

## EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, May 9, 2023

The Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans met with videoconference this day at 6:37 p.m. [ET] to examine the subject matter of those elements contained in Subdivisions A, B and C of Division 21 of Part 4 of Bill C-47, An Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on March 28, 2023.

**Senator Bev Busson** (*Deputy Chair*) in the chair.

[*English*]

**The Deputy Chair:** Good evening. My name is Bev Busson, I'm a senator from British Columbia, and I have the pleasure and the honour of chairing this meeting. Today we are conducting a meeting of the Standing Senate Committee on Fisheries and Oceans.

Should any technical challenges arise, particularly in relation to interpretation, please signal this to the chair or the clerk, and we will work to resolve the issue as quickly as possible.

Before we begin, I would like to take a few moments to allow the members of the committee to introduce themselves.

**Senator Francis:** Brian Francis, Prince Edward Island.

**Senator R. Patterson:** Rebecca Patterson, a senator for Ontario.

**Senator Quinn:** Jim Quinn, New Brunswick.

**Senator Ataullahjan:** Salma Ataullahjan, Ontario.

**Senator Ravalia:** Mohamed Ravalia, Newfoundland and Labrador.

**Senator Kutcher:** Stan Kutcher, from Nova Scotia.

**The Deputy Chair:** Thank you.

On April 27, 2023, an order of reference to examine the subject matter of those elements contained in Subdivisions A, B and C of Division 21 of Part 4 of Bill C-24, An Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on March 28, 2023, was referred to this committee.

Today, under this mandate, the committee will be hearing from the following witnesses from Transport Canada: Fabien Lefebvre, Acting Executive Director, OPP Operations; François Marier, Director, International Marine Policy; Sean Rogers, Executive Director, Legislative, Regulatory and International Affairs; Jeff Johnson, Manager and Senior Policy Advisor, Environmental Policy; and Julie Mah, Manager/Senior Policy Advisor, Oceans Protection Plan; and from the Department of

## TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 9 mai 2023

Le Comité sénatorial permanent des pêches et des océans se réunit aujourd'hui, à 18 h 37 (HE), avec vidéoconférence, pour examiner la teneur des éléments des sous-sections A, B et C de la section 21 de la partie 4 du projet de loi C-47, Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 28 mars 2023.

**La sénatrice Bev Busson** (*vice-présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

**La vice-présidente :** Bonsoir. Je m'appelle Bev Busson, sénatrice de la Colombie-Britannique, et j'ai le plaisir de présider cette réunion aujourd'hui. Nous tenons une réunion du Comité sénatorial permanent des pêches et des océans.

Si vous éprouvez des difficultés techniques, notamment en lien avec l'interprétation, veuillez le signaler à la présidence ou à la greffière et nous nous efforcerons de résoudre le problème.

Avant de commencer, j'aimerais prendre quelques instants pour permettre aux membres du comité de se présenter.

**Le sénateur Francis :** Brian Francis, de l'Île-du-Prince-Édouard.

**La sénatrice R. Patterson :** Rebecca Patterson, de l'Ontario.

**Le sénateur Quinn :** Jim Quinn, du Nouveau-Brunswick.

**La sénatrice Ataullahjan :** Salma Ataullahjan, de l'Ontario.

**Le sénateur Ravalia :** Mohamed Ravalia, de Terre-Neuve-et-Labrador.

**Le sénateur Kutcher :** Stan Kutcher, de la Nouvelle-Écosse.

**La vice-présidente :** Merci.

Le 27 avril 2023, le comité a reçu un ordre de renvoi lui enjoignant d'examiner la teneur des éléments des sous-sections A, B et C de la section 21 de la partie 4 du projet de loi C-47, Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 28 mars 2023.

Aujourd'hui, dans le cadre de ce mandat, le comité entendra les représentants de Transports Canada que voici : M. Fabien Lefebvre, directeur exécutif par intérim, Opérations, Plan de protection des océans; M. François Marier, directeur, Politiques maritimes internationales; M. Sean Rogers, directeur exécutif, Affaires législatives, réglementaires et internationales; M. Jeff Johnson, gestionnaire et conseiller principal en politiques, Politiques environnementales; et Mme Julie Mah, gestionnaire et

Fisheries and Oceans Canada, Robert Brooks, Director, Marine Environmental and Hazards Response, Canadian Coast Guard.

On behalf of the members of the committee, I thank you all for being here tonight. I understand that Mr. Lefebvre has some opening remarks for us. Following that presentation, members of the committee will be able to ask questions of the witnesses. Thank you very much. Mr. Lefebvre, you have the floor.

**Fabien Lefebvre, Acting Executive Director, OPP Operations, Transport Canada:** Thank you, senator.

My colleagues and I are pleased to be here to address Division 21 of the Budget Implementation Act related to the Oceans Protection Plan.

Amendments are proposed to three acts: the Canada Shipping Act, 2001, the Marine Liability Act and the Wrecked, Abandoned or Hazardous Vessels Act. The Oceans Protection Plan works to keep Canada's oceans and coasts safe and healthy, support reconciliation and ensure resilient supply chains. Under this plan, Canada has already taken action to address oil spill prevention and response. These proposed amendments stem from Budget 2022 and 2023 announcements and aim to address additional safety and environmental risks.

[*Translation*]

Vessel traffic and cargo volumes will continue to increase and diversify. While Canada has a strong marine safety system, incidents can still occur. Canada must be ready and able to respond quickly and effectively to incidents to minimize impacts.

Individuals and communities should be confident that they will have access to adequate compensation. Wrecked and abandoned vessels can have impacts on coastal communities, posing safety and environmental hazards.

[*English*]

The amendments that we are discussing tonight consider what we have heard through engagement over several years as well as experience from recent marine incidents. They would strengthen marine safety, enhance environmental protection,

conseillère principale en politiques, Plan de protection des océans. Le comité entendra aussi un représentant de Pêches et Océans Canada, soit M. Robert Brooks, directeur, Intervention environnementale et dangers maritimes, Garde côtière canadienne.

Au nom des membres du comité, je vous remercie tous d'être ici aujourd'hui. Je crois comprendre que M. Lefebvre a une déclaration liminaire à faire. Après l'exposé, les membres du comité auront des questions à poser aux témoins. Merci beaucoup. Monsieur Lefebvre, la parole est à vous.

**Fabien Lefebvre, directeur exécutif par intérim, Opérations, Plan de protection des océans, Transports Canada :** Je vous remercie, sénatrice.

Mes collègues et moi sommes heureux d'être ici aujourd'hui pour discuter de la section 21 de la Loi d'exécution du budget, associée au Plan de protection des océans.

On propose des modifications aux trois lois suivantes : la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, la Loi sur la responsabilité en matière maritime et la Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux. Le Plan de protection des océans vise à assurer la sécurité et la santé de nos océans et de nos côtes, à favoriser la réconciliation et à garantir des chaînes d'approvisionnement résilientes. Dans le cadre de ce plan, le Canada prend déjà des mesures pour prévenir les déversements d'hydrocarbures et intervenir lors de tels incidents. Les modifications proposées reflètent les initiatives annoncées dans les budgets de 2022 et de 2023 et visent à éliminer les risques supplémentaires pour la sécurité et l'environnement.

[*Français*]

Le trafic maritime et les volumes de fret continueront d'augmenter et de se diversifier. Bien que le Canada dispose d'un système de sécurité maritime solide, des incidents peuvent toujours se produire. Le Canada doit être prêt à intervenir et en mesure de le faire rapidement et efficacement en cas d'incident, afin de réduire au minimum les répercussions.

Les personnes et les communautés doivent avoir l'assurance de pouvoir bénéficier d'une indemnisation adéquate. Les épaves et les bâtiments abandonnés peuvent avoir des répercussions sur les communautés côtières. Ils peuvent poser des risques pour la sécurité et avoir des conséquences négatives sur l'environnement.

[*Traduction*]

Les modifications proposées répondent aux observations formulées par les parties prenantes au cours des dernières années et tiennent compte des incidents maritimes récents. Elles renforceraient la sécurité maritime, amélioreraient la protection

make regulations more agile, increase accountability and enhance compensation.

Marine incidents can evolve quickly, and there is a limited window to respond. While most of the marine industry is responsible and responds effectively, the proposed amendments would allow faster response and earlier access to ports and emergency services. To achieve this, amendments include enhanced powers to direct vessels and ports in the case of emergency and the ability to regulate emergency service arrangements for vessels.

[*Translation*]

While work continues to strengthen oil spill prevention and response, we also want to ensure effective response for hazardous and noxious substances (HNS) incidents. HNS include materials used in electronics, manufacturing, and agriculture. However, they can harm the marine environment if released.

Amendments would support establishing a preparedness and response regime for HNS incidents. They would align Canada with international response partners, and facilitate access to international HNS response capacity.

Regulatory processes sometimes cannot keep pace with new developments. We want to be able to rapidly implement enforceable measures and expand community roles in managing local boating issues.

Amendments would allow time-limited ministerial orders to address risks sooner while regulatory solutions are developed. They would also support faster integration of technical standards into Canadian regulations.

[*English*]

Vessel owners are responsible for compliance, but some may not be directly involved in operations, which can pose response and compliance challenges. Canada also has a large number of wrecked and abandoned vessels that pose safety and environmental risks. Up to now, taxpayers have been bearing the costs to address them.

environnementale, rendraient les règlements plus souples, accroîtraient la responsabilité et bonifieraient le régime d'indemnisation.

Les incidents maritimes peuvent évoluer rapidement, et on a souvent très peu de temps pour intervenir. Bien que la plupart des entreprises du secteur maritime soient responsables et réagissent efficacement, les modifications proposées permettraient d'intervenir plus rapidement et de garantir un accès rapide aux ports et aux services d'urgence maritimes. Pour ce faire, elles confèreraient des pouvoirs accrus afin d'exiger que les mesures nécessaires soient prises par les propriétaires de bâtiments et les autorités portuaires en cas d'urgence et permettraient de prendre des règlements concernant les arrangements pris relativement aux bâtiments pour les services d'urgence.

[*Français*]

Alors que les travaux se poursuivent pour renforcer la prévention et la lutte contre les déversements d'hydrocarbures, nous voulons garantir une intervention efficace pour les incidents impliquant des substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD). Ces substances incluent les matériaux utilisés dans les appareils électroniques, dans l'industrie manufacturière et en agriculture. Elles peuvent être nocives pour l'environnement si elles sont déversées.

Les modifications appuieront la mise en place d'un régime de préparation et de réaction aux incidents impliquant des SNPD. Elles pourraient également permettre d'aligner le Canada avec les partenaires internationaux d'intervention et de faciliter l'accès à la capacité internationale d'intervention en matière de SNPD.

Les processus réglementaires peuvent parfois ne pas suivre le rythme des nouvelles avancées. Nous voulons être en mesure de mettre rapidement en œuvre des mesures exécutoires et d'élargir les rôles des communautés en ce qui concerne la gestion des problèmes locaux de navigation.

Les modifications permettraient des arrêts ministériels de durée limitée afin de réduire les risques rapidement pendant l'élaboration de solutions réglementaires. Elles permettraient aussi d'intégrer plus rapidement les normes techniques aux règlements canadiens.

[*Traduction*]

Les propriétaires de bâtiments ont la responsabilité de se conformer, mais certains d'entre eux ne participent pas directement aux opérations, ce qui peut poser des problèmes en matière d'intervention et de conformité. On trouve un grand nombre d'épaves et de bâtiments abandonnés dans les eaux canadiennes qui peuvent présenter des risques pour la sécurité et l'environnement. Jusqu'à présent, les contribuables ont assumé tous les coûts pour régler le problème.

To strengthen accountability, the proposed amendments would support clearer identification of those directly responsible for vessel operations and compliance; establish a Vessel Remediation Fund, to be financed by vessel owners, to allow the government to more proactively address problem vessels; align fee-setting authorities to ensure a consistent, modern approach; and update and expand the use of some tools to ensure enforcement is commensurate with the offence.

Compensation is an important issue, and through engagement we have heard concerns regarding smaller vessels and long-term impacts. To enhance liability and improve compensation for longer-term damage to fishing and harvesting, the amendments would ensure adequate compensation for oil spills from small and inland vessels; improve compensation for future losses of income, profit, and harvesting; ensure that all types of economic losses related to fishing, hunting and harvesting activities are captured; and recognize communal claims from communities that hold Indigenous harvesting rights.

[*Translation*]

The amendments are an important part of advancing the Oceans Protection Plan. Many amendments are enabling and, if passed, would lead to more engagement as part of regulatory and program development. We will continue to work with Indigenous peoples, coastal communities, and stakeholders as we implement these proposed amendments and the renewed Oceans Protection Plan to protect people, communities, and waterways into the future.

[*English*]

Thank you for your attention. We would welcome questions.

**The Deputy Chair:** Thank you, Mr. Lefebvre. We have a number of people who would like to ask questions.

**Senator Quinn:** Thank you for being here this evening.

When I went through the material, it struck me that we are largely looking at some technical updating and some referential incorporation. I had three short questions on some of the things that are there. Could I get you to talk about the establishing of a

Afin d'améliorer la responsabilisation, les modifications proposées permettraient de renforcer les exigences d'identification des personnes responsables de l'exploitation et de la conformité des bâtiments; d'établir un fonds d'assainissement concernant les bâtiments, qui sera financé par les propriétaires de bâtiments, afin de permettre au gouvernement de prendre des mesures proactives à l'égard des bâtiments problématiques; d'harmoniser les pouvoirs en matière d'établissement des frais pour garantir une approche uniforme et moderne; de mettre à jour certains outils et d'accroître leur utilisation afin de garantir que l'application de la loi est proportionnelle à l'infraction.

L'indemnisation est une question importante et, dans le cadre de nos consultations, les parties prenantes ont exprimé des préoccupations concernant les petits bâtiments et les dommages à long terme. Afin de renforcer la responsabilité et de bonifier le régime d'indemnisation pour composer avec les répercussions à long terme sur les activités de pêche et de récolte, nous proposons des modifications qui permettraient d'assurer une indemnisation adéquate après un déversement d'hydrocarbures causé par un petit bâtiment ou un bâtiment de navigation intérieure, d'élargir le régime d'indemnisation pour qu'il englobe les pertes futures de profit ou de revenu, et les pertes en lien avec la récolte; de veiller à ce que les pertes financières associées à tous les types d'activités de pêche, de chasse et de récolte soient prises en compte; et de reconnaître les réclamations collectives des communautés autochtones qui détiennent des droits de récolte.

[*Français*]

Ces modifications constituent un élément important pour faire avancer le Plan de protection des océans. Un bon nombre de modifications sont habilitantes et si elles sont adoptées, elles donneraient lieu à plus de mobilisation dans le cadre de l'élaboration de règlements et de programmes. Nous continuons à collaborer avec les peuples autochtones, les collectivités côtières et les intervenants tout au long de la mise en œuvre de ces modifications proposées et du Plan de protection des océans renouvelé afin de mieux protéger les personnes et les voies navigables.

[*Traduction*]

Je vous remercie de votre attention. Nous répondrons à vos questions avec plaisir.

**La vice-présidente :** Je vous remercie, monsieur Lefebvre. Certains sénateurs aimeraient poser des questions.

**Le sénateur Quinn :** Je vous remercie d'être ici ce soir.

Lorsque j'ai passé en revue les documents, j'ai été frappé de constater qu'il s'agissait surtout de mises à jour techniques et d'incorporations par renvoi. J'ai trois brèves questions concernant ces modifications. Pourriez-vous nous parler de la

marine technical review board? The chief registrar refused to issue certificates of registry in some cases, and I was wondering what would be some of the cases where they wouldn't issue a registration. You've addressed the establishment of a vessel remediation fund, which I think is a great idea, but how would it work? Vessel owners are going to pay, but I was wondering how the mechanics of it would work. Is it all vessel owners, small and large? Those are three things I'd like you to touch on.

**Mr. Lefebvre:** Perhaps we could start in reverse order, if that's okay, with the vessel remediation fund.

**Jeff Johnson, Manager and Senior Policy Advisor, Environmental Policy, Transport Canada:** Thank you for the question.

The vessel remediation fund is designed to recoup or recover costs from owners in a number of different ways. The amendments would allow for regulatory-making authorities to establish a regulatory charge, which would be like a levy that would be imposed on vessel owners who are either required to licence their pleasure craft or register their vessels, so it's a very broad scope of vessel owners. In addition, it would also redirect fines and penalties from enforcement actions taken under the Wrecked, Abandoned or Hazardous Vessels Act, or WAHVA, into the fund, as well as costs that are incurred by the government when they're taking actions on problem vessels. Those costs, when recovered, would also be redirected into the remediation fund and disbursed out based on the priorities identified in the legislation.

**Senator Quinn:** Who would administer the fund?

**Mr. Johnson:** The administration would be handled by Transport Canada. It's a specified purpose account. However, decisions taken on disbursement of the funds are joint between the two ministers, Minister of Fisheries and Oceans, coast guard acting as the operational extension of that, and Transport Canada.

**Senator Quinn:** And that second point?

**Sean Rogers, Executive Director, Legislative, Regulatory and International Affairs, Transport Canada:** I'm going to go in reverse order.

The Marine Technical Review Board is a board that exists or is empowered under section 10.1 of the Canada Shipping Act, and its purpose is to review applications for equivalencies to safety requirements or exemptions from non-safety ones. This is comprised of a committee of three individuals that have the

constitution du Bureau d'examen technique en matière maritime? Le registraire en chef peut refuser de délivrer un certificat d'immatriculation dans certains cas, et je me demandais dans quelles circonstances il pouvait le faire. Vous avez mentionné la création d'un fonds d'assainissement concernant les bâtiments, ce qui me semble être une excellente idée, mais comment cela fonctionnerait-il? Je crois comprendre que ce fonds sera financé par les propriétaires de bâtiments, mais je me demande comment on va procéder. Est-ce que cela vise tous les propriétaires de bâtiments, tant les petits que les grands? Ce sont là trois points que j'aimerais que vous abordiez.

**M. Lefebvre :** Je vais répondre dans l'ordre inverse, si vous me le permettez, en commençant par le Fonds d'assainissement concernant les bâtiments.

**Jeff Johnson, gestionnaire et conseiller principal en politiques, Politiques environnementales, Transports Canada :** Je vous remercie pour votre question.

Le Fonds d'assainissement concernant les bâtiments serait financé selon un système de recouvrement des coûts auprès des propriétaires. Les amendements permettraient aux autorités réglementaires d'établir une redevance réglementaire, qui serait une sorte de taxe imposée aux propriétaires de bâtiments qui sont tenus d'obtenir un permis pour leurs embarcations de plaisance ou d'immatriculer leurs bâtiments, ce qui couvre donc un très large éventail de propriétaires. En outre, les sommes versées en paiement d'amendes ou de pénalités à l'égard de toute violation de la Loi sur les épaves et les bâtiments abandonnés ou dangereux seraient portées au crédit du fonds, de même que les coûts engagés par le gouvernement lorsqu'il prend des mesures à l'égard des bâtiments problématiques. Ces sommes, une fois récupérées, seraient également versées dans le fonds d'assainissement. Les fonds seraient déboursés en fonction des priorités énoncées dans le projet de loi.

**Le sénateur Quinn :** Qui administrerait le fonds?

**M. Johnson :** Le fonds serait administré par Transports Canada. Il s'agit d'un fonds à fins déterminées. Toutefois, les décisions prises concernant le déboursement des fonds seraient prises conjointement par les deux ministres, soit le ministre des Pêches et des Océans et de la Garde côtière, en tant qu'organisme opérationnel, et le ministre des Transports.

**Le sénateur Quinn :** Et pour le deuxième point?

**Sean Rogers, directeur exécutif, Affaires législatives, réglementaires et internationales, Transports Canada :** Je vais répondre à vos questions dans l'ordre inverse.

Le Bureau d'examen technique en matière maritime a été créé en vertu de l'article 10.1 de la Loi sur la marine marchande du Canada afin d'examiner les demandes de normes équivalentes aux exigences de sécurité ou les exemptions à celles qui ne concernent pas la sécurité. Il est formé d'un comité de trois

ability to essentially grant exemptions under the act and its regulations, often subject to a number of conditions and so long as the level of safety is not compromised. That exemption power applies to Canadian flagged vessels only.

With respect to certificates of registry, there are a number of conditions that must be met in order for a certificate of registry to be entered. This is essentially like title regarding the vessel. Situations where you might not see a certificate issued are those where the owner of the vessel isn't clear, details around the mortgage, if there is, one on the vessel, are not clear, and if there is any missing information. In most cases, we would work with the owner to ensure that an application is complete. If not, we would seek the information in order to ensure that a certificate can be issued.

**Senator Quinn:** Thanks for that.

My only other comment is that in reviewing and looking things over, I want to say congratulations in bringing some really progressive things forward. It's welcome.

**The Deputy Chair:** Thank you very much.

**Senator Ataullahjan:** Thank you for appearing before us.

Can you tell me why Bill C-47 proposes to remove all references to the United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, also known as the Hamburg Rules, from the Marine Liability Act?

**François Marier, Director, International Marine Policy, Transport Canada:** Yes. Good evening, senator.

The Hamburg Rules were rules that were adopted back in the 1970s and put in the Marine Liability Act but never came into force because, internationally, our major trading partners never adopted those rules. Through the Statutes Repeal Act process back in 2021, the ability to bring that convention into force was removed from the Marine Liability Act. These amendments now propose removing any other references to that convention. They're more technical amendments.

**Senator Ataullahjan:** What was it replaced by? What was being used?

**Mr. Marier:** Currently, the rules in force in Canada are the Hague-Visby Rules. Those rules govern the contractual commercial relationship between the carrier and the shipper. If you were to put your container on board a ship and that ship would then carry that container and your cargo got damaged or lost, those rules set out what happens, so how much compensation you are entitled to from the carrier. That's what these rules essentially govern. It is more private than public law.

personnes qui a la capacité d'accorder des exemptions en vertu de la loi et de ses règlements, sous réserve de diverses conditions et pourvu que le niveau de sécurité soit préservé. Ces exemptions ne s'appliquent qu'aux navires battant pavillon canadien.

Quant aux certificats d'immatriculation, un certain nombre de conditions doivent être remplies pour qu'un certificat d'immatriculation puisse être délivré. Cela ressemble à un titre de propriété. Un certificat n'est pas délivré lorsque les renseignements ne sont pas clairs, notamment concernant l'identité du propriétaire du bâtiment ou l'hypothèque, le cas échéant, ou s'il manque de l'information. Dans la plupart des cas, nous travaillons avec le propriétaire pour nous assurer que la demande est complète. Si ce n'est pas le cas, nous veillons à obtenir les renseignements nécessaires pour pouvoir délivrer le certificat.

**Le sénateur Quinn :** Merci.

Après avoir examiné toutes ces modifications, je considère que vous proposez des mesures très progressistes et je vous en félicite. C'est une bonne chose.

**La vice-présidente :** Merci beaucoup.

**La sénatrice Ataullahjan :** Je vous remercie d'être ici aujourd'hui.

Pourquoi, dans le projet de loi C-47, propose-t-on de retirer les références à la Convention des Nations unies sur le transport de marchandises par mer, aussi appelée « règles de Hambourg », de la Loi sur la responsabilité en matière maritime?

**François Marier, directeur, Politiques maritimes internationales, Transports Canada :** Bonsoir, sénatrice.

Les règles de Hambourg ont été adoptées dans les années 1970 et intégrées dans la Loi sur la responsabilité en matière maritime, mais elles ne sont jamais entrées en vigueur parce que nos principaux partenaires commerciaux à l'échelle internationale n'ont jamais adopté ces règles. Grâce à la Loi sur l'abrogation des lois, en 2021, la capacité de mettre cette convention en vigueur a été retirée de la Loi sur la responsabilité en matière maritime. Les modifications proposent maintenant de supprimer toute mention de cette convention. En fait, il s'agit plutôt de modifications de forme.

**La sénatrice Ataullahjan :** Par quoi les a-t-on remplacées? Quelles règles sont en vigueur?

**M. Marier :** À l'heure actuelle, les règles en vigueur au Canada sont les règles de La Haye-Visby. Ces règles régissent les relations commerciales contractuelles entre le transporteur et l'expéditeur. Supposons que vous mettez un conteneur à bord d'un bâtiment et que votre marchandise est endommagée ou perdue durant le transport, ces règles énoncent notamment le montant de l'indemnisation auquel vous avez droit de la part du transporteur pour les dommages causés. C'est donc ce en quoi

**Senator Ataullahjan:** Thank you.

**Senator Francis:** Bill C-47 proposes to establish the Marine Technical Review Board. What will be the purpose of that review board? What responsibilities could be conferred to that review board, and how would they compare with what is currently in place?

**Mr. Lefebvre:** Thank you, senator.

The Marine Technical Review Board has existed for some time, but this act allows new topics to be considered by the Marine Technical Review Board. The new topics that it allows to be considered are, for example, the parts of the bill that have to do with establishing regimes for hazardous and noxious substances. The review board has existed for some time. With these proposed amendments, we're allowing the technical review board to consider exemptions in the context of new powers that we're proposing to give the Minister of Transport.

**Senator Francis:** Thank you.

**Senator Kutcher:** Thank you all for being here. I appreciate you taking the time.

Mr. Lefebvre, you identified that there were four items, if I understood correctly, that this was supposed to address: safety, environmental protection, agility and compensation. I want to acknowledge the work that you and your colleagues have done to help move the needle on those areas. These amendments certainly make a lot of sense to me. Congratulations to all of you on your hard work. Being from Nova Scotia, I've heard some of these issues from people in my province, and it's nice to see them here. Thank you.

I have a few specific questions. I don't understand this, so help me with it: (b) of Subsection B of Division 21 amending the Canada Shipping Act says:

(b) expand the exemption powers of the Minister of Transport and the Minister of Fisheries and Oceans;

What does it mean to "expand the exemption powers"? What are exemption powers, in particular? Does that apply only to Canadian flag vessels?

**Mr. Lefebvre:** Exemptions are a tool that's available to the minister, and they're fairly common in safety oversight and enforcement programs. Usually, as my colleague just mentioned, those are used to — without sounding too tautological — provide exemptions to some of the existing rules so they can sometimes be implemented differently.

consistent ces règles. Cela relève davantage du droit privé que du droit public.

**La sénatrice Ataullahjan :** Merci.

**Le sénateur Francis :** Le projet de loi C-47 propose de créer le Bureau d'examen technique en matière maritime. Quelle sera la mission de ce bureau d'examen? Quelles sont les responsabilités qui pourraient lui être confiées et en quoi celles-ci diffèrent-elles de la structure actuelle?

**M. Lefebvre :** Je vous remercie, sénateur.

Le Bureau d'examen technique en matière maritime existe déjà depuis un certain temps, mais le projet de loi lui permet de se pencher sur de nouveaux sujets. Il pourrait examiner, par exemple, les parties d'un projet de loi qui concernent l'établissement de régimes relatifs aux substances nocives et potentiellement dangereuses. Comme je le disais, le bureau existe déjà depuis un certain temps. Grâce aux modifications qui sont proposées, nous lui permettrons d'envisager des exceptions dans le contexte des nouveaux pouvoirs que nous proposons d'accorder au ministre des Transports.

**Le sénateur Francis :** Merci.

**Le sénateur Kutcher :** Merci à tous de votre présence. Je vous remercie de prendre le temps de comparaître devant nous.

Monsieur Lefebvre, si j'ai bien compris, vous avez dit que le projet de loi est censé aborder quatre points : la sécurité, la protection de l'environnement, la souplesse et les indemnités. Je tiens à souligner le travail que vos collègues et vous avez accompli pour faire bouger les choses dans ces domaines. Ces modifications me semblent tout à fait sensées. Je vous félicite tous pour votre excellent travail. En Nouvelle-Écosse, la province d'où je viens, des gens m'ont parlé de ces dossiers et je suis heureux qu'il en soit question ici. Je vous en remercie.

J'ai quelques questions précises à vous poser. J'ai besoin de votre aide pour comprendre ce dont il est question à l'alinéa b) de la sous-section B de la section 21, qui modifie la Loi sur la marine marchande du Canada :

b) élargir le pouvoir de dispense du ministre des Transports et du ministre des Pêches et des Océans;

Que signifie l'expression « élargir le pouvoir de dispense »? Qu'est-ce que le pouvoir de dispense? Est-ce que cela s'applique seulement aux navires battant pavillon canadien?

**M. Lefebvre :** Les dispenses sont des outils dont dispose le ministre et qui sont utilisés assez fréquemment dans les programmes de surveillance de la sécurité et d'exécution de la loi. Généralement, comme mon collègue vient de le dire, les dispenses sont employées — sans vouloir être redondant — pour accorder une dispense relativement à certaines règles afin de pouvoir appliquer celles-ci différemment.

In this context, we're giving the Minister of Transport some new exemption powers, for example, on hazardous and noxious substances. Because we're giving the Minister of Transport new powers, we also want to give people who are going to be regulated by those new requirements the possibility of seeking exemptions to implement those in a similar way that doesn't compromise safety.

**Senator Kutcher:** Okay. All right. Do they apply to all vessels or just Canadian flag vessels and only in Canadian waters? How does this work?

**Mr. Lefebvre:** Canadian vessels.

**Senator Kutcher:** Thank you.

I have one other short question. The amendments to the Oil Tanker Moratorium Act provide the Minister of Fisheries and Oceans with certain powers in relation to the detention of vessels. I don't know what powers the minister has already. Does that expand the scope of the kinds of powers the minister has? If so, in what way?

**Mr. Lefebvre:** In relation to the powers that the minister has to detain vessels, the clauses that apply to the Oil Tanker Moratorium Act are more related to the order of powers the minister can give a certain vessel. The reference toward the end of the bill that concerns the Canada Shipping Act speaks to the fact that, if the vessel that is directed by the minister to proceed to a given port has to cross through waters covered by the Oil Tanker Moratorium Act, then it is not deemed in contravention of the act because the minister directed that vessel to go through there.

**Senator Kutcher:** Thank you for that.

It talks about "detention of vessels." What kind of scenario would be imagined where the minister would detain a vessel?

**Mr. Lefebvre:** If the owner of the vessel hasn't paid fees, charges, costs or if he hasn't contributed to the vessel remediation fund, that is an instance where a vessel can be detained.

**Senator Kutcher:** Okay.

Just one quick last question: Would that ability to detain vessels also apply to issues related to foreign policy or concerns of conflict with other countries?

**Mr. Lefebvre:** I do not have an answer to that specific question, senator.

Dans ce cas-ci, nous donnons au ministre des Transports de nouveaux pouvoirs de dispense en ce qui concerne, par exemple, les substances nocives et potentiellement dangereuses. Puisque nous conférons de nouveaux pouvoirs au ministre des Transports, nous voulons également donner aux personnes qui seront assujetties aux nouvelles exigences la possibilité de demander une dispense qui leur permettrait d'appliquer lesdites exigences d'une manière semblable, si cela ne compromet pas la sécurité.

**Le sénateur Kutcher :** D'accord. C'est bien. Les dispenses s'appliquent-elles à tous les navires ou seulement à ceux qui battent pavillon canadien et seulement dans les eaux canadiennes? Comment cela fonctionne-t-il?

**M. Lefebvre :** Cela s'applique aux navires canadiens.

**Le sénateur Kutcher :** Merci.

J'ai une autre brève question. Les modifications à la Loi sur le moratoire relatif aux pétroliers accordent au ministre des Pêches et des Océans certains pouvoirs en ce qui concerne la détention de bâtiments. J'ignore quels pouvoirs le ministre possède déjà. Est-ce que les modifications élargissent la portée des pouvoirs que le ministre détient actuellement? Si tel est le cas, en quel sens?

**M. Lefebvre :** En ce qui concerne les pouvoirs du ministre relativement à la détention de bâtiments, les dispositions qui visent la Loi sur le moratoire relatif aux pétroliers sont plutôt liées à l'ordre que le ministre a le pouvoir de donner à un navire. À la fin du projet de loi, la référence qui concerne la Loi sur la marine marchande du Canada souligne qu'un bâtiment auquel le ministre a ordonné de se rendre à un port précis et qui doit naviguer dans des eaux visées par la Loi sur le moratoire relatif aux pétroliers ne contrevient pas à cette loi, puisque le ministre a ordonné au bâtiment d'emprunter cette route.

**Le sénateur Kutcher :** Je vous remercie.

La loi parle de « détention des bâtiments ». Dans quel genre de situation le ministre ordonnerait-il la détention d'un bâtiment?

**M. Lefebvre :** Un bâtiment peut être détenu, par exemple, si son propriétaire n'a pas payé certains frais, droits et coûts, ou s'il n'a pas versé de contribution au Fonds d'assainissement concernant les bâtiments.

**Le sénateur Kutcher :** D'accord.

J'ai une dernière petite question : le pouvoir de détenir des bâtiments s'appliquerait-il aussi à des considérations de politique étrangère ou à des craintes entourant un conflit avec d'autres pays?

**M. Lefebvre :** Je ne peux pas répondre à cette question, sénateur.



**Senator Kutcher:** Can you find out and send us a note?

**Mr. Lefebvre:** Yes, sir.

**Senator Kutcher:** Thank you so much. I appreciate that.

**The Deputy Chair:** Thank you very much.

For the witnesses, it's hard to anticipate every question that our senators will be asking, so please feel free to supply in writing whatever you have to fulfill the answers to certain questions if you don't have it at your fingertips.

**Senator R. Patterson:** There are various clauses in the bill that introduce language that clarifies that ship owners would be liable for economic losses suffered by Indigenous communities. One thing you've also said is that this applies to Canadian flag ships, but when we're talking about oil, even off the West Coast, it can be international carriers.

There are three parts to this question. First, how are those economic losses calculated? How are we engaging Indigenous communities to talk about that? Then, how are we going to get compensation from ship owners that may not be Canadian in nature? That is basically an enforcement question. So international flag, Indigenous community involvement, as well as how we're going to calculate economic losses in partnership with them and how we're going to get them to actually pay up.

**Mr. Marier:** Thank you for the question.

Perhaps I can start by saying that these amendments apply to both Canadian flag vessels and foreign flag vessels that come into Canadian waters.

Canada is a party to a number of international conventions that establish liability on ships for oil pollution damage if you're talking about tankers or about any other kind of ship. These conventions establish a strict liability, so you don't have to prove fault or negligence. You're automatically liable if there is an oil spill. These conventions also require the shipowner to have adequate insurance. They have to demonstrate that they have that insurance through a certificate that is produced by the state authority, the administration, the flag state of that ship. We administer that through our port state control when foreign ships come into Canada and they are inspected, or, when they report into Canada, they are required to demonstrate that they have the adequate certificate and insurance.

**Le sénateur Kutcher :** Pouvez-vous trouver la réponse et nous la faire parvenir?

**M. Lefebvre :** Oui, sénateur.

**Le sénateur Kutcher :** Merci infiniment. Je vous en suis reconnaissant.

**La vice-présidente :** Merci beaucoup.

Je tiens à dire aux témoins qu'il est difficile de prévoir toutes les questions que poseront les sénateurs. Nous vous invitons à fournir par écrit les éléments de réponse que vous n'avez pas sous la main pour certaines questions.

**La sénatrice R. Patterson :** Le projet de loi contient toute une série de dispositions dont le libellé précise que les propriétaires de navire seraient responsables des préjudices économiques subis par les collectivités autochtones. Vous avez dit notamment que les mesures s'appliquent aux navires battant pavillon canadien, mais les pétroliers, même ceux qui naviguent sur la côte Ouest, peuvent être originaires d'autres pays.

Ma question comporte trois volets. D'abord, comment calcule-t-on ces préjudices économiques? Ensuite, comment établit-on le dialogue avec les collectivités autochtones pour aborder ce sujet? Enfin, comment seront perçues les indemnités auprès des propriétaires qui ne sont pas d'origine canadienne? C'est essentiellement une question qui concerne l'application de la loi. Je m'interroge donc sur la participation des collectivités autochtones, sur le calcul des préjudices économiques en partenariat avec ces collectivités, ainsi que sur la façon d'amener les propriétaires de navires battant pavillon étranger à payer les indemnités.

**M. Marier :** Je vous remercie de votre question.

Je peux peut-être commencer par dire que ces modifications s'appliqueront aux bâtiments battant pavillon canadien et battant pavillon étranger qui naviguent dans les eaux canadiennes.

Le Canada est signataire de nombreuses conventions internationales qui établissent la responsabilité des navires lorsque des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures sont causés par des pétroliers ou par tout autre type de navire. Étant donné que ces conventions établissent une responsabilité stricte, il n'est pas nécessaire de prouver qu'il y a eu faute ou négligence. Le navire est automatiquement responsable de tout déversement d'hydrocarbures. Ces conventions exigent également que les propriétaires de navires disposent d'une assurance suffisante. Les propriétaires en question doivent fournir une preuve d'assurance au moyen d'un certificat délivré par l'autorité gouvernementale, l'administration responsable ou l'État du pavillon du navire. Nous gérons le tout au moment du

These amendments would clarify that, when it comes to economic losses that touch upon losses suffered by Indigenous communities, that applies to their constitutional rights for fishing and harvesting of marine resources. It's a clarification to ensure that it's clear that, in Canada, that's what that means. That means that a foreign shipowner would be liable to pay that compensation, or their insurer would be liable. It's not just insurance. It's also a financial guarantee that they have to have. Most ships are insured by these protection and indemnity clubs. They are essentially mutual associations of shipowners that pool together and insure each other. They are not like your typical car insurer. They have an interest to ensure that they pay for their liability.

As my colleague Mr. Lefebvre said, most shipowners are responsible and want to live up to their liabilities. There are circumstances where that may not happen because the shipowner may not have adequate resources, and that's why we have other resources. We have the Ship-source Oil Pollution Fund, which is a compensation fund that would provide additional compensation above and beyond what the shipowner would be on the hook for.

**Senator R. Patterson:** In the existing act, along with the amendments, do you believe that you have enough mechanisms available to you to protect the livelihood of very vulnerable communities, or do you see you need other things that need to be included?

**Mr. Marier:** First of all, these amendments only clarify for Indigenous communities that those constitutional rights are protected and are compensable. It is still a claims process. There would have to be a demonstration of a loss and what the economic loss is.

These amendments also provide for future losses to be compensable. Let's say that you have a large oil spill that can cause damage over a number of years. Typically, most oil spills are cleaned up quickly and the damage is somewhat limited, but let's say you do have something that can persist over a few years. Those future losses can be calculated now and submitted to the fund, to the Ship-source Oil Pollution Fund, who would then be able to pay compensation on a reasonable estimate of what those losses could be. That's for fishing, harvesting. It could also be for any kind of economic loss, so loss of profit, income. It could also be for tourism. Let's say you're operating a

contrôle de l'État du port lors de l'arrivée des navires étrangers au Canada et de leur inspection, ou lorsque les navires se présentent aux autorités canadiennes. Ils sont alors tenus de prouver qu'ils disposent du certificat adéquat et d'assurances suffisantes.

Ces modifications préciseraient que les préjudices économiques qui sont subis par les collectivités autochtones enfreignent leurs droits reconnus par la Constitution en ce qui concerne la pêche et la récolte des ressources marines. Cette précision vise à établir clairement que c'est ce que cela signifie au Canada. Ainsi, un propriétaire de navire étranger, ou son assureur, serait tenu de verser cette indemnité. Ce n'est pas seulement une question d'assurance. C'est aussi une garantie financière qui doit être fournie. La plupart des navires sont assurés par les clubs de protection et d'indemnisation. Il s'agit essentiellement de sociétés mutuelles d'assurances formées par des propriétaires de navire qui se regroupent pour s'assurer les uns les autres. Ces sociétés sont différentes des sociétés d'assurance automobile classiques. En effet, payer les sommes nécessaires pour garantir leur responsabilité est dans leur intérêt.

Comme l'a dit mon collègue, M. Lefebvre, la plupart des propriétaires de navires sont responsables et tiennent à respecter leurs obligations. Il peut y avoir des cas où les propriétaires n'arrivent pas à le faire faute de ressources suffisantes, et c'est pour cette raison qu'il existe d'autres ressources. Il y a notamment la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, un fonds d'indemnisation qui peut fournir des indemnités s'ajoutant à celles que le propriétaire serait tenu de verser.

**La sénatrice R. Patterson :** Croyez-vous que la loi actuelle, y compris les modifications proposées, vous offre suffisamment de mécanismes pour protéger les moyens de subsistance des collectivités très vulnérables, ou pensez-vous que d'autres mesures doivent y être ajoutées?

**M. Marier :** En premier lieu, ces modifications ne font que préciser, à l'intention des collectivités autochtones, que ces droits garantis par la Constitution sont protégés et indemnifiables. Il s'agit quand même d'un processus de règlement des revendications. Il faut prouver qu'il y a eu préjudice et en quoi consiste le préjudice économique en question.

Ces modifications prévoient également l'indemnisation des pertes futures. Imaginons qu'un important déversement d'hydrocarbures cause des dommages qui s'étalent sur plusieurs années. En général, la plupart des déversements sont nettoyés rapidement et les dommages sont plutôt limités, mais disons qu'un problème persiste pendant quelques années. Les pertes futures peuvent être calculées au moment de l'incident et soumises à la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, qui serait alors en mesure de verser une indemnisation à partir d'une estimation raisonnable des pertes éventuelles. Cela vaut pour la

tourism outfit or sport fishing. It could be for any kind of economic loss such as those.

**Senator Ravalia:** Thank you to all of you.

Why does Bill C-47 propose to apply the Canada Shipping Act, 2001 to pleasure crafts? Practically speaking, how will this addition impact pleasure craft owners?

**Mr. Rogers:** Thank you for the question.

There are a number of different changes that affect pleasure craft owners. I should first start by saying that the intent of the Canada Shipping Act is to regulate all types of boating and shipping activity in Canada.

Under the Canada Shipping Act, we have a regulation called the Vessel Operation Restriction Regulations that applies to pleasure craft, largely pleasure craft, recreational boating, recreational activities. It provides the authority to restrict those activities by calendar dates, time of day or just allow for an outright prohibition on the activities themselves. This is a regulation that goes through the normal Governor-in-Council process, which takes about two years. It can happen faster than that, but it depends on the situation.

The way the restrictions are developed and managed is local communities and provinces provide their input to Transport Canada. We take that input, and we eventually work it into the regulations. That takes about two years from the time that we receive a request from a local municipality — for instance, for a speed restriction on a body of water, or a lake — until the time that restriction is published.

One of the changes we're looking at doing is to create the ability of the minister to issue an interim order which allows a restriction to be acted upon more quickly. We're anticipating something in the neighbourhood of eight months. This will respond to one of the criticisms that we see and hear from local communities and provinces and will allow us to respond to the risks for safe boating much faster.

The second part is that the regulations themselves contain schedules using geographical coordinates and place names where these restrictions occur. If we make an error, or say the local town council or municipality that submits the request to us makes an error, that then needs to be corrected, and we would have to go back to the start of that regulatory process. What we're seeking is the ability to actually make changes to those schedules through incorporation by reference, which will allow

pêche et la récolte, mais cela peut s'appliquer aussi au tourisme. Disons que vous exploitez un centre touristique ou un centre de pêche sportive. Cette mesure s'appliquerait à tout préjudice économique de ce genre.

**Le sénateur Ravalia :** Merci à vous tous.

Pourquoi le projet de loi C-47 propose-t-il d'appliquer la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada aux embarcations de plaisance? Concrètement, quel effet cela aura-t-il sur les propriétaires d'embarcations de plaisance?

**M. Rogers :** Je vous remercie de la question.

Un certain nombre de modifications ont une incidence sur les propriétaires d'embarcations de plaisance. Je devrais commencer par dire que la Loi sur la marine marchande du Canada vise à réglementer tous les types d'activités de navigation et de transport maritime au Canada.

Pris en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada, le Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments s'applique aux embarcations de plaisance, aux embarcations essentiellement de plaisance, à la navigation de plaisance et aux activités récréatives. Ce règlement confère le pouvoir de restreindre ces activités en fonction de la date ou de l'heure, ou de les interdire carrément. C'est un règlement qui suit le processus habituel du gouverneur en conseil, un processus qui prend environ deux ans. Le délai peut être plus rapide, mais cela dépend de la situation.

Les restrictions sont élaborées et gérées à partir des propositions présentées à Transports Canada par les collectivités locales et les provinces. Nous étudions ces propositions et nous finissons par les intégrer à la réglementation. Ce processus prend environ deux ans entre le moment où nous recevons une demande de la part d'une municipalité — par exemple, pour limiter la vitesse sur un plan d'eau ou un lac — et le moment où la limitation en question est publiée.

L'un des changements proposés autoriserait le ministre à prendre un arrêté d'urgence pour appliquer une restriction plus rapidement. Nous prévoyons un délai d'environ huit mois. Cette mesure répond à l'une des critiques formulées par les collectivités et les provinces et elle nous permettra d'atténuer les risques pour la sécurité nautique beaucoup plus rapidement.

Ensuite, les règlements eux-mêmes contiennent des annexes qui incluent les coordonnées géographiques et les noms d'endroits où les restrictions s'appliquent. Si nous faisons une erreur, ou si le conseil municipal qui soumet la demande en fait une, nous devons reprendre le processus réglementaire du début pour la corriger. Nous souhaitons pouvoir apporter des changements aux annexes par incorporation par renvoi, ce qui nous permettra de tout simplement mettre à jour un document

us to simply update a technical document with the description, which we can do rapidly as opposed to going through the whole regulatory process again.

**Senator Ravalia:** Thank you.

**The Deputy Chair:** I would like to ask a question that came to me as part of a question that Senator Patterson asked. It comes from your answer around the fact that this bill actually spends time reflecting on remote and Indigenous communities and responses to the issues around how these communities specifically would be remediated if there were a spill or a disaster of some kind. I'm wondering if the government consulted Indigenous communities before making these amendments and applying them to Bill C-47. Could anyone answer that for me, please?

**Mr. Marier:** Thank you for the question.

Yes, indeed. In fact, these amendments come from a review that was conducted over almost a two-year period, between 2020 and 2021. It follows a recommendation that was made by the Canada Energy Regulator coming out of the Trans Mountain Pipeline Expansion Project. There was a recommendation made that Transport Canada undertake a review to look at the Marine Liability Act and its coverage of certain types of losses. That same recommendation was also made in a Roberts Bank Terminal 2 environmental assessment. In response to those recommendations, Transport Canada did conduct that consultation. We did speak to a number of Indigenous and coastal communities, including in the North. What we heard is exactly reflected in these amendments, which is a concern that their livelihood, the ability to keep food on tables, to continue to do subsistent fishing and harvesting, or, if it cannot because of an oil spill, that there be adequate compensation for those types of losses if they had to replace what they are not able to do. That's what these amendments do.

**The Deputy Chair:** Thank you very much.

Given the hour, I want to thank the witnesses for taking the time to appear before us this evening. It truly was informative, and the bill is addressing some very serious concerns. I am from the West Coast and have experienced and seen some of the issues around some of the things that you're trying to remediate. I thank you, as some of my colleagues already have, for your hard work on this item. Thank you again for these informative and fruitful discussions.

Senators, I now suggest we proceed in camera.

(The committee continued in camera.)

technique en ajoutant une description. Ce sera plus rapide que de suivre tout le processus réglementaire à nouveau.

**Le sénateur Ravalia :** Merci.

**La vice-présidente :** Je voudrais poser une question qui m'a été inspirée par une question de la sénatrice Patterson, ou plus précisément par la réponse que vous avez donnée. Vous avez dit que le projet de loi tient compte des collectivités éloignées et autochtones et qu'il définit comment ces collectivités en particulier recevraient une indemnisation adéquate en cas de déversement ou d'un autre type de catastrophe. Je me demande si le gouvernement a consulté les collectivités autochtones avant de proposer ces modifications et de les inclure dans le projet de loi C-47. L'un d'entre vous peut-il répondre à cette question?

**M. Marier :** Je vous remercie de la question.

Certainement. En fait, les modifications viennent d'un examen mené sur une période de près de deux ans, en 2020 et 2021. Cet exercice découle d'une recommandation de la Régie de l'énergie du Canada à la suite du projet d'expansion du pipeline Trans Mountain. Il a été recommandé que Transports Canada mène un examen de la Loi sur la responsabilité en matière maritime et de la couverture qu'elle prévoit pour certains types de pertes. La même recommandation a été faite dans une évaluation environnementale du projet du Terminal 2 à Roberts Bank. À la suite de ces recommandations, Transports Canada a mené des consultations. Nous avons parlé à un certain nombre de collectivités côtières et autochtones, y compris dans le Nord. Les modifications reflètent exactement les observations que nous avons entendues. Elles visent à protéger le gagne-pain des collectivités, la capacité à se nourrir et le maintien de la pêche et de la récolte de subsistance ou, en cas de déversement, à faire en sorte qu'elles reçoivent une indemnisation adéquate pour ces types de pertes, lorsqu'elles doivent trouver des solutions de rechange. C'est l'objectif de ces modifications.

**La vice-présidente :** Merci beaucoup.

Compte tenu de l'heure, je remercie les témoins d'avoir pris le temps de nous rendre visite ce soir. La séance a été fort instructive, et le projet de loi cible certaines préoccupations très graves. Je viens de la côte Ouest et j'ai été témoin de certains problèmes que vous souhaitez régler. Comme certains de mes collègues l'ont déjà fait, je vous remercie de votre travail assidu dans ce dossier. Merci encore pour les échanges fructueux et informatifs.

Sénateurs, je propose maintenant que nous poursuivions la séance à huis clos.

(La séance se poursuit à huis clos.)