucoup de problèmes avec des épaves préoccupantes. Il y aurait peut-être aussi les administrations portuaires, mais je n'en suis pas certain. La loi qui encadre les administrations portuaires prévoit certains outils. Il pourrait aussi s'agir tout simplement de propriétaires riverains qui aimeraient s'occuper des épaves présentes sur leur propriété.

Je ne veux pas ravir la vedette au représentant de l'Association des administrations portuaires qui témoignera demain, mais il vous en dira davantage sur les budgets limités des administrations portuaires et il vous expliquera qu'elles n'ont souvent pas la capacité d'intervenir en raison principalement de ressources insuffisantes. Je pourrais continuer, mais je ne veux pas ravir la vedette à la personne qui viendra vous parler demain. Je vous invite à demander au représentant de l'Association des administrations portuaires de la Colombie-Britannique de vous parler des problèmes que vivent les administrations portuaires quand vient le temps de renflouer des épaves et de prendre des mesures.

La sénatrice Miville-Dechêne : Je cherchais davantage par ma question à vous demander la manière d'arriver à établir un équilibre. Si nous n'exerçons aucune pression sur les administrations portuaires, la situation risque de s'éterniser.

Mr. Caldwell: My response would be, why should it be their responsibility? It's not their boat. Somebody else parked it in their area. It costs hundreds of thousands of dollars to deal with these wrecks. They have a very limited budget. It is a problem, but I don't know if we should force them to do something.

Senator Galvez: Good morning. Thank you very much for your presence and your statements.

I have two questions. I'm very sensitive and sympathetic to the problem that Mr. Bender has brought to us today concerning graves. I'm trying to understand whether you are proposing that we introduce this in this specific bill or if we push for an independent bill to protect the war graves in the oceans. This is my first question.

Capt. Bender: No. I think that to process an independent bill will take a long time. Already, 75 years have gone by and the ocean war graves and the sailors whose remains are in them have been forgotten for far too long. It is easiest to adopt the U.K. Protection of Military Remains Act. It has been applied to German U-boats and it is a tested piece of legislation, and it would serve Canada well. It would certainly serve my purposes very well indeed.

Senator Galvez: Do you think we can amend this bill in order to connect it with the U.K. legislation?

Capt. Bender: I don't think that I want to get into how it should be done. I feel that it should be done, and there is a precedent for adopting British law into Canadian law, as I've given in my presentation.

The other aspect of it is that when I was working with the royal navy on getting the U.K. act to apply to three Canadian corvettes, the wreck sites being in U.K. territorial waters, the Government of Canada stepped in and said that it didn't support what I was doing. If the Government of Canada had not stepped in, British law would now apply to the three Canadian corvettes that are in U.K. territorial waters.

Senator Gagné: Mr. Bender, thank you so much for your service to Canada; it is greatly appreciated. I hope that we could certainly bring this forward. We'll see how the discussion goes.

I imagine that you are in support of the amendments that are proposed by Project Naval Distinction, by Mr. White?

M. Caldwell : Je vous réponds en demandant pourquoi ce serait aux administrations portuaires de le faire. Il ne s'agit pas de leur bateau. Une autre personne a ancré ce bâtiment à cet endroit. Les travaux pour s'occuper de ces épaves coûtent des centaines de milliers de dollars. Les administrations portuaires ont un budget très limité. C'est un problème, mais je ne crois pas que nous devrions forcer les administrations portuaires à prendre des mesures.

La sénatrice Galvez : Bonjour. Je vous remercie énormément de votre présence et de vos commentaires.

J'ai deux questions. Je suis très sensible et très réceptive au problème que M. Bender a soulevé aujourd'hui concernant les sépultures. J'essaie de comprendre si vous nous proposez de l'inclure dans ce projet de loi ou si vous nous proposez de rédiger un projet de loi distinct en vue de protéger les sépultures de guerre marines. C'est ma première question.

Capt. Bender : Non. Je crois que l'adoption d'un projet de loi distinct prendra trop de temps. Pas moins de 75 ans se sont déjà écoulés, et les sépultures de guerre marines et les restes des marins qui se trouvent à bord ont sombré dans l'oubli depuis trop longtemps. C'est plus simple d'adopter la U.K. Protection of Military Remains Act. Elle a déjà servi à protéger des U-boats allemands. C'est une mesure législative éprouvée qui serait bien utile pour le Canada. Elle contribuerait certainement beaucoup à la réalisation de mes objectifs.

La sénatrice Galvez : Croyez-vous que nous pouvons amender le projet de loi pour incorporer par renvoi la loi du Royaume-Uni?

Capt. Bender : Je ne tiens pas à parler de la manière de le faire. J'ai la conviction qu'il faut le faire, et des lois britanniques ont déjà été incorporées par renvoi dans le droit canadien, comme je l'ai mentionné dans mon exposé.

L'autre élément est que, quand je collaborais avec la marine royale pour que la loi du Royaume-Uni s'applique aux trois corvettes canadiennes étant donné que les épaves se trouvent en eaux territoriales britanniques, le gouvernement du Canada est intervenu et qu'il a dit qu'il n'appuyait pas mes démarches. Si le gouvernement canadien n'était pas intervenu, la loi britannique s'appliquerait actuellement aux trois corvettes canadiennes qui se trouvent en eaux territoriales britanniques.

La sénatrice Gagné : Monsieur Bender, merci beaucoup des services que vous avez rendus au Canada; nous vous en sommes très reconnaissants. J'espère que nous pourrions donner suite à votre suggestion. Nous verrons la manière dont se dérouleront les discussions.

Je présume que vous êtes favorable aux amendements qui sont proposés par le Projet Distinction Navale et M. White, n'est-ce pas?

Capt. Bender: I had no knowledge of those proposals until they were presented this morning.

[*Translation*]

Senator Gagné: Mr. Caldwell, I'm also trying to sort out what you're proposing. What I understand is that, for all intents and purposes, port authorities, municipalities, building and rescue companies will be compensated for the work that will be done for an emergency and for wrecks. To the extent that these organizations are compensated for this work, they will be part of the solution. Now, when an order is issued, how do we ensure that it is respected, especially in emergency situations, if there is no sanction at the end?

[*English*]

Mr. Caldwell: There are two aspects to that question. One is the compensation. Although there are no regulations yet, so we don't know exactly how it's going to be, but it appears to me the organization will have to go and do the work and then come later and ask to be indemnified. That's similar to what happens nowadays with the Ship-source Oil Pollution Fund. It's a similar procedure, but you have to present your claim to them and they don't always accept it. It's subject to reasonableness and they don't always pay you all the money that you spent. Usually you have to pay it with your own money ahead of time and wait quite a long time for payment. I think, especially for harbour authorities with limited, tight budgets, that's going to be a very difficult thing to do.

The other thing is you have to remember these are non-owners. I think if you want to ask an owner to immediately do this, that's fair. But to ask a non-owner, it might be a tugboat company that's come in to do an immediate salvage to stop a vessel from running aground onto the shoreline. So they've held it back, stopped it from running aground, but it needs a lot of work. But maybe they have other uses for their boats. They've committed themselves to doing all sorts of other things with their ships and can they break all their contracts with their other customers to go spend maybe three months raising a boat that's on the bottom or dismantling it or something like that? If the government wants somebody to do that work, they should put out a tender for bids and find people who are available to do the work, hire a salvage company to raise it, but don't force them to do it under threat of penal consequences. They're non-owners. From a business point of view, we don't think it's fair to do that.

Capv Bender : Je n'étais pas au courant de ces propositions avant de les entendre ce matin.

[*Français*]

La sénatrice Gagné : Monsieur Caldwell, j'essaie moi aussi de démêler ce que vous proposez. Ce que je comprends, c'est que, à toutes fins utiles, les administrations portuaires, les municipalités, les entreprises de bâtiments et de sauvetage seront indemnisées pour le travail qui sera fait pour une urgence et pour les épaves. Dans la mesure où ces organisations seront indemnisées pour ces travaux, elles feront partie de la solution. Maintenant, lorsqu'un ordre est émis, comment fait-on pour s'assurer qu'il est respecté, surtout lors de situations d'urgence, s'il n'y a pas de sanction au bout?

[*Traduction*]

M. Caldwell : Cette question comporte deux aspects. Premièrement, il y a l'indemnisation. Même s'il n'y a pas encore de mesures réglementaires et que nous n'en connaissons donc pas exactement le fonctionnement, j'ai l'impression que l'organisme devra effectuer les travaux et présenter ensuite une demande d'indemnisation. C'est semblable à ce qui se passe actuellement avec la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. C'est une procédure similaire, mais il faut présenter votre demande d'indemnisation aux autorités qui ne l'acceptent pas toujours. Cela dépend du caractère raisonnable des frais engagés, et les autorités ne remboursent pas toujours tous les frais que vous avez engagés. Vous devez normalement payer vous-même les travaux et attendre longtemps pour recevoir un chèque. À mon avis, ce sera très difficile à faire en particulier pour les administrations portuaires qui ont des budgets serrés.

Par ailleurs, il ne faut pas oublier qu'il s'agit de non-propriétaires. Demander à un propriétaire d'effectuer une telle tâche sur-le-champ me paraît juste. C de là à demander à un non-propriétaire de le faire, c'est différent; il pourrait s'agir d'une entreprise de remorqueurs qui vient apporter un secours immédiat pour empêcher qu'un navire s'échoue sur le rivage. On parvient donc à le retenir et à l'empêcher de percuter la terre ferme, mais cela nécessite beaucoup de travail. Or, il se peut que cette entreprise utilise ses bateaux à d'autres fins. Elle s'est engagée à s'en servir pour toutes sortes d'autres usages. Peut-elle ainsi rompre tous ses contrats avec ses autres clients pour aller passer peut-être trois mois à renflouer un bateau qui se trouve au fond de l'eau ou à le démanteler ou quelque chose de ce genre? Si le gouvernement veut confier cette tâche à quelqu'un, il devrait lancer un appel d'offres et trouver les gens disposés à faire le travail, retenir les services d'une entreprise de sauvetage pour renflouer le bateau, au lieu d'obliger les entreprises à accomplir ce travail, sous la menace de conséquences pénales. Il s'agit de non-propriétaires. D'un point de vue commercial, nous ne trouvons pas que c'est juste.

The Chair: They're almost contracted employees, are they not?

Mr. Caldwell: Who is?

The Chair: The harbour authority, on behalf of the government, right? Isn't that what you said earlier? They're employees of the harbour authority, but the harbour authority is another body?

Mr. Caldwell: Perhaps the witness tomorrow can explain it better, but basically they have a lease. It's called a lease, but it's not really a lease. They pay a dollar or \$10 or something, and they have the mandate to operate and manage the harbour authority or the government docks. But they're volunteer boards of directors. It varies from harbour authority to harbour authority, but there's usually a full-time employee who manages it with boards of directors and that's roughly the situation.

Senator Gagné: Are you aware of any problems right now, having port authorities or municipalities that are refusing to do the work around this?

Mr. Caldwell: There isn't currently a directive regime, so they haven't been directed; but they have lots of problem vessels that they haven't dealt with because they don't have the money to do it.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: Captain Bender, I would like to express our gratitude for the services rendered to your country. I feel very uncomfortable as a senator to have a bill before me that misses an opportunity to recognize the sacrifice of hundreds of lives and to recognize those places where ships, both civilian and military, have sunk. In my opinion, we are missing a unique opportunity. I feel especially uncomfortable because other countries have recognized Canadian ships on their territory, when we, through this bill, could have recognized these human sacrifices.

Mr. White, how do you explain this missed opportunity?

Mr. White: Thank you for your question, senator.

[*English*]

We have not really had an opportunity to bring the issue to the spotlight. It was through Captain Bender's initiative, research, efforts and some of the media attention that he received in early January 2018 that had really prompted some of my support for everything that he has done. All of the work that I've come and presented at committee today is certainly based on his research.

Le président : Ce sont presque des employés contractuels, n'est-ce pas?

M. Caldwell : Qui donc?

Le président : L'administration portuaire fait le travail au nom du gouvernement, pas vrai? N'est-ce pas ce que vous avez dit tout à l'heure? Ce sont des employés de l'administration portuaire, mais l'administration portuaire est une autre entité?

M. Caldwell : Le témoin de demain pourra peut-être donner une meilleure explication, mais en gros, ils ont un bail. On appelle cela un bail, mais ce n'en est pas vraiment un. Ils paient 1 \$ ou 10 \$ ou peu importe, et ils ont le mandat d'exploiter et de gérer l'administration portuaire ou les quais du gouvernement. Toutefois, il s'agit de conseils d'administration constitués de bénévoles. Cela varie d'une administration portuaire à l'autre, mais il y a d'habitude un employé à temps plein qui s'occupe de la gestion, en collaboration avec les conseils d'administration. Voilà grosso modo la situation.

La sénatrice Gagné : Êtes-vous au courant de problèmes actuels mettant en cause des administrations portuaires ou des municipalités qui refusent d'exécuter ce genre de travail?

M. Caldwell : Comme il n'y a pas actuellement de régime de directives, les administrations portuaires n'ont pas reçu d'instructions à cet égard, mais elles sont aux prises avec de nombreux bâtiments problématiques qu'elles n'ont pas encore enlevés, faute d'argent.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : Capitaine Bender, je tiens à vous transmettre toute notre reconnaissance pour les services rendus à votre pays. Je me sens vraiment mal à l'aise, en tant que sénateur, d'être saisi d'un projet de loi qui manque une occasion de reconnaître le sacrifice de centaines de vies et de reconnaître ces lieux où des navires, aussi bien civils que militaires, ont coulé. À mon avis, nous manquons une chance unique. Je me sens surtout mal à l'aise parce que d'autres pays ont reconnu des navires canadiens sur leur territoire, alors que nous, grâce à ce projet de loi, aurions pu reconnaître ces sacrifices humains.

Monsieur White, comment expliquez-vous cette occasion manquée?

M. White : Merci de votre question, monsieur le sénateur.

[*Traduction*]

Nous n'avons pas vraiment eu l'occasion de braquer les projecteurs sur le problème. C'est grâce à l'initiative, aux recherches et aux efforts du capitaine Bender et grâce à une certaine couverture médiatique qu'il a reçue au début de 2018 que je me suis empressé d'appuyer tout ce qu'il a accompli. Le travail que je suis venu présenter au comité aujourd'hui repose

There's no credit to be taken other than to give it to Captain Bender.

Rather than, I suppose, speculating on why Canada has missed an opportunity here, one reason we might suggest is that our wrecks are currently in locations where there hasn't been too much of an opportunity for major salvaging or desecration, although there has been some evidence that has come to light in the press that would suggest that some of our wrecks are at risk. If you were to look at some of what's happening to royal navy ships, some Dutch ships in the Java Sea off of Indonesia, you'll see mass graves, you'll see bones put into plastic bags mixed together and left in very horrendous conditions and in a disrespectful manner. I would hope the committee would seize on the opportunity to at least move something forward here.

Senator Manning: If I could take a moment, back in another life I served on the harbour authority in my hometown in Newfoundland and Labrador, and it's 100 per cent on a volunteer basis. As Mr. Caldwell touched on, we had a part-time employee for the fishing season that would clean the wharves, clean up the garbage, but basically it's a 100 per cent volunteer basis.

The annual budget for our harbour authority wouldn't cover the costs of this meeting here today. The budget was a collection of fees from people who use the harbour and so on. Some harbours were large, and some were small, but placing the responsibility on these volunteers would be the wrong thing to do.

I'll keep my questions for the harbour authorities for tomorrow.

I would also like to add to the comments of my colleagues: Captain Bender, thank you for your service to our country and certainly your comrades, lest we forget.

I'm in the process of working on an amendment to Bill C-64 to address some of the concerns that Captain Bender has raised. I just want to get some clarification. There is some discussion about heritage vessels, and what "heritage vessel" would mean. Do you see any difference in what would be deemed to be a "heritage vessel" versus a military vessel that constitutes a war grave?

Capt. Bender: That's a difficult question to answer. Because of my service, I come down on the side of warships and merchant ships as being ocean war graves. Whether they are of heritage value is an emotional decision or maybe a political decision. My concern is for the hundreds of Canadian sailors

indéniablement sur ses recherches. Tout le mérite revient au capitaine Bender.

Sans vouloir émettre des conjectures sur les raisons pour lesquelles le Canada a manqué ici une occasion, je dirais que c'est, en partie, parce que nos épaves se trouvent actuellement dans des endroits qui ne permettent pas trop d'importantes opérations d'assistance ou qui sont à l'abri de risques de profanation, même si des informations révélées dans la presse laissent entendre que certaines de nos épaves sont à risque. Si vous examiniez ce qui se passe aux navires de la marine royale ou à certains navires hollandais dans la mer de Java, au large de l'Indonésie, vous verriez des fosses communes, des ossements placés pêle-mêle dans des sacs en plastique et laissés dans des conditions tout à fait horribles, sans aucun respect. J'espère que le comité profitera de l'occasion de proposer, à tout le moins, une mesure à cet égard.

Le sénateur Manning : Si je peux me le permettre, dans une autre vie, j'ai fait partie de l'administration portuaire de ma ville, à Terre-Neuve-et-Labrador, et ce, de façon entièrement bénévole. Comme M. Caldwell l'a expliqué, nous avions un employé à temps partiel pour la saison de pêche, qui s'occupait de nettoyer les quais et de ramasser les déchets, mais, en gros, c'est fondé entièrement sur le bénévolat.

Le budget annuel de notre administration portuaire ne couvrirait pas les coûts de notre réunion d'aujourd'hui. Le budget reposait sur la perception de frais auprès des utilisateurs du port et tout le reste. Certains ports étaient grands alors que d'autres étaient petits, mais on aurait tort de rejeter la responsabilité sur ces bénévoles.

Je vais garder mes questions pour les représentants des administrations portuaires qui témoigneront demain.

J'aimerais également renchérir sur les propos de mes collègues : capitaine Bender, merci des services que vous avez rendus à notre pays, et il en va certainement de même pour vos compagnons d'armes. N'oublions jamais.

Je travaille actuellement à l'élaboration d'un amendement au projet de loi C-64 pour donner suite à certaines des préoccupations soulevées par le capitaine Bender. Je voudrais simplement obtenir quelques précisions. Il y a des discussions sur les navires patrimoniaux et sur la définition possible de ce concept. Voyez-vous une différence entre un « navire patrimonial » et un navire militaire qui constitue une sépulture de guerre?

Capv Bender : Il est difficile de répondre à cette question. En raison de mon service, je souscris à l'idée que les navires de guerre et les navires marchands sont des sépultures de guerre marines. Quant à la question de savoir s'ils ont une valeur patrimoniale, c'est là une décision émotive, voire politique. Je

whose remains are contained in these ocean war graves and who have been ignored for three quarters of a century.

If you wish to call them heritage sites, that's okay with me. As far as I'm concerned, I prefer to stick with the term "ocean war graves" and leave it at that.

Mr. White: To build on what Captain Bender has said, the significance of his idea of an ocean war grave is that heritage would capture the property aspects — the physical steel, the ships — in the same way you could say a coffin is a wooden or metal box. But the significance behind it is that there are human remains involved. That's where I feel — and perhaps Captain Bender might offer the same opinion — that the heritage laws would fail to capture that significance. That's why we would advocate for additional penalties relating to disturbing a body or grave site.

Senator Manning: Thank you.

Captain Bender, in your remarks, you said that the Government of Canada could draft new legislation similar to the United Kingdom's Protection of Military Remains Act 1986 in order to protect Canada's ocean war graves. But in that particular legislation, they don't refer to them as "ocean war graves."

Capt. Bender: No, they don't actually use that term.

Senator Manning: But it's the same thing, and at the end of the day, you believe this legislation, similar to that legislation, will cover that?

Capt. Bender: Yes.

Senator MacDonald: I thank the three of you for your testimony today. I'm going to direct my questions to Captain Bender. Before I ask you a question, I'm curious: On which coast did you serve in the navy — Halifax, Cape Breton or Britain?

Capt. Bender: I've served on both coasts. I served in submarines, on destroyers and frigates on the East Coast, and I actually took one ship from Halifax around to Esquimalt and served on the West Coast as well.

I joined the Canadian Forces Naval Reserve at HMCS *Hunter* in Windsor, Ontario.

Senator MacDonald: My father and his older brother both served in the Merchant Marine, and I had three other uncles in the navy during the Second World War. It always struck me — and I think this is part of the problem — that the Merchant Marine was never appreciated the way it should be, either in the early years by the Legion, quite frankly, and by the authorities in general. My father and his brother spent many dangerous months

m'inquiète du sort des centaines de marins canadiens dont les restes gisent dans ces sépultures de guerre marines et qui ont été négligés pendant trois quarts de siècle.

Si vous voulez les appeler des sites patrimoniaux, je n'y vois pas d'inconvénient. Pour ma part, je préfère m'en tenir à l'expression « sépultures de guerre marines », sans plus.

M. White : Pour enchaîner sur ce que le capitaine Bender vient de dire, l'importance de son idée de sépulture de guerre marine tient au fait qu'un bien patrimonial engloberait les aspects matériels — par exemple, l'acier, les navires —, un peu comme si on disait qu'un cercueil est une caisse en bois ou en métal. Or, la présence de restes humains revêt une importance particulière. Voilà l'aspect qui, selon moi — et le capitaine Bender serait peut-être du même avis —, ne serait pas pris en compte dans les lois sur le patrimoine. C'est pourquoi nous préconisons des sanctions supplémentaires liées à la perturbation de restes humains ou de lieux de sépulture.

Le sénateur Manning : Merci.

Capitaine Bender, dans votre exposé, vous avez dit que le gouvernement du Canada pourrait rédiger une nouvelle législation semblable à la Protection of Military Remains Act de 1986 du Royaume-Uni afin de protéger les sépultures de guerre marines du Canada. Cependant, dans cette loi, on ne les appelle pas « sépultures de guerre marines ».

Capv Bender : En effet, cette expression n'y est pas utilisée.

Le sénateur Manning : Il n'empêche que cela désigne la même chose et, au bout du compte, vous estimez que ce projet de loi, à l'instar de la loi britannique, englobera ce concept?

Capv Bender : Oui.

Le sénateur MacDonald : Je vous remercie tous les trois de vos témoignages aujourd'hui. Mes questions s'adressent au capitaine Bender. Avant de vous les poser, je suis curieux de savoir une chose : sur quelle côte avez-vous servi dans la Marine — à Halifax, au Cap-Breton ou en Grande-Bretagne?

Capv Bender : J'ai servi sur les deux côtes. J'ai servi à bord de sous-marins, de contre-torpilleurs et de frégates sur la côte Est, et j'ai pris un navire de Halifax jusqu'à Esquimalt pour aller servir sur la côte Ouest.

Je me suis enrôlé dans la Réserve navale des Forces canadiennes sur le NCSM *Hunter* à Windsor, en Ontario.

Le sénateur MacDonald : Mon père et son frère aîné ont tous deux servi dans la marine marchande, et j'avais trois autres oncles dans la Marine durant la Seconde Guerre mondiale. J'ai toujours été frappé par le fait — et, à mon avis, c'est là une partie du problème — que la marine marchande n'a jamais été appréciée à sa juste valeur, que ce soit, bien franchement, par la Légion pendant les premières années ou par les autorités en

on the sea, sailing out of Louisbourg on the East Coast of Cape Breton during the war, with supplies. My father's baby brother who served in Newfoundland was in the Army and deemed to be serving overseas. He was a full Legion member. My father and his brother could never be Legion members. They could be only club members, although their work was much more dangerous at the time.

Why would the government speak to the British authorities and tell them they wouldn't support this measure? What was their objection?

Capt. Bender: I really don't know why the government objected. I have a copy of an email I received, which tells me what the Government of Canada did. I can read just a sentence, if you wish.

Senator MacDonald: Please.

Capt. Bender: It says:

I'm following up on the request of our office to provide a letter to the British High Commission regarding sunk warships. The Government of Canada will not be providing a letter in support for this project.

Senator MacDonald: Does it say what part of the government it came from — what authority?

Capt. Bender: This email comes from the office of Member of Parliament Karen McCrimmon.

Mr. White: I know officials from Global Affairs Canada are scheduled to speak next, but from my understanding, the express concern was the feeling that international law would have been sufficient to provide protection. So neither limited domestic law was necessary nor was a formal request on this matter. That might be something of interest for the committee to follow up on.

Senator MacDonald: But, of course, international law wouldn't impact wrecks in domestic waters. I think of the SS *Rose Castle*. There were two people on it from my hometown who were drowned when it was sunk by a German vessel in 1942. Why wouldn't those concerns apply?

Mr. White: That's something I would be interested in receiving more information about. Our opinion would be that the best countries to enforce protections would be those who have the wrecks in their territorial waters.

Senator MacDonald: I would think so. Thank you.

général. Mon père et son frère ont passé de longs mois dangereux en mer; ils sont partis de Louisbourg, sur la côte est du Cap-Breton, durant la guerre pour aller livrer des fournitures. Le frère cadet de mon père, qui a servi à Terre-Neuve, était dans l'armée et il a été réputé avoir servi à l'étranger. Il était membre à part entière de la Légion. Par contre, mon père et son frère ne pouvaient jamais être légionnaires. Ils avaient seulement le droit d'être membres du club, même si leur travail était beaucoup plus dangereux à l'époque.

Pourquoi le gouvernement aurait-il parlé aux autorités britanniques pour leur dire qu'il n'appuierait pas cette mesure? Quelle était son objection?

Capv Bender : Je ne sais vraiment pas pourquoi le gouvernement s'y est opposé. J'ai une copie d'un courriel que j'ai reçu, dans lequel on me dit ce que le gouvernement du Canada a fait. Je peux vous lire une phrase, si vous voulez.

Le sénateur MacDonald : Oui, s'il vous plaît.

Capv Bender : La voici :

Je vous écris afin de donner suite à la demande de notre bureau pour envoyer une lettre au haut-commissariat britannique au sujet des épaves de navires de guerre. Le gouvernement du Canada ne fournira pas de lettre à l'appui de ce projet.

Le sénateur MacDonald : Est-ce qu'on précise la section du gouvernement ou l'autorité qui en est à l'origine?

Capv Bender : Ce courriel vient du bureau de la députée Karen McCrimmon.

M. White : Je sais que les fonctionnaires d'Affaires mondiales Canada viendront témoigner après nous, mais si j'ai bien compris la préoccupation exprimée, le gouvernement estimait que le droit international aurait suffi à assurer une protection, d'où l'inutilité d'adopter une loi nationale limitée ou de faire une demande officielle à ce sujet. Le comité aurait peut-être intérêt à faire un suivi là-dessus.

Le sénateur MacDonald : Toutefois, bien entendu, le droit international n'aurait aucun effet sur les épaves en eaux intérieures. Je pense au SS *Rose Castle*, qui a coulé après avoir été attaqué par un navire allemand et au bord duquel deux personnes de ma ville ont perdu la vie en 1942. Pourquoi ces préoccupations ne s'appliqueraient-elles pas?

M. White : C'est quelque chose sur lequel j'aimerais obtenir de plus amples renseignements. À notre avis, les pays les mieux placés pour appliquer des mesures de protection seraient ceux qui ont des épaves dans leurs eaux territoriales.

Le sénateur MacDonald : J'en conviens. Merci.

The Chair: Global Affairs has cancelled coming. They sent an email around, which I'll have the clerk distribute to everybody.

Senator Simons: Senator MacDonald stole my first question. I will say that although I'm from Alberta and sometimes suffer from maritime blindness, my late father-in-law, who was a Saskatchewan farm boy, also served in the Merchant Marine at the very end of the war. People on the Prairies are aware that we have oceans too.

I have questions for Captain Bender and Mr. White.

I understand perfectly what you're saying about ocean war wrecks being particularly emotionally sensitive, but is there ever a point in your mind where there would be a historic or scientific justification for exploring a wreck? I don't mean by some reality TV show where they go diving for bones, but do you think there would ever be a time when there would be a justification for an academic research project? As history gets further and further away from the present, at what point does it become a valid archaeological enterprise as opposed to a desecration?

Capt. Bender: I would have no objection to archaeological examinations of these ships. My concern is that the facilities for sport diving are so refined now that there are people diving down to these ships and taking things away, including human remains. That's the thing I am concerned about.

There is certainly archaeological significance to some of these ships. I don't think there is for any of the Canadian ships, because they are too small and relatively insignificant. The British, Dutch and U.S. ships that were sunk in the Java Sea, for example, are battleships and are significant in and of themselves.

The problem is there is evidence that none of these ships remain because people have dived down and taken every scrap of them. The only evidence is an indentation in the bottom of the ocean.

Senator Simons: Is there anything in the British legislation that allows for legitimate research?

Capt. Bender: Yes, there is. I'm not especially familiar with it. There are archaeological surveys going on all the time in the U.K.

Senator Simons: We're talking about ships that sank during the Second World War. What if a military ship went down today because of an accident, not because of enemy action, or 20 years from now if it were because of enemy action, would this be as

Le président : Les représentants d'Affaires mondiales ont annulé leur comparution. Ils ont envoyé un courriel, que je demanderai à la greffière de distribuer à tout le monde.

La sénatrice Simons : Le sénateur MacDonald m'a volé ma première question. Je dirai que, même si je viens de l'Alberta et que je souffre parfois de cécité face aux enjeux océaniques, mon regretté beau-père, qui a grandi sur une ferme en Saskatchewan, avait également servi dans la marine marchande à la fin de la guerre. Les gens des Prairies sont donc conscients, eux aussi, que notre pays est bordé d'océans.

J'ai des questions à poser au capitaine Bender et à M. White.

Je comprends parfaitement ce que vous dites au sujet des sépultures de guerre marines, à savoir qu'elles constituent une question délicate qui suscite des émotions, mais d'après vous, y a-t-il un moment où il serait justifié, sur le plan historique ou scientifique, de permettre l'exploration d'une épave? Je ne parle pas d'une émission de télé-réalité où des plongeurs vont chercher des ossements, mais pensez-vous qu'il serait un jour justifié de mener un projet de recherche universitaire? Au fur et à mesure que l'histoire s'éloigne du présent, à quel moment une telle intervention devient-elle une recherche archéologique valable plutôt qu'une profanation?

Capv Bender : Je n'aurais aucune objection aux examens archéologiques de ces navires. Ce qui m'inquiète, c'est que les équipements de plongée sportive sont tellement perfectionnés de nos jours que des gens peuvent plonger en profondeur jusqu'à l'emplacement de ces navires et ramasser des choses, y compris des restes humains. Voilà ce qui me préoccupe.

Manifestement, certains de ces navires revêtent une importance archéologique. Je ne pense pas que ce soit le cas pour les navires canadiens parce qu'ils sont trop petits et relativement anodins. Les navires britanniques, hollandais et américains qui ont coulé dans la mer de Java, par exemple, sont des cuirassés et, en tant que tels, ils sont importants.

Le problème, c'est qu'il ne reste aucun vestige de ces navires, comme l'attestent les faits, parce que des plongeurs sont allés récupérer tous les morceaux. La seule preuve, c'est la présence d'un creux au fond de l'océan.

La sénatrice Simons : Y a-t-il une disposition quelconque dans la loi britannique qui permet la tenue d'une recherche légitime?

Capv Bender : Oui, il y en a. Je ne connais pas particulièrement bien cette loi. Sachez toutefois que des fouilles archéologiques sont constamment menées au Royaume-Uni.

La sénatrice Simons : Nous parlons de navires qui ont sombré durant la Seconde Guerre mondiale. Qu'arriverait-il si un navire militaire coulait aujourd'hui à cause d'un accident, et non à cause d'une attaque ennemie, ou que se passerait-il si, dans 20

you're imagining it, legislation specifically governing ships that were lost between 1939 and 1945, or would you imagine a piece of legislation that could be used into the future even if the sinking of the ship was not in combat?

Capt. Bender: My definition of an ocean war grave does limit them to ships that were lost during the Battle of the Atlantic, from 1939 to 1945. Now, not every ship was lost due to enemy action. Some ships were lost because of bad weather. I have a record of one ship that was lost because it was in collision with somebody. The essence is that every one of these ocean war graves contains the remains of sailors; therefore, they should be distinctive.

Senator Simons: Mr. White, what do you think about more contemporary tragedies? Should the protection go forward, in your mind?

Mr. White: Senator, I concur with Captain Bender's comments. The benefit of the U.K. legislation is twofold. First, access to the wrecks would be limited to the discretion of the minister responsible. So the subjects or archaeological values or a documentary, those things could be allowed if a request was made to the minister and granted. So at least there is a control mechanism.

Second, the legislation that applies in the U.K. can be forward-looking. Our concern, as previously expressed to the house committee, is that the heritage provisions under Parks Canada would apply to wrecks that are 50 years old at a minimum. So if something happened tomorrow or in the future, it wouldn't necessarily be covered. That is why we would view an amendment to Bill C-64 as an interim measure with hopeful stand-alone legislation in the future.

The Chair: Thank you, witnesses, very much.

Before I introduce the next guests, I would like to introduce Senator Donna Dasko who will be a new permanent member of the Standing Senate Committee on Transport and Communications. Welcome.

Our second panel is Ms. Ellen Bertrand, Director, Cultural Heritage Strategies; Ms. Mary Lou Doyle, Manager, Cultural Heritage Policies and Legislation; and Marc-André Bernier, Underwater Archaeology Manager.

Ms. Bertrand, I understand you're starting. The floor is yours.

ans, il y avait un naufrage à cause d'une opération de l'ennemi? Cette mesure législative s'appliquerait-elle comme vous l'imaginez, sachant que le projet de loi vise strictement les navires perdus entre 1939 et 1945, ou entrevoyez-vous une mesure législative qui pourrait être utilisée à l'avenir, même si le naufrage du navire n'a pas eu lieu en situation de combat?

Capv Bender : Ma définition de sépulture de guerre marine se limite aux navires qui ont été perdus durant la bataille de l'Atlantique, de 1939 à 1945. Cela dit, ce ne sont pas tous les navires qui ont été perdus en raison d'interventions ennemies. Certains navires ont fait naufrage à cause de mauvaises conditions météorologiques. J'ai le dossier d'un navire qui a été détruit lorsqu'il est entré en collision avec quelqu'un. L'essentiel, c'est que chacune de ces sépultures de guerre marines contient les restes de marins; il faudrait donc faire une distinction.

La sénatrice Simons : Monsieur White, que pensez-vous des tragédies plus contemporaines? La protection devrait-elle s'appliquer, selon vous?

M. White : Sénatrice, je souscris aux observations du capitaine Bender. La loi britannique comporte un double avantage. Premièrement, l'accès aux épaves serait limité à la discrétion du ministre responsable. Il serait donc permis d'effectuer des études ou des recherches ayant une valeur archéologique ou de réaliser des documentaires si une demande était présentée au ministre et qu'elle était acceptée. Il y a donc, à tout le moins, un mécanisme de contrôle.

Deuxièmement, la loi en vigueur au Royaume-Uni peut être prospective. Notre préoccupation, comme nous l'avons déjà dit au comité de la Chambre, c'est que les dispositions en matière de patrimoine qui relèvent de Parcs Canada s'appliqueraient aux épaves qui datent d'au moins 50 ans. Par conséquent, si quelque chose arrivait demain ou à l'avenir, ce ne serait pas nécessairement couvert. C'est pourquoi nous considérons un amendement au projet de loi C-64 comme une mesure intérimaire, dans l'espoir que le tout soit suivi d'une loi distincte à l'avenir.

Le président : Merci beaucoup, chers témoins.

Avant de passer à nos prochains témoins, j'aimerais vous présenter la sénatrice Donna Dasko, qui sera une nouvelle membre permanente du Comité sénatorial permanent des transports et des communications. Bienvenue.

Voici notre deuxième groupe de témoins : Mme Ellen Bertrand, directrice, Stratégies du patrimoine culturel, Mme Mary Lou Doyle, gestionnaire, Politiques du patrimoine culturel et législation, et Marc-André Bernier, gestionnaire, Archéologie subaquatique.

Madame Bertrand, je crois comprendre que c'est vous qui commencez. La parole est à vous.

Ellen Bertrand, Director, Cultural Heritage Strategies, Parks Canada: Good morning, Mr. Chair and members of the committee. It is a privilege to appear before you today to discuss the role of Parks Canada in the protection and management of heritage wrecks in Canada in the context of this study of Bill C-64.

Parks Canada protects and presents nationally significant examples of Canada's natural and cultural heritage, and administers 47 national parks, four national marine conservation areas and 171 national historic sites.

The Parks Canada Agency Act established Parks Canada as the federal lead for matters related to archaeology and built heritage. Over the past 50 years, Parks Canada has built an international reputation as a leader in the field of underwater archaeology through work on projects such as the excavation of the 16th century Basque whaling ship in Red Bay, Labrador. We're the only government entity in Canada with an operational capacity for evaluating and managing heritage wrecks, an expertise provided by a team led by my colleague Marc-André Bernier. A high-profile example of this expertise is the recent research that his team has undertaken on the wrecks of Sir John Franklin ships HMS *Erebus* and HMS *Terror* in Nunavut.

Under the Canada Shipping Act 2001, which is still in force, the Minister of Transport and the minister responsible for Parks Canada have joint authority for the making of regulations for the protection and preservation of wrecks that have heritage value. These regulatory authorities came into force in 2007, but no such regulations have yet been introduced. Bill C-64 would transfer these authorities to section 131 of the new act. Regulations, whether developed under the existing or new legislation, would establish a definition of heritage wrecks that would be exempt from certain salvage provisions such as entitlement to a salvage award, which could include the wreck itself.

These regulatory authorities would allow for the creation of an inventory of heritage wrecks and a requirement to report new discoveries. They would also define activities directed at heritage wrecks that would require a permit, which could include searching for heritage wrecks, excavation and removal of artifacts.

Of the thousands of historic shipwrecks in Canada, a small but significant portion are military wrecks. In addition to the wrecks of vessels and airplanes belonging to Canadian Forces, Parks Canada estimates that at least 50 military wrecks belonging to foreign governments have been located in Canadian waters.

Ellen Bertrand, directrice, Stratégies du patrimoine culturel, Parcs Canada : Monsieur le président, distingués membres du comité, bonjour. C'est un honneur pour moi de me présenter devant vous aujourd'hui pour discuter du rôle de Parcs Canada dans la protection et la gestion des épaves à valeur patrimoniale du Canada dans le contexte de cette étude sur le projet de loi C-64.

Parcs Canada protège et met en valeur des exemples significatifs — du point de vue national — du patrimoine naturel et culturel du Canada, et il gère 47 parcs nationaux, 4 aires marines nationales de conservation et 171 lieux historiques nationaux.

La Loi sur l'Agence Parcs Canada fait de Parcs Canada l'organisme fédéral responsable de tout ce qui a trait à l'archéologie et au patrimoine bâti. Au cours des 50 dernières années, Parcs Canada s'est forgé une réputation à l'échelle mondiale comme chef de file dans le domaine de l'archéologie subaquatique grâce à des projets comme les fouilles d'une baleinière basque du XVI^e siècle à Red Bay, au Labrador. Il est actuellement le seul organisme gouvernemental du Canada qui possède la capacité opérationnelle voulue pour évaluer et gérer les épaves à valeur patrimoniale. Ce savoir-faire est prodigué par l'équipe que dirige mon collègue, Marc-André Bernier. Parmi les exemples très médiatisés des travaux de cette équipe, mentionnons les recherches menées récemment par nos archéologues subaquatiques sur les épaves des navires de sir John Franklin, le HMS *Erebus* et le HMS *Terror*, au Nunavut.

En vertu de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, qui est toujours en vigueur, le ministre des Transports et le ministre responsable de Parcs Canada ont conjointement le pouvoir d'instituer des règlements pour protéger et préserver les épaves à valeur patrimoniale. Ces pouvoirs de réglementation sont entrés en vigueur en 2007, mais aucun règlement du genre n'a encore été adopté. Selon le projet de loi C-64, ces pouvoirs seront dorénavant régis par l'article 131 de la nouvelle loi. Qu'il soit adopté en vertu de la loi existante ou de la nouvelle loi, le règlement définira le terme « épave à valeur patrimoniale » afin qu'il soit exempt de certaines dispositions liées aux opérations d'assistance, comme l'admissibilité à une indemnité de sauvetage, qui pourrait viser l'épave proprement dite.

Ces pouvoirs de réglementation permettront la création d'un répertoire des épaves à valeur patrimoniale et imposeront une exigence liée à la déclaration des nouvelles découvertes. Le règlement définira également les activités nécessitant un permis, comme la recherche d'épaves à valeur patrimoniale, la tenue de fouilles et le retrait d'artefacts.

Les épaves militaires ne représentent qu'une petite proportion des milliers d'épaves historiques que l'on trouve au Canada, mais elles n'en sont pas moins importantes. Parcs Canada estime qu'on a repéré dans les eaux canadiennes au moins 50 épaves militaires appartenant à des gouvernements étrangers, lesquelles

Perhaps another 100 remain undiscovered. Approximately 90 per cent of historic military wrecks in Canadian waters are the property of foreign governments including the United Kingdom, France and the United States.

In some cases, Parks Canada has been identified by a foreign government to act on its behalf in ensuring the appropriate management of these wrecks. For example, the management of the wrecks of HMS *Erebus* and HMS *Terror* in Nunavut was governed by a memorandum of understanding between Canada and the United Kingdom until April 2018. At that time, Canada and the Inuit became co-owners of the two ships as a result of the United Kingdom's official gift to Canada.

Under future heritage wreck regulations, Canada would be able to protect these foreign military wrecks from unauthorized disturbance if there were greater clarity regarding the application of regulations to military vessels.

As currently drafted subclause 5(1) of Bill C-64 excludes the application of the proposed legislation to military vessels and aircraft. This exclusion is intended to ensure that federal legislation does not interfere with military activities of naval vessels and to respect the sovereign immunity of foreign warships.

In the context of protecting ocean war graves, the Department of Justice has confirmed that there is legal uncertainty as to whether the heritage wreck regulations under the Canada Shipping Act, 2001 or as transferred to Bill C-64 could be applied to wrecks of military vessels and aircraft. An amendment to Bill C-64 would clarify that military wrecks can be included in the protections afforded by regulation and would allow Parks Canada to work closely with its counterparts in the Department of National Defence to determine how best to draft such regulations to ensure the protection of military wrecks, while at the same time ensuring there is no interference with the operational activities of military vessels.

Wrecks, as you have heard, are often the final resting place of those who perished on board. Almost all Royal Canadian Navy vessels that sank in Canadian waters have had at least one loss of life. However, human remains are found on other wrecks as well.

[Translation]

The sinking of RMS *Empress of Ireland* is witness to this tragic reality: When it sank in the St. Lawrence estuary in 1914, more than a thousand passengers and crew members lost their lives, making this the worst peacetime naval disaster in Canadian

viennent s'ajouter aux épaves de navires et d'avions des Forces canadiennes. Il pourrait y en avoir une centaine d'autres qui n'ont pas encore été découvertes. Quelque 90 p. 100 des épaves militaires historiques se trouvant en eaux canadiennes appartiennent à un gouvernement étranger, dont le Royaume-Uni, la France et les États-Unis.

Dans certains cas, Parcs Canada a reçu d'un gouvernement étranger le mandat d'assurer en son nom une gestion adéquate de ces épaves. Par exemple, la gestion des épaves du HMS *Erebus* et du HMS *Terror*, au Nunavut, était régie par un protocole d'entente entre le Canada et le Royaume-Uni jusqu'en avril 2018, c'est-à-dire jusqu'au moment où le Royaume-Uni en a fait officiellement don et que le Canada et les Inuits en sont devenus copropriétaires.

Aux termes d'un futur règlement sur les épaves à valeur patrimoniale, le Canada pourra assurer à ces épaves militaires étrangères une protection contre les perturbations non autorisées. Il suffira pour cela de clarifier la façon dont le règlement s'appliquera aux bâtiments militaires.

Dans son libellé actuel, le paragraphe 5(1) du projet de loi C-64 soustrait les bâtiments et les aéronefs militaires à l'application de la loi proposée. Cette exclusion cherche à éviter que les lois fédérales n'entravent les activités militaires de la marine et à assurer le respect de l'immunité des bâtiments de guerre des États souverains.

Dans le contexte de la protection des sépultures de guerre marines, le ministère de la Justice a confirmé l'existence d'un flou juridique, à savoir si le règlement sur les épaves à valeur patrimoniale qui serait institué en vertu de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada ou du projet de loi C-64 pourrait s'appliquer aux épaves de bâtiments et d'aéronefs militaires. Un amendement pourrait être apporté au projet de loi C-64 afin de préciser que la protection accordée par règlement s'étendra aux épaves militaires, et pour permettre à Parcs Canada de travailler en collaboration étroite avec ses homologues du ministère de la Défense nationale pour rédiger le meilleur règlement possible, lequel veillerait à assurer la protection des épaves militaires tout en évitant de nuire aux activités opérationnelles des bâtiments militaires.

Les épaves deviennent souvent le dernier lieu de repos de ceux et celles qui périssent à bord. Presque tous les navires de la Marine royale canadienne qui ont sombré en eaux canadiennes ont causé la mort d'au moins une personne. Cependant, il arrive que l'on découvre des restes humains dans d'autres épaves.

[Français]

Le naufrage du RMS *Empress of Ireland* témoigne de cette réalité déchirante. Lorsque le paquebot a sombré dans l'estuaire du Saint-Laurent en 1914, plus d'un millier de passagers et de membres d'équipage ont perdu la vie, ce qui a fait de cette

history. After years of plunder, the Province of Quebec adopted extraordinary judicial measures to protect this particular wreck.

For its part, the proposed heritage wreck regulations would automatically protect these underwater grave sites from unauthorized disturbance. This regulation would also help the Government of Canada to ratify international agreements to protect shipwrecks in international waters, many of which contain human remains.

In 2001, Canada and 85 other countries voted in favour of the UNESCO Convention on the Protection of Underwater Cultural Heritage. Currently, 58 state parties have ratified to the Convention. Prior to ratification, Canada would need to demonstrate that adequate measures are in place to protect underwater cultural heritage, including heritage wrecks.

[English]

Similarly, Canada worked with the U.S., the U.K. and France to draft an agreement to protect the wreck of the RMS *Titanic* which rests at the edge of Canada's extended continental shelf beyond the 200 nautical mile limit of the exclusive economic zone.

Over 1,500 lives were lost on the *Titanic*. Since the wreck was discovered in 1985, explorers have penetrated the hull and over 5,900 artifacts have been removed, largely for commercial purposes. While the agreement is not yet in force, it promotes *in situ* preservation of the wreck as a memorial and an historic site.

The proposed heritage wreck regulations could be extended extra territorially to provide legal tools to regulate activities of Canadian nationals and vessels directed at the *Titanic*.

The introduction of regulations and an assurance that they could apply to military vessels would provide an effective solution to protect all heritage wrecks under Canadian jurisdiction including those that may be considered ocean war graves. To that end, Parks Canada is continuing to review past work in this area and has had preliminary discussions with Transport Canada, the Department of National Defence and Veterans Affairs regarding options to develop a regulatory regime for the protection of heritage wrecks under the existing joint regulatory authority.

tragédie le pire désastre maritime en temps de paix de l'histoire du Canada. Après des années de pillage, la province de Québec a adopté des mesures juridiques extraordinaires pour protéger cette épave en particulier.

Pour sa part, le règlement proposé pour protéger les épaves à valeur patrimoniale protégerait automatiquement ce type de sépulture sous-marine des perturbations non autorisées. Un tel règlement aiderait également le Canada à ratifier des accords internationaux visant à protéger les épaves à l'échelle internationale, y compris celles où on trouve des restes humains.

En 2001, le Canada et 85 autres pays ont voté en faveur de la Convention sur la protection du patrimoine culturel subaquatique de l'UNESCO. Les États membres ont convenu de collaborer à la protection du patrimoine culturel subaquatique des hautes mers se trouvant sur leur territoire. À ce jour, 58 États parties ont signé la convention. Avant de la ratifier, le Canada doit prouver qu'il a pris des mesures nécessaires pour protéger le patrimoine culturel subaquatique, y compris les épaves à valeur patrimoniale.

[Traduction]

De la même façon, le Canada a collaboré avec les États-Unis, le Royaume-Uni et la France à la rédaction d'un accord visant à protéger l'épave du RMS *Titanic*, qui repose à la limite du plateau continental du Canada, au-delà de la limite des 200 milles nautiques de la zone économique exclusive.

Ce naufrage a fait plus de 1 500 victimes — 1 517, pour être exact. Depuis la découverte de l'épave, en 1985, des explorateurs ont pénétré dans la coque et en ont retiré plus de 5 900 artefacts, en grande partie à des fins commerciales et lucratives. Même si l'accord n'est pas encore en vigueur, il promeut la préservation *in situ* de l'épave à titre de monument commémoratif et de lieu historique.

Le règlement sur les épaves à valeur patrimoniale qui sera proposé pourrait s'appliquer à l'extérieur du territoire canadien et offrir des outils juridiques pour réglementer les activités des particuliers et des navires canadiens qui se rendent sur les lieux du naufrage.

L'établissement d'un tel règlement et de dispositions garantissant son application aux bâtiments militaires serait une façon efficace de protéger toutes les épaves à valeur patrimoniale situées dans les eaux canadiennes, y compris celles qui peuvent être considérées comme des sépultures de guerre marines. À cette fin, Parcs Canada continue d'examiner les travaux déjà réalisés dans ce domaine. Il a aussi eu des échanges préliminaires avec Transports Canada, le ministère de la Défense nationale et Anciens Combattants Canada au sujet des options envisageables pour la création d'un régime de réglementation qui protégerait les épaves à valeur patrimoniale aux termes des pouvoirs de réglementation conjoints actuels.

Parks Canada has also been working with the Canadian Coast Guard to identify the links and gaps between the inventories of heritage shipwrecks and vessels of concern.

By providing a clear legal framework and management regime through Bill C-64 and its regulations, it would allow the Government of Canada to protect these important underwater cultural heritage sites.

Thank you. We're happy to answer any questions you may have.

The Chair: Thank you, Ms. Bertrand.

[Translation]

Senator Cormier: Thank you for your presentation. The report on Canada's ocean war graves contains a statement by Mr. White, which we heard earlier. It reads:

Mr. White made this point forcefully, arguing that regulations would not capture the symbolic significance of ocean war graves. He cautioned that "lumping" ocean war graves with other heritage property would fail to "capture the spirit of what an ocean war grave really is."

In light of what we are hearing about the importance of graves and wrecks, would a regulation be enough? Shouldn't we have legislation that would ensure the supervision and protection of graves and wrecks?

Ms. Bertrand: The regulatory framework, as described in the bill and in the existing act, would allow Parks Canada to create appropriate definitions for the protection of such wrecks. We could create a whole class of wrecks, perhaps in line with Mr. White's aspirations or definition. We have the flexibility, within the regulatory framework, to create definitions and describe what types of wrecks would be protected in the future.

Senator Cormier: I understand that you work with Transport Canada, but how do you work with the people who are able to create these definitions? The task of defining categories of wrecks and graves seems to me to be quite complex. How is it done at Parks Canada?

Ms. Bertrand: Like any draft regulation, there is a whole consultation process. We have already held discussions with provinces and territories. After that, there is a public consultation process. In our efforts to build a regulatory framework, we would consult all stakeholders who have an interest and ideas to suggest with respect to definitions and other measures.

En outre, Parcs Canada collabore avec la Garde côtière canadienne pour cerner les lacunes des inventaires d'épaves patrimoniales et d'épaves préoccupantes, et les liens qui existent entre eux.

En créant un cadre juridique et un régime de gestion clairs, la loi visée par le projet de loi C-64 et le règlement qui en découlera permettront au gouvernement du Canada de protéger ces importants sites subaquatiques du patrimoine culturel.

Merci. Je serai heureuse de répondre à vos questions.

Le président : Merci, madame Bertrand.

[Français]

Le sénateur Cormier : Merci de votre présentation. Le rapport sur les sépultures de guerre marines du Canada contient une affirmation de M. White, que nous avons entendu plus tôt, et elle se lit comme suit :

M. White a soulevé ce point avec vigueur et a affirmé qu'un règlement ne permettrait pas, sur le plan symbolique, de refléter toute l'importance des sépultures de guerre marines. Il a affirmé qu'en ajoutant simplement les sépultures de guerre marines à d'autres biens patrimoniaux, le gouvernement ne respecterait pas « l'esprit de ce que constitue réellement une sépulture de guerre marine. »

À la lumière de ce qu'on entend sur l'importance des sépultures et des épaves, est-ce qu'un règlement suffirait? Ne faudrait-il pas carrément une loi qui permettrait d'assurer l'encadrement et la protection des sépultures et des épaves?

Mme Bertrand : Le cadre réglementaire, comme il est décrit dans le projet de loi et dans la loi existante, permettrait à Parcs Canada de créer des définitions convenables pour la protection de telles épaves. On pourrait créer toute une classe d'épaves, qui rejoindrait peut-être les aspirations ou la définition proposée par M. White. On a la flexibilité requise, dans le cadre réglementaire, pour créer des définitions et décrire quels types d'épaves seraient protégés dorénavant.

Le sénateur Cormier : Je comprends que vous travaillez avec Transports Canada, mais comment collaborez-vous avec les gens qui sont en mesure de créer ces définitions? La tâche de définir les catégories d'épaves et de sépultures me semble assez complexe. Comment procédez-vous à Parcs Canada?

Mme Bertrand : Comme tout projet de règlement, il y a tout un processus de consultation. Nous avons déjà tenu des discussions avec des provinces et des territoires. Par la suite, il y a un processus de consultation auprès du public. Dans nos efforts en vue de bâtir un cadre réglementaire, nous irions consulter tous les intervenants qui ont un intérêt et des idées à suggérer par rapport aux définitions et à d'autres mesures.

Senator Cormier: What kind of measures, for example?

Ms. Bertrand: For example, if Mr. White developed concrete definitions in these regulations, we would review and discuss them with him, the provinces and territories and recreational divers.

Marc-André Bernier, Underwater Archaeology Manager, Parks Canada: On the one hand, we work very closely with the other departments involved, including the Department of National Defence and the Department of Veterans Affairs. You're right that defining subclasses can be complicated, but our group has been working in the world of wrecks for over 50 years. We have a good understanding of the issues, dynamics and nuances related to oceanic or marine burial.

We often talk about a ship that was in military action. It is much more complex than that, because some ships have died in transit or in other operations. So how do you capture these ships? There are probably more than a hundred foreign ships in our waters. It is a question of adopting a more global and particular understanding. The expertise we bring to the table can help us define all of this in a general way, but also in a particular way. I think the regulations can help us with respect to the ships that may arise. We have the flexibility to intervene by adopting a global coverage or by specifically naming a wreck. We want to give ourselves this flexibility.

Senator Boisvenu: Welcome to our guests. I am very pleased to hear that you support the protection of these historic monuments, that is, the military ships that have sunk, if only out of respect for the Canadians who gave their lives for our country.

I have some more technical questions. You say that the regulations adopted in 2007 were never put in place.

Ms. Bertrand: The authority to create regulations has been in place since 2007, but no regulations have ever been tabled or enforced.

Senator Boisvenu: Why is that?

Ms. Bertrand: As you've heard, it's very complex. There is an overlap of jurisdictions between the federal government and the provinces and territories. So that requires —

Senator Boisvenu: Even in the military field?

Ms. Bertrand: Not in the military field, but rather in the protection of wrecks and the jurisdiction of the provinces and territories and the federal government in the waters.

Le sénateur Cormier : Quel genre de mesures, par exemple?

Mme Bertrand : Par exemple, si M. White élaborait des définitions concrètes dans ces règlements, nous en ferions l'examen et en discuterions avec lui, avec les provinces et les territoires et avec les plongeurs récréatifs.

Marc-André Bernier, gestionnaire, Archéologie subaquatique, Parcs Canada : D'une part, nous travaillons de très près avec les autres ministères impliqués, dont le ministère de la Défense nationale et le ministère des Anciens Combattants. Vous avez raison de dire que ça peut être compliqué de définir des sous-classes, mais notre groupe travaille dans le monde des épaves depuis plus de 50 ans. Nous comprenons bien la problématique, la dynamique et les nuances en ce qui a trait à la sépulture océanique ou à la sépulture marine.

On parle souvent d'un navire qui était en action militaire. C'est beaucoup plus complexe que cela, parce que certains navires ont péri pendant le transport ou pendant d'autres opérations. Alors, comment capturer ces navires-là? Il y a probablement plus d'une centaine de navires étrangers dans nos eaux. Il s'agit d'adopter une compréhension plus globale et particulière. L'expertise que nous apportons à la table peut nous aider à définir tout cela de façon générale, mais aussi de façon particulière. Je pense que la réglementation peut nous aider pour ce qui est des navires qui pourraient survenir. On a la flexibilité d'intervenir en adoptant une couverture globale ou en nommant spécifiquement une épave. On veut se donner cette flexibilité.

Le sénateur Boisvenu : Bienvenue à nos invités. Je suis très heureux d'entendre que vous adhérez à la protection de ces monuments historiques, c'est-à-dire les navires militaires qui ont coulé, si ce n'est que par respect pour les Canadiens qui ont donné leur vie pour notre pays.

J'ai quelques questions plus techniques. Vous dites que les règlements adoptés en 2007 n'ont jamais été mis en place.

Mme Bertrand : Le pouvoir de créer des règlements est là depuis 2007, mais aucun règlement n'a jamais été déposé ni mis en application.

Le sénateur Boisvenu : Quelle en est la raison?

Mme Bertrand : Comme vous l'avez entendu, c'est très complexe. Il y a un chevauchement de compétences entre le gouvernement fédéral et les provinces et territoires. Donc, cela exige...

Le sénateur Boisvenu : Même dans le domaine militaire?

Mme Bertrand : Pas dans le domaine militaire, mais plutôt par rapport à la protection des épaves et de la compétence des provinces et des territoires et du gouvernement fédéral dans les eaux.

Senator Boisvenu: The captain said earlier that countries like France have protected Canadian ships in French territory as burial sites and that Canada doesn't do the same for its own ships. Is it a matter of political will or regulations?

Ms. Bertrand: That may be a question for Transport Canada with respect to jurisdiction over navigation in Canadian waters.

Senator Boisvenu: When it is decided to recognize that a Canadian ship has sunk in Canadian waters, it is, in my opinion, a relatively "easy" gesture from a regulatory point of view. If we know that a ship sank at a certain location, that 50 or 100 people lost their lives, then we decree that this territory is a military grave, right?

Ms. Bertrand: There is currently no legislation that allows us to do so easily, except the Historic Sites and Monuments Act. There are a few wrecks, moreover, that have been designated as a historic site, which is quite rare, or as a historical event.

Senator Boisvenu: But not as a marine grave.

Ms. Bertrand: Not as a marine grave.

Senator Boisvenu: If Bill C-64 were amended and such a clause were introduced, would that make the work easier?

Ms. Bertrand: Yes, because we could create a sub-category of wreck that we could call a "marine grave." At that time, there would be a precise definition and it would be a subcategory linked to a definition of heritage wrecks.

Senator Boisvenu: Thank you very much for that clarification. It's helpful.

[English]

Senator Manning: I'm not sure I'm reading what you're saying in regard to definitions of different vessels. What would we need to do to give the authority to your department or to some department — I know you work in collaboration with other departments — in relation to the definition of what an ocean war grave would be, and how we get there, or will we spend forever trying to find that definition? I have been around government and it takes a long time to get three or four different departments to agree on anything, let alone come to an agreement on a definition. Even if we amend this piece of legislation to address the concern of Captain Bender and others, can you tell us what the process will be and explain to us your thoughts on how long that would take?

Le sénateur Boisvenu : Le capitaine disait plus tôt que des pays comme la France ont protégé des navires canadiens en territoire français comme lieux de sépulture et que le Canada ne le fait pas pour ses propres navires. Est-ce une question de volonté politique ou de règlement?

Mme Bertrand : C'est peut-être une question qui relève de Transports Canada par rapport à la compétence en matière de navigation dans les eaux canadiennes.

Le sénateur Boisvenu : Lorsqu'on décide de reconnaître qu'un navire canadien a coulé en eaux canadiennes, c'est un geste, à mon avis, relativement « facile » sur le plan réglementaire. Si on sait qu'un navire a coulé à tel endroit, que 50 ou 100 personnes y ont perdu la vie, alors on décrète que ce territoire est une sépulture militaire, non?

Mme Bertrand : Aucune loi, à l'heure actuelle, ne nous permet de le faire facilement, sauf la Loi sur les lieux et monuments historiques du Canada. Il y a quelques épaves, d'ailleurs, qui ont été désignées comme lieu historique, ce qui est assez rare, ou comme événement historique.

Le sénateur Boisvenu : Mais pas comme sépulture marine.

Mme Bertrand : Pas comme sépulture marine.

Le sénateur Boisvenu : Si le projet de loi C-64 était amendé et qu'on introduisait un tel article, est-ce que cela faciliterait le travail?

Mme Bertrand : Oui, parce qu'on pourrait créer une sous-catégorie d'épave qu'on pourrait appeler « sépulture marine ». À ce moment-là, il y aurait une définition précise et ce serait une sous-catégorie liée à une définition des épaves à valeur patrimoniale.

Le sénateur Boisvenu : Merci beaucoup de cette précision. Cela nous aide.

[Traduction]

Le sénateur Manning : Je ne suis pas sûr de bien comprendre ce que vous dites au sujet de la définition des différents navires. Que devrions-nous faire pour donner à votre ministère ou à un autre ministère — je sais que vous travaillez en collaboration avec d'autres ministères — le pouvoir de définir ce qu'est une sépulture de guerre marine ou de nous dire comment élaborer une telle définition? En fin de compte, allons-nous passer notre temps à chercher cette définition? Je sais comment fonctionne le gouvernement et je sais qu'il faut beaucoup de temps pour que trois ou quatre ministères différents s'entendent sur quoi que ce soit, surtout sur une définition. Même si nous modifions ce projet de loi pour répondre aux préoccupations du capitaine Bender et d'autres intervenants, pouvez-vous nous expliquer ce processus et nous dire combien de temps cela prendra?

Ms. Bertrand: The first issue is to ensure the regulations could clearly apply to military vessels. As the authority is in the existing act, and Bill C-64, it's unclear. Bringing clarity so that the regulations could apply to military vessels as collaboratively defined is the most important step. Then the development of regulations and definitions therein can be relatively easy if there is a common objective, which is to protect these vessels that have been resting in the waters.

We thought about this over the years and one of the approaches that is quite widely accepted is a blanket definition, so vessels over a certain age would automatically receive protection. With the UNESCO convention it's 100 years. In Canada, as we heard earlier, there is consideration for going back perhaps 50 or 60 years to ensure that we at least capture vessels that were active in World War II. By providing a blanket protection and then associating a whole permitting regime makes it a little easier. Now, the creation of a special definition for ocean war graves or a subset or category or identifying special conditions for those definitions is a bit more work. It would be our hope that we could have regulations developed and coming into force in 2020.

Senator Manning: You touched on the fact that there are vessels of other countries on Canadian coasts, that have sunk and, in some cases, would be deemed ocean war graves, I would think. Do other countries approach us and ask us? How are they protected? If a ship from the United Kingdom sank off of Canada's coast, they have an act in the United Kingdom that protects ocean war graves. How does that implement on our side?

Ms. Bertrand: I will let Mr. Bernier reply, but that act applies in U.K. waters. Right now we don't have legislation that applies in Canadian waters. Mr. Bernier has experience with helping to protect and survey ships that belong to other governments.

Mr. Bernier: Our first step — international law keeps sovereignty to the country. It rests then with the country where the shipwreck lies. Presently, we don't have federal legislation to protect the wrecks of other countries although we are responsible to protect them. We've worked with provinces and territories to do that.

As soon as a military wreck from another country is discovered, and we know that is the case — sometimes it's not that clear if we're talking about historic shipwrecks, we contact that country and discuss the right path to protect them. Decisions about those wrecks come through discussions with the country.

Mme Bertrand : La première chose, c'est de s'assurer de signifier clairement que le règlement pourrait s'appliquer aux navires militaires. Le libellé de la loi actuelle et les dispositions du projet de loi C-64 ne sont pas clairs à cet égard. L'étape la plus importante consiste à clarifier la réglementation afin qu'elle puisse s'appliquer aux navires militaires tels qu'ils seront définis en collaboration avec les autres parties concernées. Si cela est fait et qu'un objectif commun est convenu — celui de protéger les navires qui reposent au fonds de nos océans —, l'élaboration des définitions et du règlement pourrait être relativement facile.

Nous avons réfléchi à cela au fil des ans. L'une des approches largement acceptées est de recourir à une définition générale de manière à ce que les navires de plus d'un certain âge soient protégés d'office. Avec la convention de l'UNESCO, cet âge est de 100 ans. Au Canada, comme nous l'avons entendu plus tôt, le recul envisagé est de 50 ou 60 ans, ce qui permettrait au moins d'englober les navires qui ont participé à la Seconde Guerre mondiale. La proposition d'une protection générale à laquelle viendra se greffer tout un régime de permis faciliterait un peu les choses. La création d'une définition spéciale pour les sépultures de guerre marines ou d'un sous-ensemble ou d'une catégorie, ou la définition de conditions spéciales pour ces définitions demanderait un peu plus de travail. Nous espérons qu'un règlement aura été élaboré et promulgué en 2020.

Le sénateur Manning : Vous avez dit qu'il y a des navires d'autres pays qui ont coulé dans les eaux canadiennes et qui, dans certains cas, seraient considérés comme des sépultures de guerre marines. Est-ce qu'il arrive que d'autres pays nous contactent pour nous poser des questions à ce sujet? Comment ces sépultures sont-elles protégées? Si un navire du Royaume-Uni coule au large des côtes canadiennes, le Royaume-Uni dispose d'une loi qui protège les sépultures de guerre marines. Comment cela s'applique-t-il de notre côté?

Mme Bertrand : Je vais laisser M. Bernier répondre à cela, mais il faut savoir que cette loi s'applique dans les eaux britanniques. À l'heure actuelle, nous n'avons pas de loi qui s'applique dans les eaux canadiennes. M. Bernier a de l'expérience dans la protection et le recensement des navires appartenant à d'autres gouvernements.

M. Bernier : La première chose qu'il faut savoir, c'est que le droit international maintient la souveraineté du pays où se trouve l'épave. À l'heure actuelle, nous n'avons pas de loi fédérale pour protéger les épaves d'autres pays, mais nous avons la responsabilité de les protéger. Nous y voyons en collaboration avec les provinces et les territoires.

Dès qu'une épave militaire d'un autre pays est découverte et que nous savons sans l'ombre d'un doute de quel pays elle est — ce n'est pas très clair avec les épaves anciennes —, nous contactons ce pays afin de discuter des moyens à prendre pour bien la protéger. Les décisions concernant ces épaves sont prises au terme de discussions avec les pays concernés.

So the path forward is to have dialogue with these four countries, and we have those. The legislation we need to protect would be strengthened through regulation.

Does that answer your question?

Senator Manning: In other countries, there's no jurisdiction, it just applies to the domestic waters where it exists. Is there anywhere in the world where it expands beyond domestic coverage? We can't determine something in Canada to protect a Canadian warship off the coast of Britain, for example?

Mr. Bernier: We have to rely on Britain to do that. That's why the signatories of the UNESCO Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage engage themselves in protecting those wrecks through the control of their nationals, if you will. If a Canadian ship goes out and tries to pillage some of these wrecks from other countries, then the onus is upon Canada to act on those.

[Translation]

Senator Gagné: Thank you. My questions are along the same lines as Senator Manning's.

If I understand correctly, only the convention governs Canada with respect to the protection of heritage wrecks or even ocean war graves in international waters or abroad. Is that the case?

Mr. Bernier: In international waters, yes, but in the territorial waters of another country, we must work with the country in question. We rely on the laws of that country to protect these wrecks, and so the case of France, which has a law that covers all wrecks. At that time, the two Canadian wrecks were *de facto* protected. In England, special legislation protects these wrecks, and they must be requested.

In the case of Canada, the approach proposed in the regulations is a comprehensive guarantee, a "blanket coverage," from a certain age, which automatically ensures that wrecks from other countries are protected. This also allows us, if we wish, to protect a sunken wreck from time to time.

Senator Gagné: What I understand from your interventions is that you propose to go through the regulatory framework to achieve your goal. You're not necessarily proposing an amendment to the bill.

Ms. Bertrand: We can't do that, as a federal agency, but if we wanted our authority to protect military vessels, we would need an amendment to this bill.

La chose à faire est donc d'avoir un dialogue avec ces quatre pays, et nous en avons un. La loi dont nous avons besoin pour assurer cette protection serait renforcée par la réglementation.

Cela répond-il à votre question?

Le sénateur Manning : Dans les autres pays où elles existent, ces lois ne s'appliquent qu'aux eaux intérieures. Y a-t-il un endroit dans le monde où l'application dépasse la couverture nationale? Par exemple, le Canada pourrait-il déterminer quelque chose pour protéger un navire de guerre canadien qui aurait sombré au large des côtes de la Grande-Bretagne?

M. Bernier : Nous devons compter sur la Grande-Bretagne pour ce faire. C'est pourquoi les signataires de la Convention sur la protection du patrimoine culturel subaquatique de l'UNESCO s'engagent à protéger ces épaves par le contrôle de leurs ressortissants, si vous voulez. Si un navire canadien tente de piller certaines de ces épaves d'autres pays, c'est au Canada qu'il incombe d'intervenir.

[Français]

La sénatrice Gagné : Merci. Mes questions vont dans le même sens que celles du sénateur Manning.

Si je comprends bien, il n'y a que la convention qui encadre le Canada en ce qui a trait à la protection des épaves à valeur patrimoniale ou même des sépultures océaniques de guerre qui se trouvent dans les eaux internationales ou à l'étranger. Est-ce bien le cas?

M. Bernier : Dans les eaux internationales, oui, mais dans les eaux territoriales d'un autre pays, nous devons travailler avec le pays en question. Nous comptons sur les lois de ce pays pour protéger ces épaves, d'où le cas de la France, qui a une loi qui couvre toutes les épaves. À ce moment-là, les deux épaves canadiennes sont protégées *de facto*. En Angleterre, c'est une législation spéciale qui protège ces épaves, et il faut en faire la demande.

Dans le cas du Canada, l'approche proposée dans la réglementation est une garantie globale, une « *blanket coverage* », à partir d'un certain âge, ce qui nous assure automatiquement que les épaves appartenant à d'autres pays seront protégées. Cela nous permet également, si on le souhaite, de protéger ponctuellement une épave qui aurait coulé.

La sénatrice Gagné : Ce que je comprends de vos interventions, c'est que vous proposez de passer par le cadre réglementaire pour atteindre votre but. Vous ne proposez pas nécessairement un amendement au projet de loi?

Mme Bertrand : En tant qu'agence fédérale, on ne peut pas le faire, mais si on voulait que notre autorité protège les vaisseaux militaires, il nous faudrait un amendement à ce projet de loi.

Senator Gagné: Thank you very much.

[English]

The Chair: Then why haven't you done it?

Ms. Bertrand: Why haven't we done what, specifically?

The Chair: Why haven't you used the regulations to protect military gravesites? If you say it can be done —

Ms. Bertrand: The regulation-making authority, as it exists right now, does not allow them to be applied to military vessels in Canadian waters with certainty. That's the issue right now. The Canada Shipping Act and Bill C-64, as they are currently, excludes the application of all parts of the act to military vessels to ensure no interference with military operations. That's where there is uncertainty in our regulatory regime as applied to military vessels. We would need an amendment that clarified, in Bill C-64, that clause 131 could apply to military vessels or other government vessels.

The Chair: So the military vessels lost in wartime could be designated as gravesites?

Ms. Bertrand: Yes. We can create definitions of heritage wrecks categories and subclasses working with others who have an interest in this. The regulations, whether or not they include military vessels, would allow us to define heritage wreck in subcategories. This idea of a blanket protection of a certain age of vessels is one type of definition we could have. We could also create a special schedule where, should there be a wreck of a vessel of particular significance, whether two years ago or this year or 10 years ago, the minister would be able to place that wreck on a schedule, thereby offering it protection under this regime.

The Chair: Let's put all that aside. Let's talk about the issue that was brought by the previous panel which wants to protect the remains of soldiers or navy personnel who have been lost during wartime. Do you have the regulatory power to do that now? Let's say it's not a heritage site; it's a war grave. Can you do that now?

Ms. Bertrand: Not with certainty, because the bill, as written, does not clearly include protection of military vessels through regulation. Should an amendment be put forward ensuring the regulations could also be applied to military vessels, then we have the flexibility and the tools to create definitions and to protect vessels that would be considered as ocean war graves.

La sénatrice Gagné : Merci beaucoup.

[Traduction]

Le président : Alors pourquoi ne l'avez-vous pas fait?

Mme Bertrand : Pourquoi n'avons-nous pas fait quoi, exactement?

Le président : Pourquoi n'avez-vous pas utilisé le règlement pour protéger les sépultures militaires? Si vous dites que c'est faisable...

Mme Bertrand : Tel qu'il existe à l'heure actuelle, le pouvoir de réglementation ne s'applique pas de façon claire aux bâtiments militaires qui sont dans les eaux canadiennes... C'est le problème que nous essayons de résoudre. Dans leur forme actuelle, la Loi sur la marine marchande du Canada et le projet de loi C-64 font en sorte de soustraire les bâtiments militaires à l'application de toutes les parties de la loi afin de ne pas nuire aux opérations militaires. C'est là qu'il y a de l'incertitude : dans l'application de notre régime de réglementation aux navires militaires. Il faudrait que le projet de loi C-64 soit amendé afin qu'y soit précisé que l'article 131 peut s'appliquer aux navires de guerre ou aux autres navires appartenant à un État.

Le président : Afin que les bâtiments militaires perdus en temps de guerre puissent être désignés sépultures de guerre, c'est bien cela?

Mme Bertrand : Oui. Nous pouvons définir des catégories et des sous-catégories d'épaves patrimoniales en collaboration avec d'autres personnes que cela intéresse. Qu'il comprenne ou non des navires militaires, le règlement nous permettrait de définir les épaves patrimoniales en sous-catégories. Cette idée d'une protection générale pour les navires d'un certain âge est un type de définition que nous pourrions avoir. Nous pourrions également créer une annexe spéciale où le ministre pourrait inscrire les épaves de navires d'une importance particulière qu'il conviendrait de protéger aux termes de ce régime, que le naufrage ait eu lieu cette année, il y a deux ans ou il y a dix ans.

Le président : Mettons tout ça de côté. Parlons de la question soulevée par le groupe précédent, qui veut protéger les restes des soldats ou des marins disparus en temps de guerre. Votre pouvoir de réglementation actuel vous permet-il de faire cela? Disons qu'il ne s'agit pas d'un site à valeur patrimoniale, mais d'une sépulture de guerre. Pouvez-vous faire cela maintenant?

Mme Bertrand : Pas avec certitude, car le projet de loi, tel qu'il est rédigé, ne prévoit pas clairement la protection des navires militaires par voie réglementaire. Si un amendement était proposé pour veiller à ce que le règlement puisse également s'appliquer aux navires militaires, nous aurions la souplesse et les outils nécessaires pour créer des définitions et pour protéger les navires qui seraient considérés comme des sépultures de guerre marines.

Senator Galvez: I think you are bringing clarity. The previous panel presented with frustration their efforts over the last I don't know how many years to protect these oceanic graves. It seems there were easy ways of doing this and more difficult ways of doing this. They didn't get support for their request to the U.K. government. You just said that we simply ask, but they asked and the government said no.

Now what we have in front of us is Bill C-64.

[*Translation*]

What you're saying is that, as currently drafted, subclause 5(1) of the bill exempts military vessels and aircraft from the application of the proposed legislation.

[*English*]

You are saying that is not enough. We need more clarity. What are the keywords that have to be in Bill C-64 to make an exception of —

[*Translation*]

— ocean war graves.

[*English*]

This is so later you can keep doing what you are saying you are going to do to protect them, and in what period of time? It seems there is some urgency because we have not been able to protect these wrecks in the way we should have done for the last many years?

Ms. Bertrand: I would humbly defer to the legal drafters of this bill to change the wording such that we could achieve our objective, which is to ensure military vessels could be included. If such an amendment were put forward, with the expertise of the legal drafters of this bill, then it would be our job, as a government agency working with other departments like National Defence and Transport, to build these regulations. As I said earlier, our hope would be to develop them in the coming year, in 2019, with a view of having them in force in 2020. That's a relatively normal process and timeline for developing regulations, especially given there would be a lot of consultation with many stakeholders, including those we've heard from today, recreational divers, provinces and territories who also have jurisdiction over heritage within their borders.

La sénatrice Galvez : Je pense que vous éclairez les choses. Le groupe précédent a présenté avec frustration les efforts qu'il a déployés depuis je ne sais combien d'années pour protéger ces sépultures marines. Il semble qu'il y avait des façons faciles et des façons plus difficiles d'y arriver. Ils n'ont pas obtenu d'appui pour leur demande au gouvernement du Royaume-Uni. Vous venez de dire que nous n'avons qu'à demander, mais c'est ce qu'ils ont fait, et le gouvernement a dit non.

Et maintenant, nous sommes saisis du projet de loi C-64.

[*Français*]

Ce que vous dites, c'est que, dans son libellé actuel, le paragraphe 5(1) du projet de loi soustrait les bâtiments et les aéronefs militaires à l'application de la loi proposée.

[*Traduction*]

Vous dites que ce n'est pas suffisant. Nous avons besoin de plus de clarté. Quels sont les mots-clés qui doivent figurer dans le projet de loi C-64 pour qu'il y ait une exception...

[*Français*]

— les sépultures sous-marines de guerre.

[*Traduction*]

Vous voulez cela afin que, plus tard, vous puissiez continuer à faire ce vous avez dit que vous feriez pour les protéger. Quelle est la période visée? Il semble qu'il y ait une certaine urgence parce que nous n'avons pas été capables de protéger ces épaves comme nous aurions dû le faire depuis de nombreuses années, c'est bien cela?

Mme Bertrand : Je m'en remets humblement aux rédacteurs législatifs de ce projet de loi pour modifier le libellé afin que nous puissions atteindre notre objectif, soit celui de faire en sorte que les navires militaires soient inclus. Si un amendement en ce sens est adopté, il nous incombera, en tant qu'organisme gouvernemental travaillant avec d'autres ministères comme la Défense nationale et les Transports — et toujours en comptant sur le savoir-faire des rédacteurs législatifs du projet de loi — d'élaborer ce règlement. Comme je l'ai dit plus tôt, nous souhaitons être en mesure de l'élaborer au cours de l'année à venir, en 2019, afin qu'il puisse entrer en vigueur en 2020. Il s'agit d'un processus et d'un échéancier à peu près normaux pour l'élaboration d'un règlement, surtout si l'on considère qu'il y aura beaucoup de consultations avec de nombreux intervenants, dont ceux que nous avons entendus aujourd'hui, les plongeurs amateurs, ainsi que les provinces et territoires qui ont également compétence sur le patrimoine situé à l'intérieur de leurs frontières.

Senator Galvez: Chair, are you aware such an amendment is being discussed? For example, Senator Manning said he is planning to do it.

The Chair: We talked about it at an earlier meeting and I think we're going to talk about it tomorrow, before the last piece of legislation.

Senator Galvez: You are working on it. Okay.

Senator Manning: The wording is being worked on and will encompass what we've heard today.

The Chair: We'll have a discussion tomorrow.

Senator Manning: It will go back to the drafters, by the look of things.

Senator Galvez: Thank you very much.

[*Translation*]

Senator Miville-Dechêne: I'm seeking clarification with my question, because I'm trying to understand.

You said that you have not adopted certain regulations since 2007 because of jurisdictional issues. Does this refer to war graves? I can't understand the report.

Ms. Bertrand: No. The regulatory framework hasn't been developed and implemented, because it is a fairly complex issue that requires a lot of consultation and discussion.

In the current context, this wouldn't affect marine graves because there is no amendment, no framework that can apply to graves.

Mr. Bernier: In the case of wrecks, there is a dual jurisdiction, that is, under the Canada Shipping Act — and now with this proposed legislation — there is federal and provincial jurisdiction, because with respect to the seabed where the wrecks like, there are also laws that apply at the provincial level.

Each province has a different regime and approach. In some cases, the site must be identified as an archaeological site. In other cases, we are talking about all wrecks of a certain age. Therefore, discussions must be held with each province, which makes the process quite complex.

Senator Miville-Dechêne: We have ships that could become marine graves that are on the seabed where there are provincial regulations. I saw them in the outside waters instead.

La sénatrice Galvez : Monsieur le président, savez-vous qu'un tel amendement est à l'étude? En fait, le sénateur Manning a dit qu'il avait l'intention d'y voir.

Le président : Nous en avons parlé lors d'une réunion antérieure et je pense que nous en reparlerons demain, avant de passer à l'ultime étape.

La sénatrice Galvez : Vous y travaillez. D'accord.

Le sénateur Manning : Le libellé est en cours d'élaboration et il englobera ce que nous avons entendu aujourd'hui.

Le président : Nous en discuterons demain.

Le sénateur Manning : D'après ce que je peux voir, il faudra que ce soit renvoyé aux rédacteurs.

La sénatrice Galvez : Merci beaucoup.

[*Français*]

La sénatrice Miville-Dechêne : J'ai une question de précision, car j'essaie de comprendre.

Vous avez dit que vous n'avez pas adopté certains règlements depuis 2007 à cause de questions de compétence. Cela fait-il référence aux sépultures de guerre? Je n'arrive pas à comprendre le rapport.

Mme Bertrand : Non. Le cadre réglementaire n'a pas été développé et mis en place, parce que c'est un enjeu assez complexe qui exige beaucoup de consultations et de discussions.

Dans le contexte actuel, cela ne toucherait pas les sépultures marines, faute d'amendement, faute de cadre pouvant s'appliquer aux sépultures.

M. Bernier : Dans le cas des épaves, il y a une double compétence, c'est-à-dire que, conformément à la Loi sur la marine marchande du Canada — et maintenant avec cette proposition de loi —, il y a une compétence fédérale et une compétence provinciale, parce que, en ce qui concerne les fonds marins où reposent les épaves, il y a aussi des lois qui s'appliquent au niveau des provinces.

Chaque province a un régime différent et une approche différente. Dans certains cas, il faut que le site soit identifié comme étant un site archéologique. Dans d'autres cas, on parle de toutes les épaves d'un certain âge. Donc, il faut tenir des discussions avec chaque province, ce qui rend le processus assez complexe.

La sénatrice Miville-Dechêne : Nous avons des navires qui pourraient devenir des sépultures marines qui sont dans des fonds marins où il y a des réglementations provinciales. Je les voyais plutôt dans les eaux extérieures.

Mr. Bernier: Yes, if a wreck is on the seabed, there is a provincial responsibility.

Senator Miville-Dechêne: Are there any?

Mr. Bernier: Yes, there are.

Senator Miville-Dechêne: Are there any military vessels?

Mr. Bernier: Yes, absolutely.

Ms. Bertrand: There is currently a contradiction with provincial and territorial legislation and the Canada Shipping Act. At the moment, this makes it possible to pick them up and get compensation. In addition, there is a conflict between provincial and federal laws. The provinces told us that they wanted to see consistency between provincial jurisdictions and what is being done at the federal level.

Senator Miville-Dechêne: Thank you very much.

[English]

Senator Simons: I realize this may be somewhat outside your jurisdiction, as it were, but you mentioned clause 5, which clearly excludes any military wreck from being discussed. Presumably that's because if a ship went down tomorrow all full of secrets and super high-tech stuff, they don't want people coming to look for it. But surely if we amend this act in the way we've been discussing, we would also have to amend clause 5 to put an exclusion for historic wrecks.

I understand that the military doesn't want recreational divers poking around a military vessel. That's obvious. But as I'm reading this and from what you're saying, we would also have to amend clause 5 to put in an exclusion for historic wrecks.

Ms. Bertrand: That's my understanding. One of the key amendments to clause 5 would be to ensure that it covers military vessels. Aside from military secrets, there are cases of unexploded ordnances, and other issues that we would need to work on closely with DND. We have experience working with DND on retrieving unexploded ordnances from sunken vessels in national park waters, so it's familiar territory for us.

Senator Simons: I'm glad somebody knows how to do that because it sounds terrifying.

Senator Gagné: When we say "military wrecks," we mean military vessels and aircraft?

M. Bernier : Oui, si une épave repose dans le fond marin, il y a une responsabilité provinciale.

La sénatrice Miville-Dechêne : Y en a-t-il?

M. Bernier : Oui, il y en a.

La sénatrice Miville-Dechêne : Y a-t-il des vaisseaux militaires?

M. Bernier : Oui, absolument.

Mme Bertrand : Il y a actuellement une contradiction par rapport aux lois provinciales et territoriales et à la Loi sur la marine marchande du Canada. En ce moment, cela permet d'aller les chercher les navires et de se faire dédommager. De plus, il y a un conflit entre les lois provinciales et la loi fédérale. Les provinces nous ont dit qu'elles souhaitaient voir une cohérence entre les compétences provinciales et ce qui se fait au niveau fédéral.

La sénatrice Miville-Dechêne : Merci beaucoup.

[Traduction]

La sénatrice Simons : Je sais que c'est peut-être un peu en dehors de votre champ de compétence, pour ainsi dire, mais vous avez évoqué l'article 5, qui, clairement, exclut tout naufrage militaire de la discussion. C'est probablement parce que les militaires veulent éviter que les gens s'emparent des tonnes de secrets et de trucs à la fine pointe de la technologie qui pourraient se trouver à bord d'un navire coulé. Or, si nous modifions le projet de loi comme nous avons parlé de le faire, nous devons certainement modifier l'article 5 pour exclure les épaves historiques.

Je comprends que les militaires ne veulent pas que des plongeurs amateurs aillent fouiller autour d'un bâtiment militaire. C'est évident. Toutefois, d'après ce que vous dites et d'après ce que je lis, nous devrions également modifier l'article 5 pour exclure les épaves historiques.

Mme Bertrand : C'est ce que je crois comprendre. L'un des principaux amendements à l'article 5 consisterait à faire en sorte qu'il s'applique aux navires militaires. Outre les secrets militaires, il y a des cas de munitions non explosées et d'autres aspects sur lesquels il nous faudra travailler en étroite collaboration avec le ministère de la Défense. Nous avons déjà travaillé avec ce ministère pour récupérer des munitions non explosées dans des navires ayant sombré dans les eaux d'un parc national, alors disons que nous serions en terrain connu.

La sénatrice Simons : Je suis content de savoir que quelqu'un sait comment faire, parce que ça a l'air terrifiant.

La sénatrice Gagné : Lorsque nous parlons d'« épaves militaires », est-ce que cela signifie les navires et les avions?

Ms. Bertrand: Yes.

Senator Gagné: That is a distinction we have to make?

Ms. Bertrand: The definition is in Part 4, receiver of wreck, and it clearly identifies wrecks as water-going vessels and aircraft.

[*Translation*]

Senator Cormier: I would like to come back to my original question. There is the UNESCO Convention on the Underwater Cultural Heritage, and there are many countries that have adopted legislation, because these are important issues. I know you aren't legislators, but could legislation that would regulate all these aspects be useful? Considering that Parks Canada is not alone in dealing with these aspects and that it affects many departments across the country, would it be useful for you to have legislation that would structure all these considerations?

Ms. Bertrand: I believe that the authority we have, in collaboration with Transport Canada, to create a regulatory framework could help us achieve all these objectives. There are many provisions in the current legislation and in the bill that would help us define and create a licensing system to allow for research or recreational diving. We firmly believe that the authority we have, in the current legislation and in the bill, would give us everything we need if there were an amendment to cover military wrecks.

[*English*]

The Chair: Was Parks Canada consulted on the bill?

Ms. Bertrand: Yes. We've been working closely with Transport.

The Chair: So this issue never came up?

Ms. Bertrand: There were discussions around interpretation of clause 5. As I mentioned earlier, our legal counsel advised that there was lack of clarity. What we've been discussing with Transport over the last few months is how to ensure clarity.

The Chair: Wasn't there a discussion of the fact that when ships went down, there's a good chance there might be bodies in it?

Ms. Bertrand: No, I wouldn't say specifically, because, as you know, Transport is very much focused on public safety, as we heard earlier.

The Chair: I know, but you're not.

Mme Bertrand : Oui.

La sénatrice Gagné : Devrions-nous faire cette distinction?

Mme Bertrand : La définition se trouve dans la partie 4, où l'on aborde la question du « receveur d'épave », et elle établit clairement que les épaves sont des navires et des aéronefs.

[*Français*]

Le sénateur Cormier : J'aimerais revenir à ma question de départ. Il y a la Convention sur le patrimoine culturel subaquatique de l'UNESCO et il y a de nombreux pays qui ont adopté des lois, car ce sont des enjeux importants. Je sais que vous n'êtes pas des législateurs, mais une loi qui encadrerait tous ces aspects pourrait-elle être utile? Considérant qu'il n'y a pas que Parcs Canada qui s'occupe de ces aspects et que cela touche beaucoup de ministères au pays, serait-ce utile pour vous d'avoir une loi qui structurerait l'ensemble de ces considérations?

Mme Bertrand : Je crois que l'autorité que nous avons, en collaboration avec Transports Canada, pour la création d'un cadre réglementaire pourrait nous aider à atteindre tous ces objectifs. Il y a beaucoup de dispositions dans la loi actuelle et dans le projet de loi qui nous aideraient à définir et à créer un système de permis pour permettre de faire de la recherche ou de la plongée récréative. Nous croyons fermement que l'autorité que nous avons, dans la loi actuelle et dans le projet de loi, nous donnerait tout ce qu'il nous faut s'il y avait un amendement pour couvrir les épaves militaires.

[*Traduction*]

Le président : Parcs Canada a-t-il été consulté à propos de ce projet de loi?

Mme Bertrand : Oui. Nous avons travaillé en étroite collaboration avec Transports Canada.

Le président : Cette question n'a donc jamais été soulevée?

Mme Bertrand : L'interprétation de l'article 5 a fait l'objet de discussions. Comme je l'ai mentionné plus tôt, notre conseiller juridique a indiqué qu'il y avait un manque de clarté. Nos discussions des derniers mois avec le ministère des Transports ont porté sur la façon de clarifier ces choses.

Le président : N'y a-t-il pas eu de discussion au sujet de la grande probabilité que des navires aient coulé avec des gens à leur bord?

Mme Bertrand : Non, cette discussion ne s'est pas tenue en tant que telle, car, comme vous le savez et comme nous l'avons entendu plus tôt, le ministère des Transports est très axé sur la sécurité publique.

Le président : Je sais, mais vous ne l'êtes pas.

Ms. Bertrand: We are. That's why we would welcome an amendment that would ensure the regulations could apply to military vessels so we could then work on a regime to protect and deter people from disturbing these.

The Chair: Did you argue for that amendment when the bill was being drafted?

Ms. Bertrand: We were probably not as involved as we should have been in the very early days of drafting of the bill, and as we became more and more aware of the transfer of the joint authority, we engaged our colleagues at Transport and they've been very collaborative in this complex, voluminous bill.

The Chair: Was your minister involved in it?

Ms. Bertrand: Not directly, to my knowledge. We mostly work at the officials level on this, but she is aware of this bill and her regulation-making authority.

The Chair: And she's in favour of it, I assume?

Ms. Bertrand: Absolutely.

The Chair: Are there any further questions? If no further questions, thank you very much.

Before you leave, I want to mention to members the witnesses for tomorrow. The Shipping Federation of Canada has, for the second time, cancelled. I guess they're not coming. Tomorrow we have the National Marine Manufacturers Association, Chamber of Marine Commerce and the Harbour Authority Association of British Columbia. So we have significant witnesses tomorrow, which is only one panel. After that panel is done, we'll then go to clause-by-clause so that we can report the bill. We'll go from there.

Thank you very much.

(The committee adjourned.)

Mme Bertrand : Nous le sommes. C'est pourquoi nous serions favorables à un amendement qui garantirait que le règlement puisse s'appliquer aux navires militaires, car cela nous permettrait ensuite de travailler à un régime visant à protéger ces épaves et à dissuader les gens de les perturber.

Le président : Avez-vous plaidé en faveur de cet amendement lorsque le projet de loi a été rédigé?

Mme Bertrand : Nous n'étions probablement pas aussi présents que nous aurions dû l'être au tout début de la rédaction du projet de loi. Cependant, au fur et à mesure que nous avons pris conscience du transfert du pouvoir conjoint, nous avons commencé à interagir avec nos collègues du ministère des Transports, lesquels se sont montrés très ouverts à la collaboration pour ce projet de loi complexe et volumineux.

Le président : Votre ministre y a-t-elle participé?

Mme Bertrand : À ma connaissance, pas directement. Nous travaillons surtout à l'échelon des fonctionnaires, mais elle est au courant de ce projet de loi et de son pouvoir de réglementation.

Le président : Et je présume qu'elle est pour. Est-ce le cas?

Mme Bertrand : Absolument.

Le président : Y a-t-il d'autres questions? Si vous n'avez pas d'autres questions, merci beaucoup.

Avant que vous ne partiez, j'aimerais dire aux membres du comité qui seront les témoins de demain. Pour la deuxième fois, la Fédération maritime du Canada s'est décommandée. Je présume qu'ils ne viendront pas. Demain, nous accueillerons l'Association nationale des manufacturiers de produits nautiques, la Chambre de commerce maritime et l'Association d'autorité de port de Colombie-Britannique. Ce sont des témoins importants, et ils seront regroupés en un seul groupe d'experts. Une fois cette partie de la séance terminée, nous procéderons à l'étude article par article du projet de loi afin d'en faire rapport à la Chambre. Nous partirons de là.

Je vous remercie beaucoup.

(La séance est levée.)

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, December 5, 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 6:46 p.m. to give clause-by-clause consideration to the bill.

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

[*English*]

The Chair: Honourable senators, this evening we are continuing our study of Bill C-64, An Act respecting wrecks, abandoned, dilapidated or hazardous vessels and salvage operations. We will be hearing from one panel of witnesses today, then proceeding to clause-by-clause consideration of the bill.

We are pleased to have before us today from the National Marine Manufacturers Association, Sara Anghel, President; from the Chamber of Marine Commerce, Sarah Douglas, Senior Director, Government and Stakeholder Relations, and Paul Topping, Director, Regulatory and Environmental Affairs; and from the Harbour Authority Association of British Columbia, Robert Clarke, President.

Thank you for attending our meeting. The floor is yours, Ms. Anghel, followed by Ms. Douglas and Mr. Clarke.

Sara Anghel, President, National Marine Manufacturers Association: Good evening. Thank you, Mr. Chair and honourable senators. I appreciate the opportunity to be here this evening before you.

My name is Sara Anghel, and I'm President of the National Marine Manufacturers Association, known as NMMA. It is the leading association representing the recreational boating industry at the national level both in Canada and the United States.

Our member companies produce more than 80 per cent of the boats, engines, trailers, accessories and gear used by North American boaters. NMMA also represents, through regional efforts, marine operators, dealers, and finance and insurance companies across Canada.

In Canada, the recreational boating industry generates \$10 billion in revenue, contributes \$5.6 billion to the national GDP, and employs over 75,000 people across the country. Over 4,000 businesses serve approximately 12.4 million adult Canadians who enjoy boating each year on our waters.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 5 décembre 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 46, pour faire l'étude article par article du projet de loi.

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

[*Traduction*]

Le président : Honorables sénateurs, ce soir, nous poursuivons notre étude du projet de loi C-64, Loi concernant les épaves, les bâtiments délabrés, abandonnés ou dangereux et les opérations d'assistance. Nous entendrons aujourd'hui un groupe de témoins, puis nous passerons à l'étude article par article du projet de loi.

Nous sommes ravis de recevoir aujourd'hui Sara Anghel, présidente de l'Association nationale des manufacturiers de produits nautiques; Sarah Douglas, directrice principale, Relations avec les gouvernements et les intervenants, et Paul Topping, directeur, Affaires réglementaires et environnementales, de la Chambre de commerce maritime; et, enfin, Robert Clarke, président de l'Association des administrations portuaires de Colombie-Britannique.

Merci d'assister à notre réunion. La parole est à vous, madame Anghel; vous serez suivie de Mme Douglas et de M. Clarke.

Sara Anghel, présidente, Association nationale des manufacturiers de produits nautiques : Bonsoir. Merci, monsieur le président, et mesdames et messieurs, de me donner l'occasion de comparaître devant vous ce soir.

Je m'appelle Sara Anghel et je suis présidente de l'Association nationale des manufacturiers de produits nautiques, connue sous le sigle de NMMA. Il s'agit de la première association dans le domaine du nautisme à l'échelon national, tant au Canada qu'aux États-Unis.

Nos entreprises membres produisent plus de 80 p. 100 des embarcations, des moteurs, des remorques, des accessoires et de l'équipement utilisés par les propriétaires de bateaux en Amérique du Nord. La NMMA représente aussi, par l'intermédiaire de ses sections régionales, les exploitants maritimes, les négociants et les sociétés de financement et d'assurances de partout au Canada.

Au Canada, le domaine du nautisme génère 10 milliards de dollars de revenus, contribue à hauteur de 5,6 milliards de dollars au PIB national et emploie plus de 75 000 personnes partout au pays. Plus de 4 000 entreprises servent environ 12,4 millions d'adultes canadiens qui s'adonnent chaque année au nautisme sur nos eaux.

We place great importance on marine safety, preserving marine ecosystems, and promoting improvements to environmental stewardship. From this perspective, we are supportive of Bill C-64 and, broadly speaking, of the Oceans Protection Plan which it largely stems from.

In fact, over the last 20 years, marine manufacturers across North America have invested billions of dollars to develop cleaner, quieter and more efficient engines that have reduced emissions by 75 to 90 per cent and increased fuel efficiency by more than 40 per cent. In 2010, our association stepped up in a major way and worked on a voluntary basis with Environment and Climate Change Canada to develop new regulations requiring that engines sold in Canada meet the U.S. EPA standards.

Each year, NMMA publishes statistics on the total number of boats sold. For the committee's interest, in 2017, there were 39,108 new boats sold and just over 61,000 pre-owned boats sold across Canada. We estimate that there are currently 8.6 million recreational boats in use in Canada, with over 50 per cent of that being human-powered, without an engine.

NMMA is committed to a strong and enforceable licensing program and welcomes the opportunity to see an expanded and enhanced registration process as proposed under the bill. Having more accurate data will help address the abandoned vessel issues and related safety and navigation concerns, while also providing valuable market data for the benefit of the recreational boating industry.

We understand that Transport Canada has been consulting with provinces and territories to determine if it would be feasible for a boat licensing program to be administered provincially. NMMA strongly believes that the existing Office of Boating Safety delivers strong, nationally administered programming and that this offering should continue to be delivered by the Government of Canada given that boating is regulated federally.

While NMMA is supportive overall of the provisions in the bill, we do have one important concern worth highlighting. We appreciate that the legislation was written to encompass all vessels, and we appreciate that many of the boats needing cleanup are recreational. That being said, I want to stress the importance of ensuring that as regulations are developed, commercial vessels are treated differently than recreational boats. Disposing of a commercial vessel is a much more complicated and expensive task than disposing of a recreational

Nous accordons une grande importance à la sécurité maritime, à la préservation des écosystèmes marins et à la promotion d'améliorations au chapitre de l'intendance environnementale. De ce point de vue, nous appuyons le projet de loi C-64 et, de façon générale, le Plan de protection des océans qui en découle principalement.

En fait, au cours des 20 dernières années, les manufacturiers de produits nautiques de toute l'Amérique du Nord ont investi des milliards de dollars pour mettre au point des moteurs plus propres, plus silencieux et plus efficaces qui ont permis de réduire les émissions de 75 à 90 p. 100 et d'accroître l'efficacité énergétique de plus de 40 p. 100. En 2010, notre association a réellement intensifié ses efforts en travaillant de façon volontaire avec Environnement et Changement climatique Canada à l'élaboration d'un nouveau règlement pour que les moteurs vendus au Canada respectent les normes de l'EPA des États-Unis.

Chaque année, la NMMA publie des statistiques sur le nombre total de bateaux vendus. À titre d'information pour les membres du comité, en 2017, 39 108 nouveaux bateaux et un peu plus de 61 000 bateaux d'occasion ont été vendus au Canada. Nous estimons qu'il y a environ 8,6 millions de bateaux de plaisance en service aujourd'hui, dont plus de 50 p. 100 sont des embarcations à propulsion humaine sans moteur.

La NMMA adhère à un programme d'octroi de permis qui soit solide et qui ait force exécutoire et se réjouit à la perspective de voir ce programme élargi et amélioré dans le cadre du projet de loi. La collecte de données précises contribuera à régler le problème des navires abandonnés et celui de la sécurité et permettra de fournir des données précieuses à l'industrie de la navigation de plaisance.

Nous croyons savoir que Transports Canada a consulté les provinces et les territoires pour déterminer si un programme d'octroi de permis pour les bateaux pourrait être administré à l'échelle provinciale. La NMMA est fermement convaincue que le Bureau de la sécurité nautique existant offre de solides programmes administrés à l'échelon national et que cette offre devrait être maintenue par le gouvernement du Canada, étant donné que la navigation de plaisance est réglementée à l'échelon fédéral.

La NMMA appuie l'essentiel des dispositions du projet de loi, mais nous avons une préoccupation fondamentale. Nous sommes conscients que la loi a été rédigée de façon à englober toutes les embarcations et que bon nombre des bateaux dont on doit disposer sont des bateaux de plaisance. J'insiste toutefois sur l'importance de veiller à ce que, au fur et à mesure que des règlements sont élaborés, les navires commerciaux soient traités différemment des bateaux de plaisance. La disposition d'un navire commercial est une tâche beaucoup plus compliquée

boat. Our industry wants to ensure the burden of cost is not disproportionately placed on recreational boats.

Should any levies or taxes be imposed on recreational boats through licensing, these funds must be used to support disposal of recreational boats specifically. In addition, if any funds are collected, the government should look at creating an enhanced program that gives something back to boaters and the boating community by way of additional public ramps and docking to expand recreational boating, as an example.

And any levy and tax must also be fairly distributed throughout the boating community. For example, it would not be fair to only charge the levy on new boats, while the majority of the problem boats would not be charged.

There is also one other area that has not been considered: The legislation aims at addressing the cleanup of boats on water only. While I appreciate the scope of the bill is restricted to water, we must keep in mind that in many parts of the country, abandoned boats are also found on land, especially in Ontario and Quebec, which are the two largest boating communities in the country.

NMMA has taken a leadership role on the international stage on this issue, among many other boating issues, much of this facilitated through the International Council of Marine Industry Associations, on whose executive committee I serve as Canada's representative. This global organization brings together recreational marine industry associations under one international umbrella, engaging proactively on the topic of the end of life of boats and how best to expand recycling options by sharing best practices.

As we endeavour to clean up abandoned boats, this begs the question of what exactly will be done with them given that there are not currently many recycling options available. There are some proven recycling solutions in effect in places like France, Sweden, the Netherlands and Japan, to name a few. I would be pleased to share the learnings on this model to ensure we do not work in a silo on this important global topic and that we take the opportunity to learn from other countries.

In conclusion, NMMA applauds the federal government for introducing Bill C-64, and we will continue to provide assistance and support as the bill moves forward.

et coûteuse que celle d'un bateau de plaisance. Notre industrie veut s'assurer que les charges financières ne retournent pas de façon disproportionnée sur les bateaux de plaisance.

Si des droits ou une taxe devaient être imposés au moyen de permis aux bateaux de plaisance, les fonds générés devraient servir expressément à financer la disposition des bateaux de plaisance. De plus, si des fonds sont perçus, le gouvernement devrait chercher à créer un programme amélioré qui redonne quelque chose aux plaisanciers et à la communauté des plaisanciers sous forme de rampes et de quais publics supplémentaires afin d'élargir la navigation de plaisance, à titre d'exemple.

Et tout droit et toute taxe doivent aussi être distribués équitablement dans l'ensemble de la communauté des plaisanciers. Par exemple, il ne serait pas juste de facturer seulement le droit sur les nouveaux bateaux, tandis que la majorité des bateaux problématiques n'auraient pas à payer.

Il y a aussi un autre aspect qui n'a pas été abordé : le projet de loi cherche à cibler le nettoyage des bateaux sur l'eau seulement. Même si je reconnais que la portée du projet de loi se limite à l'eau, nous devons garder à l'esprit que, dans de nombreuses régions du pays, les navires abandonnés se retrouvent également sur les terres, particulièrement en Ontario et au Québec, qui sont les plus grandes communautés de plaisanciers au pays.

La NMMA a joué un rôle de chef de file sur la scène internationale dans ce dossier et dans bien d'autres dossiers liés à la navigation de plaisance. La majorité de nos efforts ont été déployés par l'intermédiaire du Conseil international des associations des industries nautiques; j'y représente le Canada au sein du comité de direction. Cet organisme mondial rassemble les associations de l'industrie de la navigation de plaisance sous un même cadre international, étudie de façon proactive la question de la fin de vie des bateaux et permet d'échanger des pratiques exemplaires en vue de trouver de nouvelles possibilités de recyclage.

Au moment où nous nous efforçons de nettoyer les navires abandonnés, on peut se demander ce qu'on fera d'eux exactement, étant donné qu'il n'existe en ce moment pas beaucoup d'options de recyclage. Certaines solutions de recyclage éprouvées sont en place dans des pays comme la France, la Suède, les Pays-Bas et le Japon, pour ne nommer que ceux-là. Je serais heureuse de vous faire part des apprentissages tirés de ce modèle, pour qu'on s'assure de ne pas travailler en vase clos sur ce sujet mondial important et de saisir l'occasion d'apprendre d'autres pays.

En conclusion, la NMMA félicite le gouvernement fédéral d'avoir présenté le projet de loi C-64, et nous continuerons d'offrir notre aide et notre soutien à mesure que le projet de loi progressera.

Thank you, honourable senators, for the time this evening, and I welcome any questions you might have.

Sarah Douglas, Senior Director, Government and Stakeholder Relations, Chamber of Marine Commerce: Good evening, honourable senators and members of the committee, and thank you for the invitation to speak this evening. I'm the Senior Director of Government and Stakeholder Relations for the Chamber of Marine Commerce. I'm joined by Paul Topping, our Director of Regulatory and Environmental Affairs. We will be splitting our time this evening.

I'm happy to speak to you on this bill, as CMC shipowner members have a great story to tell on the topic. Every year, more than 230 million metric tonnes of cargo move through the Great Lakes-St. Lawrence waterway. Moving this cargo safely is the top priority for the marine transportation industry, which works to maximize the protection of people, property and the environment. Comprehensive regulatory oversight, investments in advanced navigation technology and sound practices have produced significant safety achievements.

Paul Topping, Director, Regulatory and Environmental Affairs, Chamber of Marine Commerce: We have reviewed Bill C-64 before you today, which would seek to create a new act that would enable the government to better manage wrecks, abandoned, dilapidated or hazardous vessels, and salvage operations. We speak to you on behalf of our shipowner members, which are Canadian-flagged. Our members are conscientious stewards of the environment and take their responsibilities seriously when it comes to the proper dismantling of a ship to ensure the protection of the health, safety and the marine environment around it.

This new act would become a formative pillar of Canada's maritime legislation in conjunction with other legislation, such as the Canada Shipping Act, 2001, from which this act is borrowing some clauses, and the Marine Liability Act, which governs marine insurance. The government would need to maintain close coordination of the regulatory work under this act with other maritime legislation.

Ms. Douglas: Overall, we would like to say the CMC supports this bill. We understand the majority of concerns that are the driving forces behind this bill stem from small dilapidated vessels such as old recreational boats. However, the few cases involving the abandonment of large vessels create challenges for the entire marine industry in Canada. Providing

Je vous remercie, honorables sénateurs, de m'avoir accordé du temps ce soir, et je répondrai à toutes vos questions.

Sarah Douglas, directrice principale, Relations avec les gouvernements et les intervenants, Chambre de commerce maritime : Bonsoir, honorables sénateurs et mesdames et messieurs, et merci de m'avoir invitée à prendre la parole ce soir. Je suis directrice principale, Relations avec les gouvernements et les intervenants, pour la Chambre de commerce maritime. Je suis accompagnée de Paul Topping, notre directeur des affaires réglementaires et environnementales. Nous nous partagerons notre temps ce soir.

Je suis heureuse de vous parler de ce projet de loi, car les membres armateurs du CCM ont une excellente histoire à vous raconter sur le sujet. Chaque année, plus de 230 millions de tonnes métriques de fret passent par la voie navigable des Grands Lacs et du Saint-Laurent. Le transport en toute sécurité de ce fret est la principale priorité de l'industrie du transport maritime, qui s'affaire à optimiser la protection des gens, des biens et de l'environnement. Une surveillance réglementaire exhaustive, des investissements dans la technologie de navigation de pointe et de bonnes pratiques ont permis d'accomplir de grandes réalisations en matière de sécurité.

Paul Topping, directeur, Affaires réglementaires et environnementales, Chambre de commerce maritime : Nous avons examiné le projet de loi C-64 qui vous est présenté aujourd'hui, lequel chercherait à créer une nouvelle loi permettant au gouvernement de mieux gérer les épaves, les bâtiments délabrés, abandonnés ou dangereux et les opérations d'assistance. Nous nous adressons à vous au nom de nos membres armateurs, qui battent pavillon canadien. Nos membres sont des gardiens consciencieux de l'environnement et prennent leurs responsabilités au sérieux lorsqu'il s'agit du démantèlement approprié d'un navire pour assurer la protection de la santé, de la sécurité et de l'environnement maritime qui l'entourent.

Cette nouvelle loi deviendrait un pilier de la législation maritime du Canada, conjointement avec d'autres textes législatifs, comme la Loi sur la marine marchande du Canada de 2001, à laquelle le présent projet de loi emprunte certains articles, et la Loi sur la responsabilité en matière maritime, qui régit l'assurance maritime. Le gouvernement devrait assurer une étroite coordination du travail réglementaire en vertu de cette loi avec d'autres lois maritimes.

Mme Douglas : Dans l'ensemble, nous aimerions dire que la CCM est favorable au projet de loi. Nous comprenons que la majorité des préoccupations qui sous-tendent ce projet de loi découlent des petits bâtiments abandonnés, comme les vieux bateaux de plaisance. Toutefois, les quelques cas qui supposent l'abandon de grands bâtiments créent des difficultés pour toute

the government clear authorities to act when no owner can be found, in our view, addresses the concern of wreck abandonment.

Marine operations aren't always pretty. They can sometimes generate local perceptions that vessels are abandoned and motivate desires to see them moved, so we also support the due diligence provisions of this bill that ensure the government must establish that a vessel has genuinely been abandoned.

Mr. Topping: We also understand the need for the requirement of compulsory insurance should a vessel be wrecked. As a practical matter, with the entry into force of the Wrecks Convention in 2015, most marine insurance available through the 13 or so protection and indemnity clubs used by shipowners around the world already includes wreck insurance. Firms that choose other insurance arrangements, however, that may only cover only those risks that are mandatory may face increased insurance costs as wreck insurance is added. Our members have protection and indemnity insurance.

We also note that the Minister of Transport and the Minister of Fisheries and Oceans each has similar authorities, including on matters related to enforcement. We also note that Division 22 of Bill C-86 also provides both ministers similar authorities necessary to enforce provisions. Given this, we recommend the government develop robust policies and procedures to be set out under a publicly available memorandum of understanding regarding when these powers would be exercised and by which minister. This would provide a clear understanding to the industry.

We would be happy to take any questions you may have. Thank you.

Robert Clarke, President, Harbour Authority Association of British Columbia: Thank you, Mr. Chairman, honourable senators, ladies and gentlemen. I appreciate the time you have given me today to speak on Bill C-64. I would like to start with a brief introduction about the Harbour Authority Association of British Columbia.

First, I am the volunteer President of the Harbour Authority Association of British Columbia and full-time wharfinger for the Comox Valley Harbour Authority on Vancouver Island.

l'industrie maritime au Canada. À notre avis, le fait de fournir au gouvernement des pouvoirs d'agir clairs quand aucun propriétaire n'est trouvable permet de réagir à la préoccupation de l'abandon des épaves.

Les opérations maritimes ne sont pas toujours jolies. Elles peuvent parfois générer des perceptions locales selon lesquelles des bâtiments sont abandonnés et qui alimentent le désir de les voir être déplacés, donc nous appuyons les dispositions sur la diligence raisonnable du projet de loi selon lesquelles le gouvernement doit établir qu'un bâtiment a été véritablement abandonné.

M. Topping : Nous comprenons aussi l'exigence d'une assurance obligatoire si un bâtiment devait se trouver à l'état d'épave. D'un point de vue pratique, dans le cadre de l'entrée en vigueur de la Convention sur l'enlèvement des épaves en 2015, la plupart des assurances maritimes offertes par l'intermédiaire des quelque 13 clubs de protection et d'indemnisation utilisés par les armateurs du monde entier comprennent déjà l'assurance-épave. Les sociétés qui choisissent d'autres modalités d'assurance, toutefois, qui ne peuvent couvrir que les risques qui sont obligatoires, pourraient être exposées à des coûts d'assurance accrus quand l'assurance-épave est ajoutée. Nos membres jouissent d'une assurance protection et indemnisation.

Nous soulignons aussi que le ministre des Transports et le ministre des Pêches et des Océans disposent chacun de pouvoirs semblables, y compris sur des affaires liées à l'application de la loi. Nous remarquons également que la section 22 du projet de loi C-86 fournit aussi aux deux ministres des pouvoirs semblables nécessaires pour faire appliquer les dispositions. Compte tenu de cela, nous recommandons que le gouvernement élabore des politiques et des procédures robustes devant être énoncées en vertu d'un protocole d'entente accessible au public et concernant le moment où ces pouvoirs devraient être exercés, et par quel ministre. Cela fournirait une compréhension claire à l'industrie.

Nous serons ravis de répondre à toutes vos questions. Merci.

Robert Clarke, président, Association des administrations portuaires de Colombie-Britannique : Merci, monsieur le président, honorables sénateurs, mesdames et messieurs. Je vous remercie de m'avoir fourni du temps aujourd'hui pour vous parler du projet de loi C-64. J'aimerais commencer par présenter brièvement l'Association des administrations portuaires de Colombie-Britannique.

D'abord, je suis président de l'Association des administrations portuaires de Colombie-Britannique à titre bénévole et gardien de quai à temps plein pour la Comox Valley Harbour Authority sur l'île de Vancouver.

The Harbour Authority Association of B.C. is a non-profit society with a mandate to maintain effective communication between harbour authorities through information exchange, networking and education. We operate through a contribution agreement with the Department of Fisheries and Oceans, Small Craft Harbours Branch.

The HAABC board of directors is made up of harbour managers, staff and directors from various harbour authorities along the B.C. coast. Our voting members consist of harbour authorities under the Small Craft Harbours program. We represent 54 harbour authorities that manage 75 separate harbour sites. We have associate members from the marine industry, including private and municipal marinas, marine service providers and material suppliers.

The HAABC hosts an annual seminar where we provide workshops and training on relevant topics such as board governance, insurance and vessels of concern. The HAABC has worked hard to bring the vessels of concern issue to the forefront by having members sit on working groups and providing input at the national level through the Derelict Vessel Committee.

Harbour authorities can range in size from large commercial operations, such as the Steveston Harbour Authority in the Lower Mainland of Vancouver, which is the largest commercial fishing harbour in Canada, to small, almost completely volunteer-run harbour authorities in remote locations. B.C. harbour authorities are usually governed by a volunteer board of directors, which is tasked with the job to guide the harbour authority. These boards are usually made up of fishermen — retired and active — community members, First Nations delegates and elected municipal officials. These board members spend countless hours volunteering their time to govern harbour authorities.

Through the sharing of best practices and a strong mentoring program, the HAABC has helped many harbour authorities develop and implement policies and procedures to assist harbour authority boards in governing effectively and therefore reducing liability to the Crown. The success of the harbour authority program is dependent on these volunteer directors.

In a recent survey conducted by the HAABC, the average B.C. harbour authority receives over 300 volunteer hours per year from its directors and some are as high as 1,800 volunteer hours.

L'Association des administrations portuaires de Colombie-Britannique est une société à but non lucratif dont le mandat est de maintenir la communication efficace entre les administrations portuaires au moyen de l'échange de renseignements, de réseautage et d'éducation. Nous exerçons nos activités grâce à une entente de contribution auprès de la Direction des ports pour petits bateaux du ministère des Pêches et des Océans.

Le conseil d'administration de la HAABC est composé de responsables du port, d'employés et de directeurs provenant de diverses administrations portuaires situées le long de la côte de la Colombie-Britannique. Nos membres votants font partie de l'administration portuaire dans le cadre du Programme des ports pour petits bateaux. Nous représentons 54 administrations portuaires qui gèrent 75 sites portuaires distincts. Nous comptons des membres associés de l'industrie maritime, y compris de marinas privées et municipales, des fournisseurs de services maritimes et des fournisseurs de matériel.

La HAABC organise un séminaire annuel où nous offrons des ateliers et de la formation sur des sujets pertinents, comme la gouvernance du conseil, l'assurance et les bâtiments préoccupants. La HAABC a travaillé fort pour ramener la question des bâtiments préoccupants à l'avant-plan, en invitant des membres à siéger à des groupes de travail et en fournissant des commentaires à l'échelon national par l'entremise du comité des bateaux abandonnés.

Les administrations portuaires peuvent être de tailles variées; il peut s'agir de grandes entreprises commerciales, comme l'administration portuaire de Steveston, dans le Lower Mainland de Vancouver, qui est le plus grand port de pêche commerciale du Canada, ou de petites administrations portuaires presque entièrement dirigées par des bénévoles et situées dans les régions éloignées. Les administrations portuaires de la Colombie-Britannique sont habituellement régies par un conseil d'administration bénévole, qui est chargé de guider l'administration portuaire. Ces conseils sont habituellement composés de pêcheurs — retraités et actifs — de membres de la collectivité, de délégués des Premières Nations et d'élus municipaux. Les membres de ces conseils donnent bénévolement d'innombrables heures à la régie des administrations portuaires.

Grâce à l'échange de pratiques exemplaires et à un solide programme de mentorat, la HAABC a aidé de nombreuses administrations portuaires à élaborer et à mettre en œuvre des politiques et des procédures afin d'aider les conseils des administrations portuaires à effectuer une bonne régie, et, par conséquent, à réduire la responsabilité à l'égard de la Couronne. La réussite du Programme des administrations portuaires est tributaire de ces administrateurs bénévoles.

Dans une étude récente menée par la HAABC, l'administration portuaire moyenne de la Colombie-Britannique reçoit plus de 300 heures de bénévolat chaque année de la part

Volunteer burnout is a constant concern, especially in small coastal communities.

The Harbour Authority Association of British Columbia has reviewed Bill C-64, and although we extend our general support for the bill, we do feel there are a couple of issues we see as concerning. We feel there is potential for unfair punishment of volunteer directors of harbour authorities, and the proposed fines for failing to comply with the directive are unfair.

The section set out in the proposed bill allowing the minister to give directives to non-owners to secure, repair, dismantle, destroy or sell a problem vessel with the possibility of financial compensation is a welcome addition to the current legislation. However, it appears there is another section which imposes fines when a directive is not carried out. The proposed fines for harbour authority corporations range from \$100,000 to \$4 million and there is possible imprisonment. Such fines could destroy a harbour authority's ability to function effectively.

It appears there is another provision for director liability if a harbour authority were not to follow a directive by the minister. With most harbour authorities being non-profit, volunteer-governed organizations, the possibility of director liability is extremely concerning. Possible persecution will certainly deter those who are interested in sitting on a volunteer harbour board. Again, these volunteers are critical to the success of the harbour authority program. We feel harbour authorities should not be forced to take on a role their mandate does not support.

Many harbour authorities are already working proactively to address the issues of vessels of concern with the Small Craft Harbours Abandoned and Wrecked Vessel Removal Program. We applaud the work done by small craft harbours in the Pacific region in dealing with this ongoing issue. Last year alone, we saw the removal and disposal of eight vessels at a cost of over \$95,000. The HAABC continues to work closely with a marine lawyer to assist our members in this process.

In closing, the HAABC would like to see amendments made to the sections that increase director liability and threaten administrative penalties to harbour authorities. Thank you.

The Chair: I have a question on that, Mr. Clarke. Is your concern the timeline? We have heard this before from a previous

de ses administrateurs, et certaines en reçoivent jusqu'à 1 800. L'épuisement des bénévoles est une préoccupation constante, particulièrement dans les petites collectivités côtières.

L'Association des administrations portuaires de la Colombie-Britannique a examiné le projet de loi C-64, et, même si nous appuyons généralement le projet de loi, quelques enjeux nous semblent préoccupants. Nous jugeons que des peines injustes pourraient être imposées à des administrateurs bénévoles d'administrations portuaires et que les amendes proposées pour le non-respect de la directive sont injustes.

L'article défini dans le projet de loi proposé, qui permet au ministre d'ordonner à des non-propriétaires de sécuriser, réparer, démanteler, détruire ou vendre un bâtiment problématique et s'assortit de la possibilité d'une indemnisation financière, est un ajout bienvenu au projet de loi actuel. Toutefois, il semble qu'un autre article impose des amendes quand une directive n'est pas exécutée. Les amendes proposées pour les administrations portuaires oscillent entre 100 000 \$ et 4 millions de dollars, et on prévoit une incarcération. De telles amendes pourraient détruire la capacité d'une administration portuaire de fonctionner efficacement.

Il semble y avoir une autre disposition au sujet de la responsabilité des administrateurs si une administration portuaire ne respectait pas les directives du ministre. Comme la plupart des administrations portuaires sont des organisations à but non lucratif dirigées par des bénévoles, la possibilité d'engager la responsabilité des directeurs est extrêmement préoccupante. La persécution possible va assurément dissuader ceux qui cherchent à siéger à un conseil d'administration portuaire à titre bénévole. Encore une fois, ces bénévoles sont essentiels à la réussite du Programme des administrations portuaires. Nous estimons que les administrations portuaires ne devraient pas être forcées d'adopter un rôle que leur mandat n'appuie pas.

De nombreuses administrations portuaires travaillent déjà proactivement à régler les problèmes préoccupants touchant le Programme d'élimination des épaves et des navires abandonnés de ports pour petits bateaux. Nous félicitons le travail réalisé par les ports pour petits bateaux dans la région du Pacifique pour régler ce problème continu. L'an dernier seulement, nous avons assisté à l'élimination et à l'immersion de huit navires, au coût de plus de 95 000 \$. La HAABC continue de travailler en étroite collaboration avec un avocat en droit maritime pour aider nos membres dans le cadre de ce processus.

Pour terminer, la HAABC aimerait que des amendements soient apportés aux articles qui augmentent la responsabilité des administrateurs et menacent de sanctions administratives les administrations portuaires. Merci.

Le président : Monsieur Clarke, j'ai une question à ce sujet. Les délais sont-ils votre préoccupation? Nous l'avons déjà

witness. Is it a timeline that you're expected to deal with the problem, the amount of money that —

Mr. Clarke: It's the ability to deal with the problem. Some harbour authorities will not be able to deal with a large vessel or even a small vessel, financially and manpower.

The Chair: How would the government deal with it? Do you think that's your problem or their problem?

Mr. Clarke: We just don't want to be forced to deal with something that we can't do.

The Chair: All right. That makes sense.

[*Translation*]

Senator Cormier: I am going to ask my question in French. My first question is for you, Mr. Clarke, and concerns what you were just talking about. Today I met the harbour authority representatives of a small port in New Brunswick. They have incurred large legal fees to ensure that an owner clears a wreck obstructing the port. The comments by these harbour authority representatives showed that they encountered many challenges, such as legal fees, the many steps they had to take, the lack of leadership from Fisheries and Oceans Canada, and the definitions of a shipwreck. In light of what you have just said, does the bill respond adequately to the issues encountered by the volunteer committees that manage small harbours?

[*English*]

Mr. Clarke: I think you want to know about facing the challenges. I had a hard time hearing that.

Senator Cormier: I want to know if the bill in front of us is a solution to what I just explained as problems for small port authorities.

Mr. Clarke: We don't want to be forced into dealing with something that is outside of our area. We work closely with a marine lawyer who has created many flowcharts and cheat sheets to assist all the harbour authorities in B.C. Unfortunately, I can't speak about New Brunswick.

Senator Cormier: I know. Thank you.

[*Translation*]

I also have a question for Ms. Anghel concerning the recycling options.

entendu dire par un témoin précédent. Ce sont des délais en fonction desquels on s'attend à ce que vous régliez le problème, la somme d'argent qui...

M. Clarke : C'est la capacité de régler le problème. Certaines administrations portuaires ne pourront pas s'occuper d'un grand bâtiment ou même d'un petit bâtiment, tant sur le plan financier que sur le plan de la main-d'œuvre.

Le président : Comment aimeriez-vous que le gouvernement s'en occupe? Pensez-vous que c'est votre problème ou bien le sien?

M. Clarke : Nous voulons juste ne pas être forcés de nous occuper de quelque chose que nous ne pouvons pas faire.

Le président : Très bien. C'est logique.

[*Français*]

Le sénateur Cormier : Je vais poser ma question en français. Ma première question s'adresse à vous, monsieur Clarke, et concerne justement ce dont vous venez de parler. J'ai rencontré aujourd'hui des représentants de l'autorité portuaire d'un petit port de pêche au Nouveau-Brunswick. Ils ont engagé d'importants frais d'avocat pour s'assurer qu'un propriétaire libère le port d'une épave. Le constat de ces autorités portuaires témoigne du fait qu'ils ont rencontré beaucoup de défis en ce qui a trait aux honoraires d'avocat, à la multitude de démarches, au manque de leadership de la part de Pêches et Océans Canada et aux définitions de ce qu'est une épave. À la lumière de ce que vous venez de dire, est-ce que le projet de loi répond aux enjeux qui touchent les comités de bénévoles qui gèrent de petits ports?

[*Traduction*]

M. Clarke : Je crois que vous vous questionnez par rapport à la façon de faire face aux difficultés. J'ai eu du mal à l'entendre.

Le sénateur Cormier : J'aimerais savoir si le projet de loi que nous examinons est une solution à ce que je viens de décrire comme étant des problèmes pour les petites administrations portuaires.

M. Clarke : Nous ne voulons pas être forcés de nous occuper de quelque chose qui est à l'extérieur de notre région. Nous travaillons en étroite collaboration avec un avocat en droit maritime qui a créé de nombreux ordinogrammes et aide-mémoire pour aider toutes les administrations portuaires de la Colombie-Britannique. Malheureusement, je ne peux pas parler au sujet du Nouveau-Brunswick.

Le sénateur Cormier : Je sais. Merci.

[*Français*]

J'ai aussi une question à poser à Mme Anghel concernant les options de recyclage.

[English]

You said in your presentation that there are some proven recycling solutions in effect in places like France, Sweden and the Netherlands.

[Translation]

What do you have to say about Transport Canada's Abandoned Boats Program, announced almost a year and a half ago on May 31, 2017? That program involved funds to help communities get rid of small abandoned boats. What can you tell us about that program? Does it help resolve this important issue of the recycling of small boats in various parts of the country?

[English]

Ms. Anghel: I think they have done a great job at starting to take a crack at cleaning up the abandoned vessels through the various programs with the funding available and given out to third parties and not-for-profit organizations.

I will say, though, if I understood your question correctly, I'm not aware there has been any specific attempt to look at recycling locations at this point. I'm not privy to the details of that. All I know is there is cleanup, but I don't know what they are doing with them.

Senator Cormier: What are the solutions that you are referring to?

Ms. Anghel: I know they have looked into things like using fibreglass to turn it into concrete. That has been used for retaining walls in the Netherlands. The concrete one is the most viable at this stage that we have noticed. There are companies in Italy that have turned fibreglass into furniture. So it's things like reusing the product rather than seeing the boats end up in a landfill. That's what my concern is.

Right now, we're dealing with the clean-up from the water and the land potentially, but where are we going to put them? If they just end up in a landfill and we don't have a second plan for sound recycling solutions, I feel that's short-sighted.

Ms. Douglas: Does the bill address this?

Ms. Anghel: No, I do not believe there is anything in the bill on recycling.

The Chair: Are the European solutions you mentioned the result of government subsidy or of business people seeing an opportunity?

[Traduction]

Vous avez dit dans votre exposé qu'il y a quelques solutions de recyclage éprouvées en place dans des pays comme la France, la Suède et les Pays-Bas.

[Français]

Quels sont vos constats en ce qui concerne le Programme de bateaux abandonnés de Transports Canada qui a été annoncé il y a près d'un an et demi, le 31 mai 2017? Ce programme prévoyait des fonds pour aider les collectivités à éliminer les petits bateaux abandonnés. Que pouvez-vous nous dire au sujet de ce programme? Aide-t-il à résoudre cet important problème du recyclage des petits bateaux dans différentes régions du pays?

[Traduction]

Mme Anghel : Je crois qu'ils ont fait un excellent travail pour commencer à nettoyer les bâtiments abandonnés dans le cadre des divers programmes, avec le financement disponible qui a été distribué à des tiers et à des organismes à but non lucratif.

Toutefois, je dirais que, si j'ai bien compris votre question, je ne suis pas au courant qu'on ait fait quelque tentative particulière d'examiner des lieux de recyclage à ce moment-ci. Je ne connais pas bien les détails. Tout ce que je sais, c'est qu'on fait du nettoyage, mais je ne sais pas ce qu'on fait avec les bateaux.

Le sénateur Cormier : Quelles sont les solutions auxquelles vous faites allusion?

Mme Anghel : Je sais qu'on a envisagé d'utiliser de la fibre de verre pour transformer des choses en béton. Ce matériau est utilisé pour les murs de soutènement aux Pays-Bas. L'option du béton est la plus viable que nous ayons remarquée à ce moment-ci. Il y a des entreprises en Italie qui ont transformé de la fibre de verre en meubles. Ce sont donc des choses comme réutiliser le produit plutôt que de voir les bateaux finir dans un site d'enfouissement. C'est ma préoccupation.

En ce moment, nous nous occupons de nettoyage des eaux et peut-être des terres, mais où allons-nous les mettre? S'ils finissent juste par se retrouver dans un site d'enfouissement et que nous n'avons pas de plan B pour de bonnes solutions de recyclage, j'ai l'impression que c'est une vision un peu à court terme.

Mme Douglas : Le projet de loi examine-t-il cette question?

Mme Anghel : Non, je ne crois pas qu'il y ait quoi que ce soit dans le projet de loi sur le recyclage.

Le président : Les solutions européennes que vous avez mentionnées sont-elles le résultat de subventions gouvernementales ou bien de gens qui voient là une occasion?

Ms. Anghel: It's a combination. There have been subsidized government programs. In France in particular, there is actually a tax, and it's going to be handled by the trade association, like ourselves.

Sweden has done the same thing where they worked with the industry association. There are some government grants, and then there are private sector opportunities that come up. So it's a combination of all of them.

The Chair: Thanks very much.

Senator Manning: Thank you to our witnesses. I have a question for Ms. Anghel and Mr. Clarke. I will start with Ms. Anghel as a follow-up to Senator Cormier's questions.

In these other countries, do vessel owners pay anything toward the possible cleanup or recycling of their vessels in a uniform way?

Ms. Anghel: I'm not aware specifically how it's handled. I know that in France a new tax will be levied for the boat itself. I can follow up and give you that in more detail. I'm not aware exactly if they are funding it for the boater or from a general taxation piece. I'm not sure.

Senator Manning: So the funds in France may be going into a pot that will be used for cleanup. Is that along the line of what you're looking at?

Ms. Anghel: Yes, correct. It's a pot.

Senator Manning: Mr. Clarke, in my other life in Newfoundland and Labrador I was a member of a pilot project at harbour authorities back in the early 1990s in a small fishing community, I advised my colleagues here last night that our annual budget wouldn't run this meeting this evening. So I'm very concerned that it is difficult to get volunteers and the director liability of anywhere between \$100,000 and \$4 million and possible jail terms. It really concerns me. So it is not only deterring people from joining up but, in my view, people will run away from that.

There were programs available, which Senator Cormier touched on, in relation to availing funds through third party means, whatever the case may be. Do you know if the harbour authorities in your area have availed themselves of any of that funding to deal with wrecks that may be in their harbours?

Mr. Clarke: When there is a wreck inside our water lot, we have the Small Craft Harbours Abandoned and Wrecked Vessel Removal Program help us deal with those. Outside of our water lot is more of a concern. We don't want the harbour authorities

Mme Anghel : C'est une combinaison des deux. Il y a eu des programmes subventionnés par le gouvernement. En France, en particulier, il y a en fait une taxe, et celle-ci sera gérée par l'association commerciale, comme nous-mêmes.

La Suède a fait la même chose lorsqu'elle a travaillé avec l'association de l'industrie. Il y a quelques subventions gouvernementales, puis quelques possibilités du secteur privé qui apparaissent. C'est donc une combinaison de tout cela.

Le président : Merci beaucoup.

Le sénateur Manning : Merci à nos témoins. J'ai une question pour Mme Anghel et M. Clarke. Je vais commencer par Mme Anghel pour donner suite aux questions du sénateur Cormier.

Dans ces autres pays, les propriétaires de navires paient-ils quoi que ce soit pour le nettoyage ou le recyclage possible de leurs navires de façon uniforme?

Mme Anghel : Je ne sais pas précisément comment c'est géré. Je sais que, en France, une nouvelle taxe sera perçue pour le bateau lui-même. Je peux faire un suivi et vous donner plus de détails à ce sujet. Je ne sais pas exactement si c'est financé pour le plaisancier ou à même un volet d'imposition général. Je ne suis pas certaine.

Le sénateur Manning : Donc, les fonds en France vont peut-être dans une caisse qui sera utilisée pour le nettoyage. Est-ce dans le sens de ce que vous envisagez?

Mme Anghel : Oui, exact. C'est une caisse.

Le sénateur Manning : Monsieur Clarke, dans mon autre vie aux Pays-Bas et au Labrador dans les années 1990, j'ai été membre du projet pilote des administrations portuaires dans une petite collectivité portuaire. J'ai informé mes collègues qui étaient ici hier soir du fait que, vu notre budget annuel, nous n'organiserions pas cette réunion ce soir. Je suis donc très préoccupé par le fait qu'il est difficile d'obtenir des bénévoles et en raison de la responsabilité des administrateurs qui peut s'élever à une somme allant de 100 000 \$ à 4 millions de dollars, ainsi que faire l'objet de possibles peines d'emprisonnement. En plus de dissuader des gens de se mobiliser, à mon avis, cela fera en sorte que les gens s'en éloigneront.

Des programmes étaient offerts, et le sénateur Cormier en a parlé, pour ce qui est de trouver des fonds à l'aide de tiers, peu importe le cas. Savez-vous si les administrations portuaires dans votre région ont utilisé une partie de ce financement pour s'occuper des épaves qui se trouvent peut-être dans leurs ports?

M. Clarke : Quand une épave se trouve à l'intérieur de notre plan d'eau, le Programme d'élimination des épaves et des navires abandonnés de ports pour petits bateaux est là pour nous aider à nous en occuper. L'extérieur de notre plan d'eau est

to become dumping grounds for wrecks, which is what we are concerned with.

Senator Manning: In the 54 harbour authorities, the 70-plus harbour sites, the abandoned wrecks, what is the level of the issue you have to deal with there? Is it a big issue with the harbours themselves?

Mr. Clarke: I can speak for Comox. We don't have any that we need to deal with, but there are harbour authorities in northern B.C. on the coastal waters that have upwards of 30 they would like to deal with if they could.

Senator Manning: What happens if something lies just outside your harbour? In harbours in Newfoundland and Labrador, it may look like a safe harbour, but your line is drawn.

Mr. Clarke: If it is outside our water lot, we don't have any authority to deal with it.

Senator Manning: Maybe Mr. Topping or Ms. Douglas could answer this. In Newfoundland and Labrador we had a couple of ships that were left abandoned for years and cost millions of dollars to clean up. Along with being eyesores, there were environmental hazard issues. They were under flags of convenience. Is that an issue in other parts of Canada, these flags of convenience?

We spent three or four years trying to track down the owners of two major vessels outside the town of Bay Roberts in Newfoundland. I don't think they ever found the owners, and the government stepped up after seven or eight years and took care of things.

Is this a big issue, namely that we have abandoned vessels in our country and we can't track down who the owners are?

Ms. Douglas: The membership we represent are Canadian-flagged vessels, domestic vessels.

In broader terms, I know Bill C-64 is implementing the Nairobi Convention on wrecks, and that can only be successful if other countries ratify it as well. From the latest figures, I know that for over 80 per cent of tonnage-carrying vessels, their countries are signed on to this convention. Because there is international ratification of this, we have reached critical mass, and I think that will help address this as well.

Paul, do you have anything to add?

une grande source de préoccupation. Nous ne voulons pas que les administrations portuaires deviennent des dépotoirs pour les épaves, et c'est ce qui nous préoccupe.

Le sénateur Manning : Dans les 54 administrations portuaires, qui représentent plus de 70 sites, les épaves abandonnées... quelle est l'ampleur du problème avec lequel vous devez composer? Est-ce un grand problème pour les ports eux-mêmes?

M. Clarke : Je peux parler pour Comox. Nous n'avons pas besoin de gérer des navires, mais des administrations portuaires situées dans les eaux côtières du Nord de la Colombie-Britannique en comptent plus de 30 dont elles aimeraient s'occuper.

Le sénateur Manning : Que se passe-t-il si quelque chose se trouve juste à l'extérieur de votre port? Dans des ports de Terre-Neuve-et-Labrador, on pourrait croire que c'est un port sécuritaire... Mais votre ligne est tracée.

M. Clarke : Si c'est à l'extérieur de notre plan d'eau, nous n'avons pas le pouvoir de nous en occuper.

Le sénateur Manning : Peut-être que M. Topping ou Mme Douglas pourrait répondre à cette question. À Terre-Neuve-et-Labrador, quelques navires ont été abandonnés pendant des années et ont coûté des millions de dollars en nettoyage. En plus de leur laideur, il y avait des problèmes sur le plan des risques environnementaux. Ils battaient pavillon de complaisance. Est-ce un problème dans d'autres régions du Canada, ces pavillons de complaisance?

Nous avons passé trois ou quatre ans à essayer de mettre la main sur les propriétaires de deux navires importants à l'extérieur de la ville de Bay Roberts, à Terre-Neuve. Je ne crois pas qu'on ait jamais trouvé les propriétaires, et le gouvernement a intensifié ses efforts après sept ou huit ans et s'est occupé de régler l'affaire.

Est-ce un problème important, c'est-à-dire que nous avons des navires abandonnés dans notre pays et que nous ne pouvons pas mettre la main sur les propriétaires?

Mme Douglas : Les membres que nous représentons sont des navires battant pavillon canadien, des navires canadiens.

De façon plus large, je sais que le projet de loi C-64 met en œuvre la Convention de Nairobi sur les épaves, et celle-ci ne peut réussir que si d'autres pays la ratifient également. Selon les chiffres les plus récents, je sais que pour plus de 80 p. 100 des navires de tonnage, leur pays a signé la convention. Puisqu'il y a eu une ratification sur la scène internationale, nous avons atteint une masse critique, et je crois que cela permettra aussi de régler la question.

Paul, avez-vous quelque chose à ajouter?

Mr. Topping: Yes. At the end of its life, a vessel is typically sold to yards, typically in Turkey or India. They are of value to those yards because they are providing income. They make their money dismantling the vessel and the steel. How they are regulated is subject to another international convention not yet in force.

It is the transfer of those vessels that becomes the problem, as opposed to our members who have operated that vessel. They go to pains to find an appropriate way of towing, removing them and ultimately transferring them to the yard. But not all problem vessels that have been in Canada have necessarily originated from Canada. That is one of the reasons why an international solution is needed. You can have a decision taken in another part of the world that a vessel is no longer to be in service, but it could theoretically end up in Canada. That is why controls are being developed at the International Maritime Organization.

Senator Manning: Are there any fees for your members in relation to dealing with wrecks or abandoned vessels, or environmental issues if they become an environmental issue? Is there anything with respect to an overall global way to look at that?

Mr. Topping: The Nairobi Convention sets out compulsory insurance. Although Canada has not yet ratified it, our members buy insurance products through what are called protection and indemnity clubs, which are a mutual collection of shipowners who come together and put money into a pot to be used to pay out when problems occur. They operate much like an insurance company. These clubs all cover the requirements under the Nairobi Convention. There is wreck insurance already in place for our members.

Senator Miville-Dechêne: I will address my question to Mr. Clarke.

I am trying to better understand your concern. From what the minister has told us, when there is a wreck to be recuperated, I understood that the Coast Guard would intervene and they would try to put everything together, ask for cooperation and ask someone to go and get the wreck. However, it wouldn't be the port authority all the time. It would be whoever is able to do the task. I also understand that there is a fund available to reimburse what it would cost to get rid or dispose of this particular wreck.

Why would the Coast Guard ask volunteers, who are overwhelmed, to do the task? We are looking for goodwill there.

M. Topping : Oui. À la fin de sa vie, un navire est habituellement vendu à des chantiers, généralement en Turquie ou en Inde. Ces navires ont une valeur pour ces chantiers, parce qu'ils fournissent des revenus. Ils font leur argent en démantelant le navire et en enlevant l'acier. Leur réglementation est assujettie à une autre convention internationale qui n'est pas encore en vigueur.

C'est le transfert de ces navires qui devient problématique, plutôt que nos membres qui ont exploité ce navire. Ils font des pieds et des mains pour essayer de trouver un mode de touage approprié, d'éliminer les navires et, au final, de les transférer au chantier. Ce ne sont pas tous les navires problématiques qui sont allés au Canada qui proviennent nécessairement du pays. C'est une des raisons pour lesquelles une solution internationale est nécessaire. Vous pouvez décider dans une autre région du monde qu'un navire n'est plus en service, mais celui-ci pourrait, en théorie, finir par se retrouver au Canada. C'est pourquoi des mesures de contrôle sont instaurées à l'Organisation maritime internationale.

Le sénateur Manning : Y a-t-il des frais pour vos membres relativement à la gestion des épaves et des bâtiments abandonnés ou des enjeux environnementaux, s'ils en deviennent? Y a-t-il quoi que ce soit de tel d'un point de vue global et général?

M. Topping : La Convention de Nairobi prévoit une assurance obligatoire. Même si le Canada n'a pas encore ratifié la convention, nos membres achètent des produits d'assurance par l'intermédiaire de ce qu'on appelle des clubs de protection et d'indemnités, des mutuelles d'armateurs qui se réunissent et mettent en commun des fonds qui seront utilisés en cas de problème. C'est très similaire à ce que ferait une compagnie d'assurance. Ces clubs respectent toutes les exigences de la Convention de Nairobi. Il y a une assurance-épave déjà en place pour nos membres.

La sénatrice Miville-Dechêne : Ma question est destinée à M. Clarke.

J'essaie de mieux comprendre votre préoccupation. À la lumière de ce que le ministre nous a dit, lorsqu'il y a une épave à récupérer, si j'ai bien compris, la Garde côtière intervient et essaie de tout coordonner. Elle sollicite la coopération des intervenants et demande à quelqu'un d'aller chercher l'épave. Cependant, il ne s'agit pas toujours de l'administration portuaire : on parle de quiconque peut faire le travail. Je crois aussi savoir qu'il y a un fonds permettant de rembourser les coûts engagés pour se débarrasser d'une épave ou l'éliminer.

Pourquoi la Garde côtière demanderait-elle à des bénévoles, qui sont dépassés, de faire le travail? On veut que les gens fassent preuve de bonne volonté dans ces cas.

[Translation]

Why do you have those concerns, given that the Coast Guard's objective is to find a solution, to find a company that can remove the boat, do so quickly and be reimbursed afterwards? After all, there are businesses that do this type of work. I'm trying to understand why there is such grave concern.

[English]

Are you following me?

Mr. Clarke: I understand. What we fear is that in the real world there is a wreck out there or a dilapidated vessel that the Coast Guard gets a hold of and they tow it into a local dock, generally a local harbour authority. We worry that they may leave that vessel there and require a small, completely volunteer-run harbour authority to deal with it, and they just won't have the manpower or the financial ability. We understand there is a compensation fund after the fact, but we are concerned how that compensation fund will be disbursed.

Senator Miville-Dechêne: Has it happened in the past that the Coast Guard just brings boats —

Mr. Clarke: Many times. Everyone thinks we are a government dock and they bring the boat to the dock, yes. I have come to work in the morning and found vessels tied to the dock and we don't know who they are; they don't have a name, a registration number or a hull identification number. No one knows where it came from and we end up dealing with it.

Senator Miville-Dechêne: I remember Beauharnois case which was different. There was a negotiation between municipalities and everyone involved to salvage the wreck.

Mr. Clarke: At certain times it works out fantastically, but in the real world we are often left dealing with someone else's mess. We are a little concerned about that.

Senator Miville-Dechêne: You are very concerned. Thank you very much.

The Chair: I think the concern isn't the fact; it is the punishment that you are concerned about.

Mr. Clarke: We may not be able to deal with that directive, yes.

The Chair: You don't want to deal with the punishment afterwards?

[Français]

Pourquoi avez-vous de telles craintes, étant donné que le but de la garde côtière est d'essayer de trouver une solution, de trouver une compagnie qui pourra retirer le bateau, le faire en peu de temps et être remboursée par la suite? Il y a tout de même des entreprises qui font ce genre de travail. J'essaie de comprendre pourquoi cette crainte est si grande.

[Traduction]

Vous me comprenez?

M. Clarke : Je comprends. Ce que nous craignons, c'est que, dans le monde réel, la Garde côtière trouve une épave ou un bâtiment délabré qu'elle ramènera dans un port local, habituellement à l'administration portuaire locale. Nous craignons qu'elle laisse le bâtiment là et qu'elle exige ensuite d'une petite administration portuaire exploitée par des bénévoles de s'en occuper, mais que cette dernière n'aura tout simplement pas la main-d'œuvre ni la capacité financière de le faire. Nous comprenons qu'il y a un fonds d'indemnisation après coup, mais nous sommes préoccupés par la façon dont de tels fonds d'indemnisation seront déboursés.

La sénatrice Miville-Dechêne : Par le passé, la Garde côtière a-t-elle déjà apporté tout simplement des bateaux...

M. Clarke : Souvent. Tout le monde croit que nous sommes un quai gouvernemental, et les gens nous apportent le navire, oui. Il m'est arrivé d'arriver au travail le matin et de trouver des bâtiments amarrés au quai sans savoir à qui ils appartiennent. Il n'y a pas de nom, pas de numéro d'enregistrement et pas de numéro d'identification de coque. Personne ne sait d'où le navire vient et, au bout du compte, nous devons nous en occuper.

La sénatrice Miville-Dechêne : Je me rappelle le cas de Beauharnois. Les choses étaient différentes. Il y a eu des négociations entre les municipalités et tous ceux qui ont participé à la récupération de l'épave.

M. Clarke : Parfois, cela fonctionne merveilleusement bien, mais, dans la vraie vie, on est souvent obligés de nettoyer les dégâts de quelqu'un d'autre. C'est quelque chose qui nous préoccupe un peu.

La sénatrice Miville-Dechêne : Vous êtes très préoccupé. Merci beaucoup.

Le président : Je crois que la préoccupation tient non pas à l'épave en tant que telle; c'est la sanction qui vous préoccupe.

M. Clarke : Oui, il se peut que nous ne puissions pas donner suite à une telle directive.

Le président : Vous ne voulez pas avoir à composer avec la sanction, après coup?

Mr. Clarke: Yes.

Senator Manning: Point of order or — don't know if you can use that or not.

The Chair: You want an intervention?

Senator Manning: Yes. I was there, on a harbour authority. The harbour authority has to put up the financing at the beginning and be reimbursed afterwards, but if you have \$1,000 in your account and a \$50,000 bill to move the boat, that is the problem. If they say, "Here is the amount you need to move the boat," and they give the harbour authority the money to do so, that is one thing; but if they can't deliver it in the first place, they could be charged. That is the problem.

The Chair: Thank you for the intervention.

Senator Manning: Call it what you like.

Senator Gagné: Senator Manning, you would be a great witness.

Senator Miville-Dechêne: Change places.

Senator Gagné: Thank you all for your presentations. I appreciate it.

Mr. Clarke, when you get up in the morning and come to work and find this dilapidated boat tied to your dock, what do you do?

Mr. Clarke: We have many different solutions. First, we try to locate the owner. We look at all sorts of avenues that way. Then we will take the process to seize and destroy it through the Warehouse Lien Act in B.C. There are lots of avenues.

Generally, we try to find the owner through social media or any avenue like that to find out where the boat comes from. The water is a pretty small place.

Senator Gagné: At what point in time do you call the Coast Guard or the Government of Canada?

Mr. Clarke: We wouldn't refer it to the Coast Guard until it became an environmental concern. I have spent countless hours in bilges of boats that have been brought, pumping them out so that they don't sink because it wasn't deemed enough of an environmental concern for them to respond.

M. Clarke : Exactement.

Le sénateur Manning : J'invoque le Règlement ou... Je ne sais pas si c'est quelque chose qu'on peut utiliser ou non.

Le président : Vous voulez intervenir?

Le sénateur Manning : Oui. J'étais là, membre d'une administration portuaire. L'administration portuaire doit trouver les fonds au début et sera remboursée ensuite, mais si elle a 1 000 \$ dans son compte de banque et que le déplacement du navire coûte 50 000 \$, c'est problématique. Si les responsables disent : « Voici le montant dont vous avez besoin pour déplacer le bateau » et qu'ils donnent à l'administration portuaire l'argent nécessaire, c'est une chose, mais si l'argent ne peut pas être donné d'entrée de jeu, il pourrait y avoir des accusations. Il est là, le problème.

Le président : Merci de l'intervention.

Le sénateur Manning : Appelez ça comme vous voulez.

La sénatrice Gagné : Sénateur Manning, vous seriez un très bon témoin.

La sénatrice Miville-Dechêne : Changez de place.

La sénatrice Gagné : Merci à vous tous de vos exposés. Je vous en suis reconnaissante.

Monsieur Clarke, lorsque vous vous levez le matin pour vous rendre au travail et que vous trouvez un navire délabré amarré à votre quai, que faites-vous?

M. Clarke : Nous avons de nombreuses solutions différentes. Dans un premier temps, nous tentons de trouver le propriétaire. Nous avons toutes sortes de façons d'essayer de le faire, puis nous allons entreprendre le processus pour le saisir et le détruire conformément à la Warehouse Lien Act de la Colombie-Britannique. Il y a de nombreuses possibilités.

De façon générale, nous tentons de trouver le propriétaire en utilisant les médias sociaux ou d'autres moyens, comme essayer de découvrir d'où vient le bateau. Le milieu marin est assez petit.

La sénatrice Gagné : À quel moment appelez-vous la Garde côtière ou le gouvernement du Canada?

M. Clarke : Nous ne communiquerions pas avec la Garde côtière tant que ce n'est pas une préoccupation environnementale. J'ai passé d'innombrables heures dans la cale de bateaux qu'on nous avait apportés à les vider afin qu'ils ne coulent pas parce qu'il avait été déterminé que ces navires ne constituaient pas une assez grande préoccupation environnementale pour que la Garde côtière intervienne.

[Translation]

Senator Gagné: I asked a question about leisure craft, and I am trying to assess the scope of the challenge you are facing. Do we have some idea of the number of boats that risk being abandoned in Canada?

[English]

Ms. Anghel: I don't have that number offhand. All we can do is make an estimate. We have a U.S. estimate. If I looked at the size of the market in the U.S. and we say Canada is about 10 per cent, my thought would be that there could be up to 10,000 to 15,000 boats that are reaching end of life.

I will put a caveat on that and say that the number that has come to me in the past from Transport Canada through our consultations was more like 40,000. I feel that is too high. I am thinking 10,000 to 14,000. That does not necessarily mean there are 14,000 out there to be cleaned up, but they are coming to end of life.

Senator Gagné: Thank you.

Senator Simons: I am from Edmonton. We don't have many wrecked boats washing up on the shores of the North Saskatchewan.

Mr. Clarke, is there any methodology by which you can sell an abandoned boat if there is any value left to it and then take that money for the use of the harbour authority? Is there any such legal recourse available to you?

Mr. Clarke: Yes, that's the Warehouse Lien Act. If the vessel at the dock is worth any money, we try to engage that act. We auction off the boat, and any extra money is paid back to the court if we can't find the owner.

Senator Simons: Does that put a substantial amount of money into your coffers every year, or is it not enough money to make a difference to your operations?

Mr. Clarke: We don't receive any sort of financial benefit from auctioning a boat. We only recover the costs associated, so past mortgage fees, staff time to deal with it, anything like that. All other costs get deferred back to the court.

The Chair: And what does the court do with it?

Mr. Clarke: I am unsure.

The Chair: I just thought I would ask.

[Français]

La sénatrice Gagné : J'ai posé une question sur les navires de plaisance, et je tente d'évaluer l'ampleur du défi auquel vous faites face à ce chapitre. Est-ce qu'on a une idée du nombre de bateaux qui sont à risque d'être abandonnés au Canada?

[Traduction]

Mme Anghel : Je n'ai pas le chiffre à portée de main. Tout ce que nous pouvons fournir, c'est une estimation. Nous avons une estimation américaine. Si je regarde la taille du marché aux États-Unis pour ensuite dire que le Canada représente environ 10 p. 100 de ce marché, je dirais qu'il pourrait y avoir jusqu'à 10 000 à 15 000 navires qui sont en fin de vie.

Permettez-moi de nuancer les choses et de dire que le nombre que Transport Canada m'a fourni par le passé dans le cadre de nos consultations était davantage dans les alentours de 40 000. J'ai l'impression que c'est trop élevé. Je pense qu'il y en a de 10 000 à 14 000. Cela ne signifie pas nécessairement qu'il y en a 14 000 sur l'eau à nettoyer, mais ils arrivent en fin de vie.

La sénatrice Gagné : Merci.

La sénatrice Simons : Nous n'avons pas beaucoup d'épaves échouées le long de la rivière Saskatchewan Nord.

Monsieur Clarke, y a-t-il une méthode permettant de vendre un navire abandonné s'il a encore une valeur pour ensuite utiliser cet argent au sein de l'administration portuaire? Avez-vous un tel recours juridique?

M. Clarke : Oui, c'est prévu dans la Warehouse Lien Act. Si le bâtiment au quai vaut quelque chose, nous essayons de nous prévaloir de cette loi. Nous vendons le navire à l'encan, et tous les fonds supplémentaires sont remis au tribunal si nous ne trouvons pas le propriétaire.

La sénatrice Simons : Est-ce une façon pour vous de faire beaucoup d'argent chaque année ou parle-t-on d'un montant trop faible pour que ça change quoi que ce soit dans le cadre de vos activités?

M. Clarke : Nous ne tirons aucun avantage financier de la mise à l'encan d'un navire. Nous récupérons seulement les coûts connexes, les frais hypothécaires antérieurs, le temps que le personnel y a consacré et tout ça. Tous les autres fonds sont remis au tribunal.

Le président : Et qu'est-ce que le tribunal en fait?

M. Clarke : Je ne suis pas sûr.

Le président : Je voulais tout simplement le demander.

Senator Cormier: I want to continue with this issue. Of course you don't want to pay for the problems, but do you have alternative measures that you think we should consider?

Mr. Clarke: I'm not sure I follow you. The only thing is if the vessel is worth any sort of money. If the vessel that is abandoned isn't worth any money, we are left cleaning it up. There is no fund available. There is no way to get any money there.

The Chair: I would like to ask this question to all of you. During the drafting of the bill, was there any consultation with your organizations through the minister's office or through the department as to the drafting of the bill?

Ms. Anghel: Throughout the last while I have engaged mostly with the department. The minister's office didn't engage as much with us directly, but throughout the process the department has been cooperative and has had great stakeholder relations with us.

The Chair: When you say "throughout the process," do you mean after the bill was done and in the House of Commons, or previous to the bill actually being tabled?

Ms. Anghel: You are testing my memory now.

The Chair: Were you surprised when the bill —

Ms. Anghel: No, I was not surprised. I don't recall 100 per cent if I was engaged specifically looking at drafts, but I know that throughout the process they came and presented to the Canadian Marine Advisory Council, and I had individual meetings as well. It was not a surprise.

Ms. Douglas: I will use the "I am new" excuse. I joined the Chamber of Marine Commerce after Bill C-64 was tabled, so I will defer to Paul.

Mr. Topping: I have a bit of a confession in that I am a former Transport Canada employee, new to the chamber. I had been working with policy and was well aware of these issues coming forward. I had to keep things in confidence because of my conflict of interest. When the bill came forward and we reviewed it, it was not a surprise because we were aware.

As well, over the years, the issue of abandoned vessels and recycling of old vessels has been ongoing among our members, as opposed to the concern on the recreational boating side. There had been a peripheral awareness of the problem, but in terms of a direct approach of the Chamber of Marine Commerce

Le sénateur Cormier : Je veux poursuivre sur cette lancée. Évidemment, vous ne voulez pas payer pour les problèmes, mais y a-t-il, selon vous, des mesures de rechange que nous devrions envisager?

M. Clarke : Je ne suis pas sûr de vous comprendre. La seule chose, c'est si le bâtiment vaut encore quelque chose. Si le bâtiment qui est abandonné ne vaut rien, nous devons nous en occuper. Il n'y a pas de fonds accessibles. Il n'y a aucune façon d'en tirer de l'argent.

Le président : J'aimerais tous vous poser une question. Durant la rédaction du projet de loi, y a-t-il eu des consultations auprès de vos organisations par l'intermédiaire du cabinet du ministre ou du ministère ou au sujet de la rédaction du projet de loi?

Mme Anghel : Ces derniers temps, j'ai surtout interagi avec le ministère. Le cabinet du ministre n'a pas autant communiqué directement avec nous, mais, durant le processus, le ministère a fait preuve de coopération et a entretenu d'excellentes relations avec nous.

Le président : Lorsque vous dites « durant le processus », vous voulez dire après la rédaction du projet de loi, une fois qu'il était devant la Chambre des communes, ou avant le dépôt du projet de loi en tant que tel?

Mme Anghel : Là, vous mettez ma mémoire à l'épreuve.

Le président : Avez-vous été surprise lorsque le projet de loi...

Mme Anghel : Non. Je n'étais pas surprise. Je ne me rappelle pas parfaitement si nous avons pu participer précisément et regarder les ébauches, mais je sais que, durant le processus, les responsables sont venus et ont présenté un exposé au Conseil consultatif maritime canadien, et j'ai aussi participé à des rencontres individuelles. Je n'étais pas surprise.

Mme Douglas : Je vais utiliser l'excuse « je suis nouvelle ». Je me suis jointe à la Chambre de commerce maritime après le dépôt du projet de loi C-64, alors je m'en remets à Paul.

M. Topping : J'ai un peu une confession à faire : je suis un ancien employé de Transports Canada, et je suis nouveau à la Chambre. J'ai travaillé avec les responsables des politiques et j'étais bien au fait des enjeux qui allaient être soulevés. J'ai dû m'abstenir d'en parler, en raison de mon conflit d'intérêts. Lorsque le projet de loi a été présenté et que nous l'avons examiné, ce n'était pas une surprise, parce que nous savions que ça s'en venait.

De plus, au fil des ans, l'enjeu des bâtiments abandonnés et du recyclage des vieux bâtiments a toujours été d'actualité parmi nos membres, comparativement à la préoccupation du côté de la navigation de plaisance. Nous voyions le problème du coin de l'œil, mais pour ce qui est de s'adresser directement à la

specifically on the development of this bill, I would say no. It wasn't until we were invited by your offices that we became informed officially.

The Chair: Mr. Clarke?

Mr. Clarke: No, we did not receive any formal consultation at all.

The Chair: Do you have a national organization?

Mr. Clarke: The HAABC does not have a national organization. We are B.C.-run.

The Chair: Is there one on the East Coast as well?

Mr. Clarke: They are working on forming an HAABC model. They are run differently on the East Coast.

The Chair: When the bill was tabled in the House of Commons quite some time ago, were you aware of some of these issues and have you made comments to the department about some of the fears you have expressed here today?

Mr. Clarke: We mainly had our conversations with Small Craft Harbours, who was then taking it through their chain to raise our concerns.

The Chair: Thank you very much.

Senator Cormier: I understand that your organization, Ms. Douglas and Mr. Topping, is a national association. Is this bill harmonized with the American legislation? What are the opinions of shipowners from the United States? Maybe my question is not relevant, but if it is to be national, does this bill have an impact on your members?

Ms. Douglas: Has the United States signed on to the Nairobi Convention?

Mr. Topping: No. The United States typically would not sign on to those liability conventions; they have not. They have rules. There are some state programs, mainly out of Washington State. It has a similar program that I think some people might be interested in knowing how that operates in terms of small vessels. In terms of large vessels, I don't think they have a specific piece of legislation, per se.

The Americans also operate under the Jones Act, and there are certain rules about things being built in the U.S. For our members on the lakes, a vessel lasts a long time. There are vessels still in service that are older than I am. They are in fresh water, so they don't have the corrosion issues. They are doing

Chambre de commerce maritime concernant précisément l'élaboration du projet de loi, je dois dire que non. C'est seulement lorsque nous avons été invités par vos bureaux que nous en avons été informés officiellement.

Le président : Monsieur Clarke.

M. Clarke : Non, nous n'avons pas eu de consultation officielle du tout.

Le président : Avez-vous une organisation nationale?

M. Clarke : L'AAPCB n'a pas d'organisation nationale. Nous sommes une organisation de la Colombie-Britannique.

Le président : Y en a-t-il une sur la côte Est aussi?

M. Clarke : Les gens travaillent là-bas sur la mise en place d'un modèle similaire à l'AAPCB. Le mode de fonctionnement est différent sur la côte Est.

Le président : Lorsque le projet de loi a été déposé devant la Chambre des communes il y a assez longtemps, étiez-vous au fait de certains de ces problèmes et avez-vous présenté des commentaires au ministère concernant certaines des craintes que vous avez exprimées aujourd'hui?

M. Clarke : Nous avons surtout discuté avec les responsables des ports pour petits bateaux, qui ont ensuite transmis nos préoccupations à leurs supérieurs.

Le président : Merci beaucoup.

Le sénateur Cormier : Je crois savoir que votre organisation, madame Douglas et monsieur Topping, est une association nationale. Est-ce que le projet de loi est harmonisé avec la législation américaine? Quels sont les avis des armateurs des États-Unis? La question n'est peut-être pas pertinente, mais s'il doit s'agir d'une initiative nationale, est-ce que le projet de loi a une incidence sur vos membres?

Mme Douglas : Les États-Unis ont-ils signé la Convention de Nairobi?

M. Topping : Non. Habituellement, les États-Unis ne signent pas ce genre de convention sur la responsabilité. Ils ne l'ont pas signée. Ils ont des règles. Il y a certains programmes étatiques, principalement dans l'État de Washington. Il y a là un programme similaire qui serait intéressé à savoir de quelle façon il est mis en œuvre dans le cas des petits bâtiments. Pour ce qui est des grands bâtiments, je ne crois pas qu'il y ait là-bas un texte législatif précis en tant que tel.

Les Américains sont aussi assujettis à la Jones Act, et il y a certaines règles au sujet des choses construites aux États-Unis. Pour nos membres sur les lacs, un bâtiment dure très longtemps. Il y a des bâtiments encore en service qui sont plus vieux que moi. Ils sont en eau douce, alors il n'y a pas de problème de

their jobs efficiently and continuing to be in service. Our members have invested in new vessels and new tonnage. Those are some of the differences we are seeing.

In terms of impacts of this bill and the views of Americans, you would probably have to reach out to the U.S. Lake Carriers' Association. Again, it would only be something that has effect in Canada. They occasionally call into Canadian ports, but for the most part it is for fuelling and other operational things. Most of their business is to carry goods from U.S. ports to U.S. ports. We do both because our vessels can go through the Welland Canal. They have their famous 1,000-footers, which are incredibly efficient vessels, but they can't pass through the Welland Canal; they are too big. Ours fit through, so we do business on both sides of the border.

The Chair: If there are no further questions, I want to thank the witnesses for coming here today.

Senators, we'll now proceed with clause-by-clause consideration of Bill C-64, An Act respecting wrecks, abandoned, dilapidated or hazardous vessels and salvage operations.

Before we begin, I would like to remind senators of a number of points. If at any point a senator is not clear on where we are in the process, please ask for a clarification. We'll do our utmost to ensure that at all times we have the same understanding of where we are in the process.

Before we take up an amendment in a clause, I'll be verifying whether any senators had intended to move an amendment earlier in that clause. If senators do intend to move an earlier amendment, they will be given an opportunity to do so.

If a senator is opposed to an entire clause, I would remind that in committee, the proper process is not to move a motion to delete the clause but, rather, to vote against the clause standing as part of the bill.

If there is any uncertainty as to the result of a voice vote or a show of hands, the cleanest route is to request a roll-call vote, which I'll do, which provides clear results. Senators are aware that any tie vote negates the motion in question.

If there are no questions, we're going to proceed. Senator Miville-Dechéne had something she wanted to bring up before we begin. Please do so now.

corrosion. Ces navires font le travail efficacement et restent en service. Nos membres ont investi dans de nouveaux bâtiments et plus de tonnage. Ce sont certaines des différences que nous constatons.

En ce qui concerne les répercussions du projet de loi et les points de vue des Américains, vous devriez probablement communiquer avec la Lake Carriers Association américaine. Encore une fois, on parle de quelque chose qui sera seulement en vigueur au Canada. Les bateaux américains se présentent à l'occasion dans des ports canadiens, mais, de façon générale, c'est pour y faire le plein et pour d'autres activités opérationnelles. La majeure partie de leurs activités consiste à transporter des marchandises d'un port américain à un autre. Nous faisons les deux parce que nos bâtiments peuvent passer par le canal Welland. Ils ont leurs fameux navires de 1 000 pieds, qui sont des bâtiments extrêmement efficaces, mais ils ne peuvent pas passer par le canal Welland, ils sont trop gros. Les nôtres peuvent passer, alors nous faisons des affaires des deux côtés de la frontière.

Le président : S'il n'y a pas d'autres questions, je vais remercier les témoins d'être venus aujourd'hui.

Mesdames et messieurs les sénateurs, nous allons maintenant passer à l'étude article par article du projet de loi C-64, Loi concernant les épaves, les bâtiments délabrés, abandonnés ou dangereux et les opérations d'assistance.

Avant de commencer, je tiens à rappeler aux sénateurs un certain nombre de choses. Si à un moment donné, un sénateur ne sait plus exactement là où nous sommes rendus dans le cadre du processus, qu'il demande des précisions. Nous ferons tout en notre pouvoir pour nous assurer que, à tout moment, nous savons tous où nous sommes rendus dans le cadre du processus.

Avant d'aborder un amendement lié à une disposition, je vais vérifier si d'autres sénateurs avaient l'intention de présenter un amendement qui tomberait plus tôt dans la disposition en question. Si les sénateurs ont l'intention de présenter un tel amendement, ils auront l'occasion de le faire.

Si un sénateur s'oppose à une disposition au complet, je tiens à rappeler que, au sein du comité, le processus approprié est de ne pas présenter de motion pour supprimer la clause, mais plutôt de voter contre le maintien de la clause dans le cadre du projet de loi.

S'il y a de l'incertitude quant au résultat d'un vote par oui ou non ou d'un vote à main levée, la façon la plus simple est de demander un vote par appel nominal, ce que je ferai, pour obtenir des résultats clairs. Les sénateurs savent que, en cas d'égalité, la motion en question est rejetée.

S'il n'y a pas de question, nous allons procéder. La sénatrice Miville-Dechéne a quelque chose à dire avant de commencer. Veuillez le faire maintenant.

[Translation]

Senator Miville-Dechêne: We heard two witnesses representing ports and harbour authorities. They told us they were worried about the heavy burden this law represents, and they are afraid they will be told to get rid of the shipwrecks without being reimbursed subsequently. In short, this concerns me, because it was raised by two witnesses who seemed credible to me: one association, and the representatives of a port.

The chair told me there are Transport Canada officials here in the room, and I wonder if we could ask them to respond to these concerns and explain the workings of the bill which they believe would instead reduce the burden as we picture it. The perspective is worrying, but perhaps the bill contains some answers. Could we put some questions on this to the public servants?

[English]

The Chair: I do not mind. If there is an official here from Transport who would like to address the issue that was raised by the port authorities, that would be great.

You know the issue. You were here listening, of course, so go ahead.

Michelle Sanders, Director, Clean Water Policy, Transport Canada: Thank you for the opportunity to clarify. I'm Michelle Sanders, Director of Clean Water Policy with Transport Canada and responsible for leading this initiative.

Specifically on this issue of direction to a third party, there are a couple of points I want to make. First, the purpose of this act is to hold vessel owners responsible, accountable for the cost and the life cycle of the vessel, to be responsible vessel owners. That is the primary objective.

The provision that has been included to enable the government to direct a third party or another party to take action, the way it's intended, it's not a new provision in legislation. The same provision exists in the Canada Shipping Act, under Part 8, for the pollution provisions.

It's intended for situations where, for example, a boat is tied to a private dock and we don't have access to it. We need to have access to it to deal with that vessel. If we ask and they say, "No," we can say, "You shall give us access to the wharf so that we can deal with the vessel itself."

[Français]

La sénatrice Miville-Dechêne : Nous avons entendu deux témoins qui représentent les ports et les autorités portuaires. Ils se sont dits inquiets du fardeau trop important que représentait cette loi et ils ont peur de se faire dire de se débarrasser des épaves sans qu'on les rembourse par la suite. Bref, cette question me préoccupe parce qu'elle a été soulevée par deux témoins qui me semblaient crédibles : une association et les représentants d'un port.

Le président me dit qu'il y a des fonctionnaires de Transports Canada qui sont ici dans la salle, et je me demande si nous pourrions leur demander de répondre à ces inquiétudes et d'expliquer la mécanique du projet de loi qui, selon eux, permettrait de diminuer le fardeau tel qu'on l'imagine. C'est une perspective inquiétante, mais peut-être qu'il y a des réponses dans le projet de loi. Pourrions-nous poser des questions à ce sujet aux fonctionnaires?

[Traduction]

Le président : Je n'y vois pas d'inconvénient. Y a-t-il ici un représentant de Transports Canada qui peut parler de l'enjeu qui a été soulevé par les administrations portuaires? Ce serait vraiment bien.

Vous connaissez l'enjeu. Vous étiez ici et vous avez écouté, bien sûr, alors allez-y.

Michelle Sanders, directrice, Politique sur l'eau propre, Transports Canada : Merci de me donner l'occasion d'apporter des précisions. Je m'appelle Michelle Sanders, directrice de la Politique sur l'eau propre de Transports Canada. Je suis la responsable qui dirige l'initiative.

Je veux soulever deux ou trois points concernant précisément le fait de donner des directives à un tiers. Premièrement, l'objectif du projet de loi est de s'assurer que les propriétaires de bâtiment sont responsables et rendent des comptes en ce qui concerne les coûts et le cycle de vie du bâtiment. En fait, on veut qu'ils soient des propriétaires de bâtiment responsables. C'est l'objectif principal.

La disposition qui a été incluse pour permettre au gouvernement d'exiger d'une tierce partie ou d'une autre partie de prendre certaines mesures — l'intention qu'on avait —, eh bien, ce n'est pas une nouvelle disposition dans le projet de loi. La même disposition existe dans la Loi sur la marine marchande du Canada, à la partie 8, les dispositions sur la pollution.

La disposition est là et s'applique aux situations où, par exemple, un navire est amarré à un quai privé et nous n'y avons pas accès. Nous devons avoir accès aux navires pour faire notre travail. Si on demande et qu'on nous répond « non », nous pouvons dire : « Vous devez nous donner accès au quai afin que nous puissions nous occuper du bâtiment en tant que tel. »

The Chair: When you say “we” —

Ms. Sanders: “We” being the government.

The Chair: Yes, but what is that?

Ms. Sanders: Transport Canada or Coast Guard, depending on the type of vessel and issue at play.

The Chair: Yes.

Ms. Sanders: It is not intended to be used to order, for example, a port authority to clean up a large commercial vessel that is going to cost millions of dollars. That is not the intention of this provision.

The Chair: Why do they think that? I’m just asking.

Ms. Sanders: I actually don’t know. I understand that when you read the entirety of it and then go over to the offence provisions that there are offences tied to that, but that’s because it’s also related to directing anybody.

There is due diligence. Another part of that story is there is a due diligence defence. If we ask them to do something they are not able to do for very legitimate reasons, they have a defence of due diligence, where they would not be held liable for not following a direction.

The Chair: Senator Miville-Dechéne, did you have a question? Senator Manning has a question.

Senator Miville-Dechéne: No, go ahead. I’m listening intently.

The Chair: We are not going to be long on this, because we have to finish.

Senator Miville-Dechéne: But we need to be clear.

Senator Manning: I agree.

I think the concern from the harbour authorities I have heard from, and we have heard from here, is the liability issue and the volunteer. So we have a volunteer group. Now, I know the intention of your objective, but can you sit here today and tell us that no harbour authority is going to be ordered to remove a boat where they will incur the expense up front? Can you tell me that here today?

Ms. Sanders: This is common in any enforcement regime: When we’re asking someone to do something on our behalf that is not the vessel owner, not someone who has a responsibility in that sense, there is a conversation that happens. It’s not

Le président : Lorsque vous dites « nous »...

Mme Sanders : « Nous », c’est le gouvernement.

Le président : Oui, mais quoi précisément?

Mme Sanders : Transports Canada ou la Garde côtière, selon le type de bâtiment et la situation.

Le président : Oui.

Mme Sanders : L’intention n’est pas ici d’ordonner, par exemple, à une administration portuaire de s’occuper des travaux de nettoyage d’un grand bâtiment commercial, procédure qui coûtera des millions de dollars. Ce n’est pas l’intention de la disposition.

Le président : Pourquoi est-ce qu’ils le pensent? Je pose la question.

Mme Sanders : En fait, je ne sais pas. Je sais que, lorsqu’on lit tout le texte et qu’on passe ensuite aux dispositions sur les infractions, des infractions sont prévues, mais c’est aussi parce qu’on peut exiger certaines choses de quiconque.

L’autre côté de la médaille, c’est qu’il y a une défense fondée sur la diligence raisonnable. Si nous leur demandons de faire quelque chose qu’ils ne peuvent pas se permettre pour des raisons très légitimes, ils peuvent présenter une défense fondée sur la diligence raisonnable, et on ne pourrait pas les tenir responsables de n’avoir pas respecté une directive.

Le président : Sénatrice Miville-Dechéne, aviez-vous une question? Le sénateur Manning a une question.

La sénatrice Miville-Dechéne : Non. Allez-y. J’écoute attentivement.

Le président : Ce ne sera pas long, parce que nous devons terminer.

La sénatrice Miville-Dechéne : Mais il faut que ce soit clair.

Le sénateur Manning : Je suis d’accord.

Selon moi, la préoccupation des administrations portuaires à qui j’ai parlé, et c’est aussi ce que nous avons entendu ici, c’est la question de la responsabilité et on se trouve donc devant un groupe de bénévoles. Et là, je comprends l’intention qui sous-tend votre objectif, mais pouvez-vous, aujourd’hui, nous dire qu’aucune administration portuaire ne sera obligée de procéder au retrait d’un navire en assumant au départ les dépenses? Êtes-vous en mesure de me le confirmer aujourd’hui?

Mme Sanders : C’est quelque chose de commun à tous les régimes d’application de la loi : lorsque nous demandons à quelqu’un de faire quelque chose en notre nom et qu’il ne s’agit pas du propriétaire du bâtiment, ce n’est pas quelqu’un qui a

something that would come out of the blue where we would say, “Go take care of that boat.”

It’s a conversation between us and them. It might be a situation where there is a tug — and I know we’re talking about the harbour authorities, but this is a provision that could apply to anybody. There might be a tug out in a bay that has direct access to a boat that is sinking. They are right there, and we can direct them to help bring that vessel in to avoid any damage, for example. It might be a situation, and they are there. They are able to take the action because by the time we were to get out there, it might be too late. That’s one example of where we might do it.

But the intention is not to direct them to do something they wouldn’t have the means to do. If they can’t remove a vessel, the Coast Guard or Transport Canada has the ability to. If it’s a vessel that needs to be removed, that would be something that would be taken care of through the means and the authorities that we have. The intention of this is for things like accessing a wharf.

The Chair: It’s not the intention that is the concern. It’s the actual bill itself. You have the authority to order a harbour authority to clean up the boat. You can tell them to do that, and they are obligated to do it under penalty. Isn’t that what the bill says? I’m asking yes or no.

Marc Sanderson, Acting Director General, National Strategies, Canadian Coast Guard, Fisheries and Oceans Canada: We have the authority, but it would be an exceptional circumstance where the Coast Guard would order a third party to take an action. We would ask first. We would use any other means necessary to pay up front with the usual contracting mechanisms to make that happen.

Senator Miville-Dechêne: You were here and the witness said boats are just abandoned. “Coast Guard, bring the boat into the port,” and they say, “Take care of it.” So it seems that it’s quite common.

Mr. Sanderson: I would like to rectify that comment. Under no circumstance would a Canadian Coast Guard tow a boat to a wharf and leave it there abandoned. Under no circumstance would they leave a boat abandoned at a wharf.

The Chair: That is not what he said, though.

Mr. Sanderson: I imagine the previous witness was alluding to boats being left. Now, an important part of the entire strategy to address these vessels of concern is the establishment of an inventory, which is being developed right now with provinces, territories, municipalities, harbour authorities, industry

une responsabilité à cet égard, et il y aura une conversation. Ce n’est pas comme si nous pouvions arriver à l’improviste et dire : « Allez vous occuper de ce bateau. »

Il y aura une conversation entre nous. C’est peut-être une situation où il y a un remorqueur... Je sais que nous parlons des administrations portuaires, mais c’est une disposition qui pourrait s’appliquer à quiconque. Il pourrait y avoir un remorqueur dans une baie qui a un accès direct au navire qui coule. Le remorqueur est là, et nous pouvons lui demander d’aider à ramener le bâtiment au quai afin d’éviter des dommages, par exemple. Il peut y avoir une situation où quelqu’un est là. D’ici à ce que nous puissions y aller, il pourrait être trop tard. C’est un exemple de situation où nous pourrions avoir à procéder ainsi.

Cependant, l’intention n’est pas de demander à quelqu’un de faire quelque chose qu’il n’a pas les moyens de faire. Si la personne ne peut pas retirer le bâtiment, la Garde côtière ou Transports Canada a la capacité de le faire. Si on parle d’un bâtiment qu’il faut retirer, c’est quelque chose qu’on ferait avec les moyens et les pouvoirs qu’on a. L’intention ici, c’est d’avoir accès à des choses comme un quai.

Le président : Ce n’est pas l’intention qui est préoccupante. C’est le projet de loi en tant que tel. Vous avez le pouvoir d’exiger d’une administration portuaire qu’elle procède au nettoyage du bateau. Vous pouvez lui dire de le faire, et elle sera obligée de le faire sous risque de sanction. N’est-ce pas ce que le projet de loi dit? Je vous demande de répondre par oui ou non.

Marc Sanderson, directeur général par intérim, Stratégies nationales, Garde côtière canadienne, Pêches et Océans Canada : Nous avons le pouvoir, mais c’est dans une situation vraiment exceptionnelle que la Garde côtière exigerait d’une tierce partie qu’elle passe à l’action. Nous lui demanderions en premier. Nous utiliserions tous les autres moyens nécessaires pour payer d’avance en utilisant les mécanismes de passation de marchés habituels pour ce faire.

La sénatrice Miville-Dechêne : Vous étiez ici, et le témoin a dit que les bateaux peuvent être abandonnés. La Garde côtière ramène le bateau au port et dit : « Occupez-vous-en. » Ça semble donc quelque chose d’assez habituel.

M. Sanderson : J’aimerais rectifier ce commentaire. En aucun cas la Garde côtière canadienne ne remorque un bateau vers un quai et l’abandonne là. En aucun cas nous ne laisserions un bateau abandonné à un quai.

Le président : Ce n’est pas ce qu’il a dit, cependant.

M. Sanderson : J’imagine que le témoin précédent faisait allusion aux bateaux qui sont abandonnés. Et là, un aspect important de toutes ces stratégies pour s’attaquer au problème de ces bâtiments préoccupants, c’est d’établir un inventaire, ce qu’on fait à l’heure actuelle avec les provinces, les territoires, les

stakeholders and Indigenous governments to make sure that we can, to the best of our ability, know where these boats are, know who they belong to.

Bill C-64 is extending the polluter-pay principle to vessels of concern. The polluter-pay principle is what is in operation currently under the oil spill regime in Canada. We are extending that principle of owner responsibility to the vessel itself. Once we remediate the threat of pollution, the vessel remains.

There are any number of reasons why we want the vessels out of there. Bill C-64 gives us that scope. As my colleague mentioned, the enforcement provisions are akin to those found in the Canada Shipping Act presently for pollution and other reasons.

So the Coast Guard would only order a third party when it was absolutely necessary to do so, but only if they were able and would be immune from liability, and they would be compensated for their reasonable expenses to do it. We get a call saying, "This is in danger. Can you help us?" as my colleague mentioned. That's the scenario.

This is not intended to off-load any responsibilities onto harbour authorities or other volunteer organizations or stakeholders; rather, it's to sort of create a better regime.

Senator Cormier: I want to be sure that I understand the reason why it's in the bill. Did situations occur that demonstrated that we must put this in the bill?

Ms. Sanders: In drafting in legislation, you need to think of every possible scenario that could occur. We literally start to work through, and we get a call that says there is a boat adrift and it's going towards this area, and if it hits it, it's going to leak or whatever. We get out there and see that there is a tugboat right there. You try to think of the scenarios that might occur. How do we deal with that? If we don't have the ability to deal with it on an urgent basis, as Marc said, in every circumstance we would try to ensure that we are able to take those actions ourselves. It's for those unimaginable occasions where we might not be able to take the action, and they might be the only one that would be able to. That's an exceptional circumstance.

municipalités, les administrations portuaires, les intervenants de l'industrie et les gouvernements autochtones pour s'assurer que nous pouvons, au mieux de nos capacités, savoir où sont ces bateaux et à qui ils appartiennent.

Le projet de loi C-64 élargit le principe du pollueur-payeur et l'applique aux navires préoccupants. Le principe du pollueur-payeur est le principe actuellement en place dans le cadre du régime de gestion des déversements d'hydrocarbures au Canada. Nous élargissons ce principe de responsabilité des propriétaires pour l'appliquer aux bâtiments en tant que tels. Une fois que nous éliminons la menace de pollution, le bâtiment reste.

Il y a un certain nombre de raisons pour lesquelles nous voulons enlever les bâtiments de là. Le projet de loi C-64 nous donne cette possibilité. Comme ma collègue l'a mentionné, les dispositions sur l'application de la loi sont similaires à celles qu'on trouve actuellement dans la Loi sur la marine marchande du Canada liées à la pollution et aux autres motifs.

Par conséquent, la Garde côtière ordonnerait seulement à un tiers de participer lorsque c'est absolument nécessaire, mais le ferait seulement si ce tiers peut le faire; ce dernier ne pourrait pas être tenu responsable et il serait indemnisé pour les dépenses raisonnables engagées. Nous recevons un appel disant : « C'est un danger. Pouvez-vous nous aider? », comme ma collègue l'a mentionné. C'est dans ce genre de scénarios.

L'objectif n'est pas ici de nous décharger de nos responsabilités aux dépens des administrations portuaires ou d'autres organisations ou intervenants bénévoles. C'est plutôt, en quelque sorte, pour créer un meilleur régime.

Le sénateur Cormier : Je veux être sûr de comprendre la raison pour laquelle c'est dans le projet de loi. Est-ce que des situations se sont produites pour justifier qu'on intègre cette disposition dans le projet de loi?

Mme Sanders : Lorsqu'on rédige des textes législatifs, il faut penser à tous les scénarios possibles pouvant se produire. Nous commençons littéralement à passer à travers tout ça, et nous recevons un appel selon lequel il y a un navire à la dérive qui se dirige dans telle ou telle direction et, s'il y a collision, il y aura une fuite ou je ne sais quoi d'autre. Nous nous rendons sur place et nous voyons un remorqueur qui est là. On essaie de penser aux scénarios qui peuvent se produire. De quelle façon procéderait-on dans un tel cas? Si on n'a pas la capacité de gérer la situation de façon urgente, comme Marc l'a dit, dans toutes les situations, nous essaierions de nous assurer de pouvoir faire le travail nous-mêmes. On parle ici des occasions inimaginables où nous ne pourrions pas passer à l'action, et les personnes qui sont là seraient les seules à pouvoir le faire. C'est une circonstance exceptionnelle.

Another one is having access to private property, for example, to be able to access the problem vessel. If we're in a circumstance where they are saying "no," then —

The Chair: Who would they say no to? Would they say no to you or the Coast Guard? The Coast Guard would drive up to the harbour, and they would say, "You have a boat out here. Are you going to deal with it?" So the harbour guys tell him to go take a hike. Is that when you get into action, or what happens?

Mr. Sanderson: It would be an extreme circumstance. If some bad weather was coming, if there was an imminent threat to the environment caused by this vessel, we would do everything in our power to ask the responsible authority, the harbour authority, neighbouring commercial ventures, anyone who can fix it and/or ourselves, but it would only be in exceptional circumstances.

Senator Cormier: I'm sorry. I have one more question.

The Chair: One more question, then Senator Simons, and then we're going to clause by clause, unless you want to postpone it. We're done here at 8:45.

Senator Cormier: I have a short question concerning recycling. As Ms. Anghel says, there is no provision in the bill concerning that issue. Can you explain why?

Ms. Sanders: Absolutely. That's an important part of the overall national strategy. When we appeared with Mr. Garneau, we explained that there is a whole national strategy. When we were developing the strategy, there was a lot of consultation with industry and various stakeholders to identify the various causes and pathways.

The issue of recycling was front and centre regarding how to deal with the disposal. Because waste management and recycling is provincial jurisdiction, it is something we recognize we need to work on closely with the provinces and the territories to be able to identify the options, so we are actively engaging.

Under the Council of Deputy Ministers, a committee was established between the provinces, territories and federal government to further explore those exact things through

L'autre, c'est l'accès à la propriété privée, par exemple, afin de pouvoir avoir accès au bâtiment problématique. Si nous nous retrouvions dans une situation où le propriétaire dit « non », alors...

Le président : À qui dirait-il non? À vous ou à la Garde côtière? Des représentants de la Garde côtière se rendraient directement au port et diraient : « Il y a un bateau là. Allez-vous vous en occuper? » Et les responsables du port les enverraient promener. Est-ce à ce moment-là que vous passez à l'action? Ou qu'est-ce qui se produit?

M. Sanderson : Ce serait une situation extrême. Si on prévoit de mauvaises conditions météorologiques et qu'il y a une menace imminente pour l'environnement causée par le bâtiment, nous ferions tout ce que nous pouvons pour demander aux autorités responsables, à l'administration portuaire, à des entreprises commerciales avoisinantes, à n'importe qui pouvant régler le problème de le faire, et/ou nous le ferions nous-mêmes, mais ce serait seulement dans des circonstances exceptionnelles.

Le sénateur Cormier : Je suis désolé. J'ai une dernière question.

Le président : Encore une question, puis la parole sera cédée à la sénatrice Simons. Nous procéderons ensuite à l'étude article par article, à moins que vous ne souhaitiez la reporter. Nous terminons à 20 h 45.

Le sénateur Cormier : J'ai une brève question concernant le recyclage. Comme Mme Anghel l'a dit, le projet de loi ne contient aucune disposition à ce sujet. Pouvez-vous expliquer pourquoi?

Mme Sanders : Tout à fait. C'est un aspect important de l'ensemble de la stratégie nationale. Lors de notre comparution avec M. Garneau, nous avons expliqué qu'il y avait toute une stratégie nationale. Pendant l'élaboration de la stratégie, de nombreuses consultations ont eu lieu avec l'industrie et divers intervenants visant à cerner les différentes causes et les voies à suivre.

La question du recyclage était au centre des préoccupations concernant la gestion de l'élimination. Comme la gestion des déchets et le recyclage relèvent de la compétence des provinces, nous sommes conscients que nous devons collaborer étroitement avec les provinces et les territoires afin de pouvoir définir les options. Nous participons donc activement.

À l'occasion du Conseil des sous-ministres, un comité réunissant les provinces, les territoires et le gouvernement fédéral a été créé pour examiner plus à fond ces questions dans

the innovation challenge that has been issued recently by the federal government. There is one specifically asking for solutions on fibreglass recycling. It is one of the plastic challenges because fibreglass is the biggest issue in terms of vessel recycling.

That is an important part of our work. We are working closely with the provinces to be able to identify what those options are because we recognize it is a very important piece.

I would also say that through the Abandoned Boats Program, through the five-year funding program we have right now, we have provided funding to Boating B.C. and Boating Ontario, to local associations within those provinces to map out recycling and disposal options within those jurisdictions.

There is a lot of work ongoing on it. It's not part of the legislation, because it's really something that we need to work on with the provinces and territories in order to better understand.

Senator Cormier: Thank you.

Senator Simons: I want to circle back to the issue of liability for third parties because it was raised yesterday when we heard from previous witnesses. The penalties start at \$100,000. As a penalty, I understand it if you're a shipping line and you have left an abandoned ship that is making a horrible mess. But their fear was that the same fines would apply to them as volunteer harbour agencies. Those fines do seem punitive.

In clause 111, it does say that the court has latitude to impose a lesser fine.

Let's go to the tugboat example you used a couple of times. If the tug operator says, "There is a reason I can't do it," or "I just don't feel like it," they could be looking at a fine of \$100,000 for failing to be a good Samaritan at sea. I'm just wondering if the penalties don't seem disproportionate to the degree of the offence to punish the third party for failing to help to the same level you would punish a negligent shipowner for causing an environmental mess.

Ms. Sanders: There is a lot of discretion afforded to the enforcement officer to take appropriate action based on the circumstances. There is a defence of due diligence. If they can't, it could be part of their due diligence defence.

Senator Simons: But that's requiring them to go to court to mount a defence. That's a pretty onerous burden for —

le cadre du défi pour l'innovation lancé récemment par le gouvernement fédéral. L'un des défis porte précisément sur des solutions pour le recyclage de la fibre de verre. C'est l'un des défis liés au plastique, car la fibre de verre est le principal problème en matière de recyclage des navires.

C'est une partie importante de notre travail. Nous travaillons en étroite collaboration avec les provinces afin de pouvoir déterminer ces options, car nous reconnaissons que c'est un élément très important.

Je dirais également que, dans le cadre du Programme de bateaux abandonnés, le programme de financement quinquennal que nous avons actuellement, nous avons octroyé des fonds à Boating BC et à Boating Ontario, des associations locales au sein de ces provinces, pour l'établissement d'options de recyclage et d'élimination dans ces administrations.

Il y a beaucoup de travail en cours à ce sujet. Cela ne fait pas partie de la loi, car c'est vraiment une chose sur laquelle nous devons travailler avec les provinces et les territoires afin de mieux comprendre.

Le sénateur Cormier : Merci.

La sénatrice Simons : Je reviens à la question de la responsabilité qui incombe aux tiers, car elle a été soulevée hier lorsque nous avons entendu des témoins précédents. Les sanctions commencent à 100 000 \$. Je comprends qu'une sanction soit imposée si vous êtes une compagnie maritime et que vous avez abandonné un navire qui fait un horrible gâchis. Ils craignent cependant que les mêmes amendes leur soient imposées en tant qu'agence portuaire bénévole. Ces amendes semblent punitives.

L'article 111 indique que le tribunal a toute latitude pour imposer une amende inférieure.

Voyons l'exemple du remorqueur que vous avez utilisé à quelques reprises. Si l'opérateur du remorqueur dit : « Il y a une raison pour laquelle je ne peux pas le faire », ou « Je n'ai pas envie de le faire », il pourrait se voir imposer une amende de 100 000 \$ parce qu'il n'a pas été un bon samaritain en mer. Je me demande simplement si les sanctions ne semblent pas disproportionnées par rapport à l'importance de l'infraction, du fait que l'on punit le tiers de ne pas avoir aidé dans la même mesure que l'on punirait un propriétaire de navire négligent pour avoir causé un gâchis environnemental.

Mme Sanders : L'agent de l'autorité dispose d'un grand pouvoir discrétionnaire pour prendre les mesures appropriées en fonction des circonstances. Il y a une défense de diligence requise. S'ils ne peuvent pas s'acquitter de la tâche, cela pourrait faire partie de leur défense de diligence requise.

La sénatrice Simons : Cela les oblige à aller au tribunal pour se défendre. C'est un fardeau assez lourd pour...

The Chair: A volunteer harbour authority.

Ms. Sanders: I'm not sure how to better explain it, but I can't imagine a situation where we would be asking somebody to do something that we don't think they could do or have the ability to do. It would be a conversation. If they say, "We really can't do that and don't have the means to do that," we would find another way to do it.

The Chair: Why do you need it, then?

Ms. Sanders: Because there will be those —

The Chair: Wouldn't they have the same self-interest as you? The harbour groups would have the same self-interest as you. They don't want boats hanging around, causing environmental issues. They want to solve the issue, too.

Why do you need the power to fine them and throw them in jail? What is that?

Ms. Sanders: It's the extreme where we would ever go there, even for a vessel owner —

The Chair: But it's in there, so that's why they are scared.

Ms. Sanders: It's in every piece of legislation. That's an important point: In every environmental piece of legislation, there is the ability to order a third party to take action on our behalf where we wouldn't have the ability to do so. If they are taking action on our behalf, under our direction, they are immune from liability. A provision in the act, section 44, provides immunity for third parties acting under the direction of the government. It's both civil and criminal immunity.

The Chair: Senator Manning, one question, then we're done. We're going on.

Senator Manning: Would the decision —

The Chair: One question, then we're going to clause by clause, or we'll never finish this off. When we get to the clause, if you want to debate the issue, you can; debate it all you want.

Senator Manning: You sure I'm okay to go now?

The Chair: Yes.

Senator Manning: All right.

Is the enforcement officer in the harbour the person who decides whether the harbour authority is going to be charged or does not agree with what they are doing? Who decides?

Le président : Une administration portuaire bénévole.

Mme Sanders : Je ne sais pas comment mieux expliquer cela, mais je ne peux pas imaginer une situation où nous demanderions à quelqu'un de faire quelque chose que nous ne pensons pas qu'il pourrait avoir la capacité de faire. Il y aurait un dialogue. S'ils disent : « Nous ne pouvons vraiment pas faire cela, et nous n'avons pas les moyens de le faire », nous trouverions un autre moyen de le faire.

Le président : Pourquoi en avez-vous besoin alors?

Mme Sanders : Parce qu'il y aura ceux...

Le président : Est-ce qu'ils auraient les mêmes intérêts que vous? Les groupes portuaires auraient les mêmes intérêts que vous. Ils ne veulent pas de bateaux qui traînent, ce qui pose des problèmes pour l'environnement. Ils veulent aussi résoudre le problème.

Pourquoi avez-vous besoin du pouvoir de leur imposer des amendes et de les faire incarcérer?

Mme Sanders : C'est la mesure extrême que nous prendrions, même à l'égard d'un propriétaire de bâtiment...

Le président : Mais c'est là, donc c'est pourquoi ils ont peur.

Mme Sanders : C'est dans chaque loi. C'est un point important : chaque texte de loi sur l'environnement prévoit la possibilité d'ordonner à un tiers de prendre des mesures en notre nom lorsque nous n'avons pas la capacité de le faire. S'il agit en notre nom, sous nos ordres, il est exempt de toute responsabilité. L'article 44 de la loi prévoit l'immunité des tiers agissant sous l'autorité du gouvernement. C'est à la fois une immunité civile et pénale.

Le président : Sénateur Manning, une question, puis nous avons terminé. Allons-y.

Le sénateur Manning : La décision serait-elle...

Le président : Une question, puis nous procéderons à l'étude article par article, sinon nous ne finirons jamais. Lorsque nous arriverons à l'article, si vous souhaitez débattre de la question, vous pourrez le faire; vous pourrez débattre de tout ce que vous voulez.

Le sénateur Manning : Vous êtes sûr que je peux commencer maintenant?

Le président : Oui.

Le sénateur Manning : Très bien.

L'agent de l'autorité dans le port est-il la personne qui décide si l'administration portuaire sera accusée ou qui n'est pas d'accord avec ce qu'elle fait? Qui décide?

In a couple of comments you made, you talked about the extreme case. I understand that, but sometimes we have enforcement officers who get a badge, and some enforcement officers are easier to deal with than others, like everything else.

Who makes that final decision on whether the harbour authority is going to be charged for not picking up their end of the bargain?

Ms. Sanders: The process for issuing a direction will be part of our compliance and enforcement regime that we're setting out. The policy is currently being developed as well as the guidelines on how that will be developed. That will be part of the training for an officer in terms of how that works.

I know that under some regimes, when a direction is issued, there is a level of it's not just an officer in the field being able to say "X." There is at least his or her superior officer having to sign off on that.

Maybe Marc can speak to it from the Coast Guard perspective.

Mr. Sanderson: I'll just add that it won't happen in the moment. It's not a case of a police enforcement action in the moment. It would be an extreme case based on the incident in question. Each incident would be different.

The Coast Guard would use all available means, asking first and ensuring the harbour authority in this example had the means to do it. They would then be immune from liability, as we discussed, and compensated for their actions.

That all happens before there would ever be any consideration of some kind of enforcement if there was a flat refusal to assist.

The Chair: We're going to go —

Senator Miville-Dechêne: I have a point of order.

The Chair: There is no point of order. We're going to clause by clause, and then when we get to the amendment — and I have asked the library and the clerk to warn me when we get to that amendment that we're so concerned about — we can have all the debate we want. We can go here all night, if you want, but we are going to end at 9:45.

Senator Miville-Dechêne: I wanted to ask a question.

The Chair: You can ask him questions when we get to the amendment. We aren't there yet. We have been having

Dans certaines de vos observations, vous avez parlé du cas extrême. Je comprends cela, mais nous avons parfois des agents de l'autorité qui reçoivent un badge, et il est plus facile de traiter avec certains agents que d'autres, comme tout le reste.

Qui prend les décisions finales quant à savoir si les administrations portuaires vont être accusées de ne pas avoir fait leur part?

Mme Sanders : Le processus consistant à donner un ordre fera partie de notre régime de conformité et d'application de la loi que nous définissons. La politique est en cours d'élaboration, ainsi que les lignes directrices sur la manière dont la situation se déroulera. Le fonctionnement fait partie de la formation donnée à un agent.

Je sais que, sous certains régimes, lorsqu'un ordre est donné, il est prévu qu'il ne suffit pas qu'un agent sur le terrain puisse affirmer quelque chose. Il est au moins prévu que son supérieur doit donner son approbation à cet égard.

Peut-être que Marc pourra en parler du point de vue de la Garde côtière.

M. Sanderson : Je voudrais simplement ajouter que cela ne se produira pas sur le coup. Il ne s'agit pas d'une mesure d'exécution policière sur le coup. Ce serait un cas extrême en fonction de l'incident en question. Chaque incident serait différent.

La Garde côtière utiliserait tous les moyens disponibles, en commençant par poser la question et en s'assurant que l'administration portuaire, dans cet exemple, avait les moyens d'agir. Elle serait alors dégagée de toute responsabilité, comme nous en avons discuté, et indemnisée pour ses actions.

Tout cela se produit avant qu'il y ait une quelconque application de la loi advenant un refus catégorique d'aider.

Le président : Nous allons...

La sénatrice Miville-Dechêne : J'invoque le Règlement.

Le président : Il n'y a pas lieu d'invoquer le Règlement. Nous passons à l'étude article par article, puis lorsque nous aurons terminé avec l'amendement — et j'ai demandé à la Bibliothèque et à la greffière de m'avertir quand nous en serons à l'amendement qui nous préoccupe tant —, nous pourrions débattre tant que nous voulons. Nous pouvons y passer toute la nuit, si vous le voulez, mais nous allons terminer à 21 h 45.

La sénatrice Miville-Dechêne : Je voulais poser une question.

Le président : Vous pourrez lui poser des questions lorsque nous en serons à l'amendement. Nous n'y sommes pas encore.

a discussion here for 25 minutes, so it's not that I'm closing debate. When we get to the amendment —

Senator Miville-Dechêne: You are, because —

The Chair: Is it agreed that the committee proceed to clause-by-clause consideration Bill C-64, An Act respecting wrecks, abandoned, dilapidated or hazardous vessels and salvage operations?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall the title stand postponed?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 1, containing the short title, stand postponed?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 2 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

Shall clause 3 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

Shall clause 4 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

Shall clause 5 carry? I understand you have an amendment, Senator Manning.

Senator Manning: Yes. Let's make sure I get this straight.

The Chair: Does everybody have a copy of the amendment?

Senator Manning: I move:

That Bill C-64 be amended in clause 5, on page 3,

“**5 (1)** Except as otherwise provided by regulations made under paragraph 130(1)(c) or subsection 131(1) and despite subsection (3), this Act does not apply in respect of”;

Nous avons eu une discussion ici pendant 25 minutes, ce n'est pas comme si je mettais fin au débat. Quand nous arriverons à l'amendement...

La sénatrice Miville-Dechêne : Vous le faites, parce que...

Le président : Est-il convenu de procéder à l'étude article par article du projet de loi C-64, Loi concernant les épaves, les bâtiments délabrés, abandonnés ou dangereux et les opérations d'assistance?

Des voix : D'accord.

Le président : Êtes-vous d'accord pour suspendre l'adoption du titre?

Des voix : D'accord.

Le président : Êtes-vous d'accord pour suspendre l'adoption de l'article 1, qui contient le titre abrégé?

Des voix : D'accord.

Le président : L'article 2 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : Adopté.

L'article 3 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : Adopté.

L'article 4 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : Adopté.

L'article 5 est-il adopté? Je crois comprendre que vous avez un amendement, sénateur Manning.

Le sénateur Manning : Oui. J'aimerais m'assurer de bien comprendre.

Le président : Tout le monde a-t-il un exemplaire de l'amendement?

Le sénateur Manning : Je propose :

Que le projet de loi C-64 soit modifié, à l'article 5, à la page 3 :

« **5 (1)** Sauf disposition contraire des règlements pris en vertu de l'alinéa 130(1)c) ou du paragraphe 131(1) et malgré le paragraphe 3, la présente loi ne s'applique pas »;

“(2) Except as otherwise provided by regulations made under subsection 131(1), this Act, other than Parts 3 and 4, does not apply in”; and

“(3) Except as otherwise provided by regulations made under subsection 131(1), this Act, other than Parts 3 and 4.”.

This amendment is needed to address the other amendment that will come forward. That’s just legal advice. The main amendment is the next one we have to deal with. In order for the next amendment to take place, this amendment has to be moved first.

The Chair: Any discussion on the amendment?

Senator Dawson: I think the sponsor of this bill is Senator Campbell.

Senator Manning: Yes, he is.

Senator Dawson: And it has been done in cooperation with Senator Campbell?

Senator Manning: The next amendment is the main amendment. This one has to be in place in order to enact the next one.

Senator Dawson: The next one will be the one the minister recommended we put in the bill?

Senator Manning: Mostly. We’ll get to that one.

The Chair: Is it your pleasure, then, to adopt the motion in amendment? All in favour?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

Shall clause 5 carry, as amended?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Okay. That’s great.

Shall clause 6 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

Shall clause 7 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

Shall clause 8 carry?

« (2) Sauf disposition contraire des règlements pris en vertu du paragraphe 131(1), la présente loi, sauf les parties 3 et 4, ne s’applique pas »;

« (3) Sauf disposition contraire des règlements pris en vertu du paragraphe 131(1), la présente loi, sauf les parties 3 et 4, ».

Cet amendement est nécessaire pour traiter l’autre amendement qui sera présenté. Il s’agit simplement d’un avis juridique. L’amendement principal est le prochain que nous devons examiner. Pour que le prochain amendement puisse être envisagé, le présent amendement doit d’abord être proposé.

Le président : Avez-vous des commentaires sur l’amendement?

Le sénateur Dawson : Je pense que le sénateur Campbell est le parrain de ce projet de loi.

Le sénateur Manning : Oui, il l’est.

Le sénateur Dawson : Et cela a été fait en coopération avec le sénateur Campbell?

Le sénateur Manning : Le prochain amendement est le principal. Celui-ci doit être en place pour que l’on puisse adopter le prochain.

Le sénateur Dawson : Le prochain sera celui que le ministre a recommandé d’inclure dans le projet de loi?

Le sénateur Manning : Essentiellement. Nous y arriverons.

Le président : Vous plaît-il, alors, d’adopter la motion d’amendement? Tout le monde est pour?

Des voix : D’accord.

Le président : Adoptée.

L’article 5 modifié est-il adopté?

Des voix : D’accord.

Le président : D’accord. Excellent.

L’article 6 est-il adopté?

Des voix : D’accord.

Le président : Adopté.

L’article 7 est-il adopté?

Des voix : D’accord.

Le président : Adopté.

L’article 8 est-il adopté?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

Shall clause 9 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

Shall clause 10 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

Shall clause 11 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

Shall clause 12 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

Shall clause 13 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

Shall clause 14 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: We're going to jump to — I think the amendment you're looking at is under Part 7, is that not correct, Senator Manning?

Senator Manning: Part 7, yes; clause 131.

The Chair: Is it agreed, with leave, that the rest of the clauses be grouped according to the parts of the bill, as described in the Table of Provisions of Bill C-64? We'll go to Part 1, "Removal of Wrecks." Agreed?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Agreed.

Shall Part 2, entitled "Vessels and Wrecks of Concern," containing clauses 27 to 47, carry?

Senator Simons: Sorry. Can we hypothetically look at clauses 36 and 37? I'm new to this.

Des voix : D'accord.

Le président : Adopté.

L'article 9 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : Adopté.

L'article 10 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : Adopté.

L'article 11 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : Adopté.

L'article 12 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : Adopté.

L'article 13 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : Adopté.

L'article 14 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : Nous allons passer à... Je pense que l'amendement que vous examinez figure à la partie 7, n'est-ce pas sénateur Manning?

Le sénateur Manning : La partie 7, oui, article 131.

Le président : Avec votre consentement, est-il convenu que le comité puisse regrouper le reste des articles selon les parties identifiées dans la table analytique du projet de loi C-64? Nous passerons à la partie 1, « Enlèvement des épaves ». D'accord?

Des voix : D'accord.

Le président : D'accord.

Est-ce que la partie 2, intitulée « Bâtiments et épaves préoccupants », qui comprend les articles 27 à 47, est adoptée?

La sénatrice Simons : Désolée. Pouvons-nous hypothétiquement examiner les articles 36 et 37? Je suis nouvelle ici.

The Chair: Senator Miville-Dechêne, do you have any further questions on clause 36? That's under direction. That's what we're doing here, right?

Senator Simons: I don't know if we need to amend this or if we need to discuss it.

The Chair: I'm giving an opportunity if there is any further discussion. I don't want to cut off discussion on an issue. This issue is now before us so we can have debate or discussion.

Senator Miville-Dechêne, did you want to discuss this matter further?

Do the officials want to come before us and address any other issues?

Senator Miville-Dechêne: I had a general question. It is not an amendment to propose.

The Chair: It is a general question. We are here to talk about the actual legislation.

Could we have the two officials again?

Senator Miville-Dechêne: You keep on saying that for exceptional reasons you could ask a third party to do something against their will. Is there anything in the bill that would reassure us on the exceptional character of such a measure?

Ms. Sanders: The way it is written, it says "... if he or she considers it necessary . . ."

Senator Miville-Dechêne: Where is that?

Ms. Sanders: Subclause 36(c). That same caveat is provided wherever that authority is provided. It specifically says:

If he or she considers it necessary to do so . . .

Senator Miville-Dechêne: Thank you.

The Chair: What about clause 37?

Ms. Sanders: This is specifically referring to the authorized representative of a dilapidated vessel?

The Chair: Yes.

Ms. Sanders: The term "authorized representative," if I'm not mistaken, is actually defined. It is usually the person responsible. For example, it might not be the owner because the captain is not necessarily always the owner of a vessel. They are the authorized representative responsible for the vessel. It could direct the person responsible for the vessel to take the action, which is the same idea of holding the vessel owner responsible for it.

Le président : Madame la sénatrice Miville-Dechêne, avez-vous d'autres questions sur l'article 36? Cela concerne l'ordre du ministre. C'est ce que nous faisons ici, non?

La sénatrice Simons : Je ne sais pas si nous devons modifier cela ou si nous devons en discuter.

Le président : Je donne l'occasion de poursuivre la discussion. Je ne veux pas interrompre la discussion sur une question. Nous sommes maintenant saisis de la question alors nous pouvons tenir un débat ou une discussion.

Madame la sénatrice Miville-Dechêne, souhaitez-vous approfondir la question?

Les fonctionnaires veulent-ils comparaître devant nous pour aborder d'autres questions?

La sénatrice Miville-Dechêne : J'avais une question d'ordre général. Ce n'est pas un amendement à proposer.

Le président : C'est une question générale. Nous sommes ici pour parler de la législation actuelle.

Pourrions-nous avoir à nouveau les deux fonctionnaires?

La sénatrice Miville-Dechêne : Vous continuez de dire que, pour des raisons exceptionnelles, vous pouvez demander à un tiers de faire quelque chose contre sa volonté. Y a-t-il quoi que ce soit dans le projet de loi qui pourrait nous rassurer sur le caractère exceptionnel d'une telle mesure?

Mme Sanders : Dans son libellé, il est écrit : « ...dans le cas où il l'estime nécessaire... »

La sénatrice Miville-Dechêne : Où est-ce?

Mme Sanders : À l'alinéa 36c). Cette même mise en garde est fournie partout où ce pouvoir est prévu. Il est spécifiquement indiqué :

[...] dans le cas où il l'estime nécessaire...

La sénatrice Miville-Dechêne : Merci.

Le président : Qu'en est-il de l'article 37?

Mme Sanders : L'article fait-il précisément référence au représentant autorisé d'un bâtiment délabré?

Le président : Oui.

Mme Sanders : L'expression « représentant autorisé », si je ne m'abuse, est, en fait, définie. C'est généralement la personne responsable. Par exemple, il se peut que ce ne soit pas le propriétaire, car le capitaine n'est pas nécessairement toujours le propriétaire d'un bâtiment. Il pourrait ordonner à la personne responsable du bâtiment de prendre la mesure, ce qui revient au même que de tenir le propriétaire du bâtiment pour responsable.

The Chair: Are senators comfortable?

Senator Simons: I don't think it is a problem to say that you should have the power to delegate responsibility to a third party who is closer and better equipped. The problem is the penalty, which is certainly not laid out here; it comes much later. It says here that the minister "may monitor the measures" and "direct any person" to do so. That is fine on its face. It's where that becomes punitive later in the act that it is problematic. If you are a police officer and you are chasing a thief, you can commandeer someone's car to catch the thief. Everyone understands that in a moment *extremis*, the state needs the power to commandeer someone's personal property to fix the problem or to order someone to act as an agent. However, I am unfamiliar with a concept where such a huge punitive action would be taken if there was a perceived failure to do the job properly.

Senator Cormier: On a point of clarification, at this point, if I understand how this works, we either present an amendment or an observation regarding our concerns. That is where we are, right?

The Chair: That is exactly it.

Senator Simons: This is my first clause by clause. I have never done this before.

Senator Cormier: That is why I am saying that.

Senator Simons: I will be quiet now.

Senator Cormier: No. That is not what I am saying, senator. I just want to ensure we are all concerned with the procedure and observe the best solution.

The Chair: I think Senator Miville-Dechêne raised a good issue. I am going to suggest we do an observation. Senators can do whatever they want, but I don't think we should do an amendment right now. We didn't go far enough into this issue to do that. But we might want to make comment on that amendment and what we heard. Is that okay with you?

Senator Manning: I agree with Senator Cormier on the stage we are at right now. To develop an amendment at this stage now, we would have to seek advice because you could develop an amendment to deal with this particular item and you may be affecting some other item in the bill. We need to be careful of that. That is what happened when I went with my amendment. All of a sudden I had two amendments because I had to address something else. It is not as simple as that.

Le président : Les sénateurs sont-ils à l'aise?

La sénatrice Simons : Je ne pense pas que ce soit un problème de dire que vous devriez avoir le pouvoir de déléguer la responsabilité à un tiers plus proche et mieux équipé. Le problème est la sanction qui n'est certainement pas énoncée ici; cela vient beaucoup plus loin. On dit ici que le ministre peut « surveiller l'application de toute mesure » et « ordonner à toute personne » de prendre la mesure. C'est bien à première vue. Cela devient problématique lorsque cette mesure devient punitive plus loin dans la loi. Si vous êtes un policier et que vous poursuivez un voleur, vous pouvez réquisitionner la voiture de quelqu'un pour attraper le voleur. Tout le monde comprend que, dans une situation extrême, l'État a besoin du pouvoir de confisquer le bien personnel d'une personne pour régler le problème ou d'ordonner à une personne d'agir en tant que mandataire. Cependant, je ne connais pas de concept selon lequel une mesure punitive d'une telle ampleur serait prise advenant une incapacité présumée d'effectuer la tâche comme il se doit.

Le sénateur Cormier : J'aimerais préciser un point. Si je comprends bien comment cela fonctionne, nous présentons un amendement ou une observation concernant nos préoccupations. C'est là où nous en sommes, non?

Le président : C'est exactement ça.

La sénatrice Simons : Il s'agit de mon premier examen article par article. Je n'ai jamais fait ça auparavant.

Le sénateur Cormier : C'est pourquoi je le dis.

La sénatrice Simons : Je vais me taire maintenant.

Le sénateur Cormier : Non. Ce n'est pas ce que je dis, madame la sénatrice. Je veux juste m'assurer que nous nous intéressons tous à la procédure et observons la meilleure solution.

Le président : Je pense que la sénatrice Miville-Dechêne a soulevé une bonne question. Je vais suggérer que nous fassions une observation. Les sénateurs peuvent faire ce qu'ils veulent, mais je ne pense pas que nous devrions faire un amendement tout de suite. Nous ne sommes pas allés assez loin dans cette affaire pour le faire. Toutefois, nous voudrions peut-être commenter cet amendement et ce que nous avons entendu. Est-ce que cela vous convient?

Le sénateur Manning : Je suis d'accord avec le sénateur Cormier vu le stade où nous en sommes. Pour élaborer un amendement à ce stade-ci, il nous faudrait demander conseil, car vous pourriez élaborer un amendement traitant de cet élément particulier et influencer ainsi sur un autre élément du projet de loi. Nous devons faire attention à cela. C'est ce qui s'est passé quand j'ai soumis mon amendement. Tout à coup, j'avais deux amendements parce que je devais aborder autre chose. Ce n'est pas aussi simple que ça.

The Chair: If someone feels strongly about it, they can deal with it at third reading of the bill, but here in committee we will let that go.

Senator Manning: I believe, Mr. Chair, that we should have an observation because it is an issue of concern that has been raised by a couple of witnesses and Senator Miville-Dechêne.

The Chair: Senator Miville-Dechêne, can you help us? What should we say in this?

[*Translation*]

Senator Miville-Dechêne: At least two witnesses representing port authorities said they were worried about the burden sizeable fines or penalties could represent if they don't cooperate or agree to get rid of shipwrecks. I'm not explaining it very well, but I think we absolutely have to say something about this. As you said, I don't believe I have the expertise to draft an amendment, but I think this concern is serious enough that we must take it into account. That is why I've raised questions about this.

[*English*]

The Chair: At the end, there will be a motion for observations. I will address that when we finish clause-by-clause consideration, if that is okay.

Shall Part 2, entitled "Vessels and Wrecks of Concern," containing clauses 27 to 47, carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

Shall Part 3, entitled "Salvage," containing clauses 48 to 55 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

Shall Part 4, entitled "Receiver of Wreck," containing clauses 56 to 66, carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

Shall Part 5, entitled "Administration and Enforcement," containing clauses 67 to 125, carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

Le président : Si quelqu'un y croit vraiment, il pourra en débattre à l'étape de la troisième lecture du projet de loi, mais en comité, nous laisserons faire.

Le sénateur Manning : Monsieur le président, je pense que nous devrions faire une observation parce que c'est un sujet de préoccupation qui a été soulevé par quelques témoins et par la sénatrice Miville-Dechêne.

Le président : Madame la sénatrice Miville-Dechêne, pouvez-vous nous aider? Que devrions-nous dire dans cet amendement?

[*Français*]

La sénatrice Miville-Dechêne : On devrait dire qu'au moins deux témoins qui représentent des autorités portuaires se sont dits inquiets du fardeau de l'importance des amendes ou des peines encourues s'ils ne coopèrent pas ou s'ils n'acceptent pas de se débarrasser des épaves. Enfin, je ne l'explique pas très bien, mais je crois qu'il faut absolument dire quelque chose à ce chapitre. Comme vous le dites, je ne crois pas avoir l'expertise pour rédiger un amendement, mais je pense que l'inquiétude est suffisamment grande pour que nous en tenions compte. C'est pour cette raison que je posais des questions à cet effet.

[*Traduction*]

Le président : À la fin, il y aura une motion pour des observations. J'y reviendrai lorsque nous aurons terminé l'étude article par article, si cela vous convient.

Est-ce que la partie 2, intitulée « Bâtiments et épaves préoccupants », qui comprend les articles 27 à 47, est adoptée?

Des voix : D'accord.

Le président : Adoptée.

Est-ce que la partie 3, intitulée « Assistance », qui comprend les articles 48 à 55, est adoptée?

Des voix : D'accord.

Le président : Adoptée.

Est-ce que la partie 4, intitulée « Receveur d'épaves », qui comprend les articles 56 à 66, est adoptée?

Des voix : D'accord.

Le président : Adoptée.

Est-ce que la partie 5, intitulée « Exécution et contrôle d'application », qui comprend les articles 67 à 125, est adoptée?

Des voix : D'accord.

Le président : Adoptée.

Shall Part 6, entitled “General,” containing clauses 126 to 129, carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

Next is Part 7. Senator Manning?

Senator Manning: I want to preface this amendment by saying that I spoke to Senator Campbell several times today, and he is fully aware of what I am doing.

I will read it out. If you have any questions or concerns, feel free to ask.

I move:

That Bill C-64 be amended in clause 131,

(a) on page 64,

“heritage value, including ocean war graves;”,

“including ocean war graves, and providing for the issuance of permits to access”, and

“heritage value, including ocean war graves, from the application of any provision of”; and

(b) on page 65,

(i) by deleting line 3, and

“made under this subsection;

(i) extending the application of paragraph 110(1)(f), subsections 110(5) and (7), section 111, paragraph 113(d), subsection 119(1) and section 120 to wrecks or classes of wrecks that are specified in regulations made under paragraph (b);

(j) extending to wrecks or classes of wrecks that are specified in regulations made under paragraph (b) the application of paragraph 110(1)(b), in respect of a contravention of subsection 58(1) or (3) or section 60, and of paragraph 110(1)(d), in respect of a contravention of a direction given under paragraph 58(4)(b); and

(k) extending the application of any provision of the regulations made under this subsection to wrecked vessels or aircraft — or classes of wrecked vessels or aircraft — that are referred to in subsection 5(1) and paragraphs 5(2)(a) and (b) and that are specified in regulations made under paragraph (b).”.

Est-ce que la partie 6, intitulée « Dispositions générales », qui comprend les articles 126 à 129, est adoptée?

Des voix : D'accord.

Le président : Adoptée.

La partie suivante est la partie 7. Sénateur Manning?

Le sénateur Manning : Avant cet amendement, je tiens à dire que j'ai parlé au sénateur Campbell à plusieurs reprises aujourd'hui et qu'il est parfaitement au courant de ce que je fais.

Je vais le lire. Si vous avez des questions ou des préoccupations, n'hésitez pas à poser des questions.

Je propose :

Que le projet de loi C-64 soit modifié, à l'article 131,

a) à la page 64 :

« une valeur patrimoniale, y compris les sépultures de guerre marines »,

« ayant une valeur patrimoniale, y compris des sépultures de guerre marines, de l'application de toute »;

b) à la page 65,

par substitution, à la ligne 6, de ce qui suit :

« paragraphe »;

i) étendre l'application de l'alinéa 110(1)f), des paragraphes 110(5) et (7), de l'article 111, de l'alinéa 113d), du paragraphe 119(1) et de l'article 120 aux épaves ou catégories d'épaves qui sont spécifiées par règlement pris en vertu de l'alinéa b);

j) étendre aux épaves ou catégories d'épaves qui sont spécifiées par règlement pris en vertu de l'alinéa b) l'application de l'alinéa 110(1)b), à l'égard des contraventions aux paragraphes 58(1) ou (3) ou à l'article 60, et l'application de l'alinéa 110(1)d) à l'égard des contraventions aux ordres donnés en vertu de l'alinéa 58(4)b);

k) étendre l'application de toute disposition des règlements pris en vertu du présent paragraphe aux épaves des bâtiments et aéronefs visés au paragraphe 5(1) ou aux alinéas 5(2)a) et b) — ou à toute catégorie de telles épaves — qui sont spécifiées par règlement pris en vertu de l'alinéa b). ».

The Chair: Any debate? Are we all good?

Senator Simons: I had one question. I got this — maybe you had it earlier — a paper from someone talking not about war graves but other ships that have gone down. He talked about one in 1964 — non-warships.

Senator Manning: This is heritage value, including ocean war graves. That covers it.

The Chair: Is it your pleasure, honourable senators to adopt the motion in amendment? All in favour?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

Shall clause 131, as amended, carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

Shall Part 7, as amended, carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

Shall Part 8, “Transitional Provision and Related and Consequential Amendments,” containing clauses 132 to 152, carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

Shall Part 9, entitled “Review,” containing clause 153, carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

Shall Part 10, entitled “Coming into Force,” containing clause 154, carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

Shall Schedule 1 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

Shall Schedule 2 carry?

Le président : Le comité souhaite-t-il en débattre? Sommes-nous tous d'accord?

La sénatrice Simons : J'avais une question. J'ai reçu — peut-être l'avez-vous tous reçu plus tôt — un document de quelqu'un au sujet non pas de sépultures de guerre, mais d'autres navires qui avaient coulé. Il a parlé d'un navire en 1964... Il ne s'agit pas d'un navire de guerre.

Le sénateur Manning : C'est une valeur patrimoniale, y compris des sépultures de guerre marines. C'est prévu.

Le président : Vous plaît-il, honorables sénateurs, d'adopter la motion d'amendement? Tout le monde est d'accord?

Des voix : D'accord.

Le président : Adoptée.

L'article 131 modifié est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : Adopté.

La partie 7 modifiée est-elle adoptée?

Des voix : D'accord.

Le président : Adoptée.

Est-ce que la partie 8, intitulée « Disposition transitoire et modifications connexes et corrélatives », qui comprend les articles 132 à 152, est adoptée?

Des voix : D'accord.

Le président : Adoptée.

Est-ce que la partie 9, intitulée « Examen », qui comprend l'article 153, est adoptée?

Des voix : D'accord.

Le président : Adoptée.

Est-ce que la partie 10, intitulée « Entrée en vigueur », qui comprend l'article 154, est adoptée?

Des voix : D'accord.

Le président : Adoptée.

Est-ce que l'annexe 1 est adoptée?

Des voix : D'accord.

Le président : Adoptée.

Est-ce que l'annexe 2 est adoptée?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

Shall clause 1, which contains the short title, carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

Shall the title carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

Shall the bill, as amended, carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

Does the committee wish to consider appending observations to the report?

Hon. Senators: Yes.

The Chair: Carried.

Do you want to go in camera to discuss the observations, or have we figured out what we want to do? I think we have given good instructions to the analyst from the Library of Parliament as to what observation we want addressed; correct?

Zackery Shaver, Analyst, Library of Parliament: Yes.

The Chair: Then we don't have to go in camera.

Is it agreed that the Subcommittee on Agenda and Procedure be empowered to approve the final version of the observations being appended to the report?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Agreed.

Is it agreed that any necessary consequential changes be made to the numbering of provisions and cross-references as a result of the amendments to this bill, and is it agreed that I report this bill, as amended, to the Senate?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Agreed.

Good work.

Des voix : D'accord.

Le président : Adoptée.

L'article 1 qui contient le titre abrégé, est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : Adopté.

Le titre est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : Adopté.

Le projet de loi, tel qu'amendé, est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : Adopté.

Est-ce que le comité veut annexer des observations au rapport?

Des voix : Oui.

Le président : Adopté.

Voulez-vous continuer à huis clos pour discuter des observations ou avons-nous décidé ce que nous voulions faire? Je pense que nous avons donné de bonnes instructions à l'analyste de la Bibliothèque du Parlement en ce qui concerne l'observation à laquelle nous souhaitons répondre, n'est-ce pas?

Zackery Shaver, analyste, Bibliothèque du Parlement : Oui.

Le président : Dans ce cas, nous n'avons pas à passer à huis clos.

Est-il convenu que le Sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à approuver que la version finale des observations soit annexée au rapport?

Des voix : D'accord.

Le président : Adopté.

Est-il convenu que soient apportés tous les changements nécessaires à la désignation numérique des dispositions et aux renvois qui découlent des amendements au projet de loi, et est-il convenu que je fasse rapport de ce projet de loi tel qu'amendé au Sénat?

Des voix : D'accord.

Le président : Adopté.

Bon travail.

Senator Dawson: This has nothing to do with the wonderful work Senator Manning has done, but it is a good example when the sponsor of the bill is not on the committee when we are debating a bill. It creates a confusion such that I am not sure who will have the responsibility at third reading of ensuring the bill continues.

I would recommend, Mr. Chair, if you have an opportunity, that when bills are being debated in committee, the sponsor of the bill should be there. He or she will have better knowledge of the bill, and we will have better knowledge of what has been discussed or not discussed with the minister's office.

We remembered that the minister actually asked for that amendment, but he also said at that time that Senator Campbell would be doing the amendment at third reading. Now we have done the amendment. I think that that kind of confusion would be avoided if we tried to avoid that.

The Chair: There are two things that happened. One, we had a discussion and an agreement on an amendment here; and, two, Senator Manning consulted with Senator Campbell. Senator Campbell also came to see me and told me that he and Senator Manning had discussions, and it was okay with him. He left it at that. Of course, if he wanted to come here, he could have.

Senator Dawson: But under the new regime and how things are going, I think that kind of discussion should sometimes be done — I am on the steering committee, and I didn't know you had talked to Senator Campbell. I had to ask, because I was under the understanding that Senator Campbell would be putting this amendment at third reading.

I agree that we do it this way. It doesn't just apply to Transport and Communications. Every committee that has a bill and a sponsor who is not a member, the sponsor should be able to be there so that the communication between the people who are passing the bill — because we are under a new regime. Some of the sponsors aren't members of government and are never members of government, so they don't necessarily speak on behalf of the government. I think that does create some confusion that would be avoided if we had a stronger presence of sponsors at committees.

The Chair: Thank you, Senator Dawson.

Senator Manning: We live in confusing times.

Le sénateur Dawson : Cela n'a rien à voir avec le merveilleux travail accompli par le sénateur Manning, mais je pense que c'est un bon exemple de ce qui arrive quand le parrain du projet de loi ne siège pas au comité lorsque nous débattons d'un projet de loi. Cela crée une confusion telle que je ne sais pas qui aura la responsabilité, à l'étape de la troisième lecture, de veiller à ce que le projet de loi continue.

Monsieur le président, je recommanderais, si vous en avez l'occasion, que, lors de l'examen des projets de loi en comité, le parrain ou la marraine du projet de loi soit présent. Il ou elle aura une meilleure connaissance du projet de loi, et nous aurons une meilleure connaissance de ce qui a été discuté ou non avec le cabinet du ministre.

Nous nous sommes rappelé que le ministre avait demandé cet amendement, mais il avait également déclaré à ce moment-là que le sénateur Campbell le présenterait au moment de la troisième lecture. Nous avons maintenant terminé l'amendement. Je pense que ce genre de confusion serait évitée si nous tentions de faire autrement.

Le président : Il s'est passé deux choses. Premièrement, nous avons eu une discussion et un accord sur un amendement ici; deuxièmement, le sénateur Manning a consulté le sénateur Campbell. Le sénateur Campbell est également venu me voir et m'a dit que le sénateur Manning et lui avaient eu des discussions, et que cela lui convenait. Il en est resté là. Bien sûr, s'il voulait venir ici, il aurait pu.

Le sénateur Dawson : Sous le nouveau régime et selon l'évolution de la situation, je pense que ce genre de discussion devrait parfois être menée — je siège au comité de direction, et je ne savais pas que vous aviez parlé au sénateur Campbell. J'ai dû poser la question, car je croyais que le sénateur Campbell présenterait cet amendement en troisième lecture.

Je conviens que nous le fassions de cette façon. Cela ne s'applique pas uniquement au Comité permanent des transports et des communications. Pour tout comité qui étudie un projet de loi et dont le parrain n'est pas membre du comité, le parrain devrait pouvoir être présent pour favoriser la communication entre les personnes qui adoptent le projet de loi — parce que nous sommes assujettis à un nouveau régime. Certains des parrains ne sont pas membres du gouvernement et ne sont jamais membres du gouvernement. Ils ne parlent donc pas forcément au nom du gouvernement. Je pense que cela crée une certaine confusion qui pourrait être évitée si nous avions une présence plus forte des parrains aux comités.

Le président : Merci, sénateur Dawson.

Le sénateur Manning : Nous vivons une période de confusion.

The Chair: Before we break, I would like to thank honourable senators for their participation this fall. We have had a fairly fruitful and interesting time. I think it will be very busy after Christmas. Get lots of rest and have a good break.

(The committee adjourned.)

Le président : Avant de conclure, je voudrais remercier les honorables sénateurs de leur participation cet automne. Nous avons eu une période assez fructueuse et intéressante. Je pense que ce sera très occupé après Noël. Reposez-vous bien et faites une bonne pause.

(La séance est levée.)

WITNESSES

Tuesday, December 4, 2018

Canadian Maritime Law Association:

Brad Caldwell, Lawyer and Chair of the Salvage and Wreck Committee.

Project Naval Distinction:

Patrick White, Founder and Executive Director.

NATO Veterans Organization of Canada:

Paul L. Bender, Captain (Ret'd).

Parks Canada:

Ellen Bertrand, Director, Cultural Heritage Strategies;

Mary Lou Doyle, Manager, Cultural Heritage Policies and Legislation;

Marc-André Bernier, Underwater Archaeology Manager.

Wednesday, December 5, 2018

National Marine Manufacturers Association:

Sara Anghel, President.

Chamber of Marine Commerce:

Sarah Douglas, Senior Director, Government and Stakeholder Relations;

Paul Topping, Director, Regulatory and Environmental Affairs.

Harbour Authority Association of British Columbia:

Robert Clarke, President.

Transport Canada:

Michelle Sanders, Director, Clean Water Policy.

Fisheries and Oceans Canada:

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

TÉMOINS

Le mardi 4 décembre 2018

Association canadienne de droit maritime :

Brad Caldwell, avocat et président du Comité des sauvetages et des sinistres maritimes.

Projet Distinction Navale :

Patrick White, fondateur et directeur exécutif.

Organisation canadienne des vétérans de l'OTAN :

Paul L. Bender, capitaine (à la retraite).

Parcs Canada :

Ellen Bertrand, directrice, Stratégies du patrimoine culturel;

Mary Lou Doyle, gestionnaire des politiques du patrimoine culturel et législation;

Marc-André Bernier, gestionnaire, Archéologie subaquatique.

Le mercredi 5 décembre 2018

Association nationale des manufacturiers de produits nautiques :

Sara Anghel, présidente.

Chambre de commerce maritime :

Sarah Douglas, directrice principale, Relations avec les gouvernements et les intervenants;

Paul Topping, directeur, Affaires réglementaires et environnementales.

Association des administrations portuaires de Colombie-Britannique :

Robert Clarke, président.

Transports Canada :

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

Pêches et Océans Canada :

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