



Second Session
Fortieth Parliament, 2009

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Transport and Communications

Chair:

The Honourable LISE BACON

Wednesday, June 3, 2009
Wednesday, June 10, 2009
Tuesday, June 16, 2009
Wednesday, June 17, 2009

Issue No. 4

Fifth meeting on:

The emerging issues related to its communications
mandate and to report on the wireless sector

First, second and third (final) meetings on:

Bill C-7, An Act to amend the Marine Liability Act
and the Federal Courts Act and to make consequential
amendments to other acts

INCLUDING:

THE SIXTH REPORT OF THE COMMITTEE
(Bill C-7)

APPEARING:

The Honourable John Baird P.C., M.P., Minister of Transport,
Infrastructure and Communities
Brian Jean, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport,
Infrastructure and Communities

WITNESSES:

(See back cover)

Deuxième session de la
quarantième législature, 2009

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transports et des communications

Présidente :

L'honorable LISE BACON

Le mercredi 3 juin 2009
Le mercredi 10 juin 2009
Le mardi 16 juin 2009
Le mercredi 17 juin 2009

Fascicule n° 4

Cinquième réunion concernant :

Les enjeux émergents liés à son mandat dans le domaine
des communications et à faire rapport sur le secteur du sans-fil

Première, deuxième et troisième (dernière) réunions concernant :

Le projet de loi C-7, Loi modifiant la Loi sur la responsabilité
en matière maritime, la Loi sur les Cours fédérales
et d'autres lois en conséquence

Y COMPRIS :

LE SIXIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Projet de loi C-7)

COMPARAISSENT :

L'honorable John Baird C.P., député, ministre des Transports,
de l'Infrastructure et des Collectivités
Brian Jean, secrétaire parlementaire du ministre des Transports,
de l'Infrastructure et des Collectivités

TÉMOINS :

(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Lise Bacon, *Chair*

The Honourable Janis G. Johnson, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Adams	Housakos
Cochrane	* LeBreton, P.C.
* Cowan	(or Comeau)
(or Tardif)	Mercer
Dawson	Merchant
Eyton	Wallace
Fox, P.C.	Zimmer

*Ex officio members

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

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

The Honourable Senator Zimmer replaced the Honourable Senator Bank (*June 18, 2009*).

The Honourable Senator Eyton replaced the Honourable Senator Stratton (*June 18, 2009*).

The Honourable Senator Banks replaced the Honourable Senator Zimmer (*June 16, 2009*).

The Honourable Senator Stratton replaced the Honourable Senator Eyton (*June 16, 2009*).

The Honourable Senator Eyton replaced the Honourable Senator Stratton (*June 16, 2009*).

The Honourable Senator Stratton replaced the Honourable Senator Eyton (*June 15, 2009*).

The Honourable Senator Eyton replaced the Honourable Senator Stratton (*June 11, 2009*).

The Honourable Senator Stratton replaced the Honourable Senator Eyton (*June 10, 2009*).

The Honourable Senator Dawson replaced the Honourable Senator Hervieux-Payette, P.C. (*June 4, 2009*).

The Honourable Senator Hervieux-Payette, P.C. replaced the Honourable Senator Dawson (*June 2, 2009*).

The Honourable Senator Eyton replaced the Honourable Senator Stratton (*May 28, 2009*).

The Honourable Senator Mercer replaced the Honourable Senator Campbell (*May 28, 2009*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Présidente : L'honorable Lise Bacon

Vice-présidente : L'honorable Janis G. Johnson

et

Les honorables sénateurs :

Adams	Housakos
Cochrane	* LeBreton, C.P.
* Cowan	(ou Comeau)
(ou Tardif)	Mercer
Dawson	Merchant
Eyton	Wallace
Fox, C.P.	Zimmer

* Membres d'office

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité :

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

L'honorable sénateur Zimmer a remplacé l'honorable sénateur Banks (*le 18 juin 2009*).

L'honorable sénateur Eyton a remplacé l'honorable sénateur Stratton (*le 18 juin 2009*).

L'honorable sénateur Banks a remplacé l'honorable sénateur Zimmer (*le 16 juin 2009*).

L'honorable sénateur Stratton a remplacé l'honorable sénateur Eyton (*le 16 juin 2009*).

L'honorable sénateur Eyton a remplacé l'honorable sénateur Stratton (*le 16 juin 2009*).

L'honorable sénateur Stratton a remplacé l'honorable sénateur Eyton (*le 15 juin 2009*).

L'honorable sénateur Eyton a remplacé l'honorable sénateur Stratton (*le 11 juin 2009*).

L'honorable sénateur Stratton a remplacé l'honorable sénateur Eyton (*le 10 juin 2009*).

L'honorable sénateur Dawson a remplacé l'honorable sénateur Hervieux-Payette, C.P. (*le 4 juin 2009*).

L'honorable sénateur Hervieux-Payette, C.P. a remplacé l'honorable sénateur Dawson (*le 2 juin 2009*).

L'honorable sénateur Eyton a remplacé l'honorable sénateur Stratton (*le 28 mai 2009*).

L'honorable sénateur Mercer a remplacé l'honorable sénateur Campbell (*le 28 mai 2009*).

ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Journals of the Senate*, Wednesday, June 3, 2009:

Resuming debate on the motion of the Honourable Senator Housakos, seconded by the Honourable Senator Stratton, for the second reading of Bill C-7, An Act to amend the Marine Liability Act and the Federal Courts Act and to make consequential amendments to other Acts.

After debate,

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

The bill was then read the second time.

The Honourable Senator Comeau moved, seconded by the Honourable Senator Di Nino, that the bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

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

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* le mercredi 3 juin 2009 :

Reprise du débat sur la motion de l'honorable sénateur Housakos, appuyée par l'honorable sénateur Stratton, tendant à la deuxième lecture du projet de loi C-7, Loi modifiant la Loi sur la responsabilité en matière maritime, la Loi sur les Cours fédérales et d'autres lois en conséquence.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

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

L'honorable sénateur Comeau propose, appuyé par l'honorable sénateur Di Nino, que le projet de loi soit renvoyé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, June 3, 2009
(11)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 6:30 p.m., in room 256-S, Centre Block, the chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Cochrane, Eyton, Fox, P.C., Hervieux-Payette, P.C., Housakos, Merchant, Wallace and Zimmer (10).

In attendance: Terrence Thomas and Allison Padova, Analysts, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Tuesday, March 24, 2009, the committee continued its study on the emerging issues related to its communications mandate and to report on the wireless sector. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No.1.*)

WITNESSES:

Barrett Xplore:

John Maduri, CEO.

John Maduri made a statement and answered questions.

At 8:00 p.m., the committee suspended.

At 8:03 p.m., the committee resumed.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Tuesday, May 26, 2009, the committee began its consideration of the Department of Public Works and Government Services Canada User Fees Amendment Proposal for services relating to the Esquimalt Graving Dock, dated May 20, 2009, pursuant to the User Fees Act, S.C. 2004, c. 6, sbs. 4(2).—Sessional Paper No. 2/40-394.

WITNESSES:

Public Works and Government Services Canada:

John McBain, Associate Assistant Deputy Minister, Real Property Branch;

Bonnie MacKenzie, Director General, Engineering Assets Strategy.

John McBain and Bonnie MacKenzie each made a statement and answered questions.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mercredi 3 juin 2009
(11)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 30 dans la pièce 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Cochrane, Eyton, Fox, C.P., Hervieux-Payette, C.P. Housakos, Merchant, Wallace et Zimmer (10).

Sont présents : Terrence Thomas et Allison Padova, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Sont également présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 24 mars 2009, le comité poursuit l'examen des enjeux émergents liés à son mandat dans le domaine des communications, et de son rapport sur le secteur du sans fil. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure dans le fascicule n° 1 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

Barrett Xplore :

John Maduri, directeur général

John Maduri fait une déclaration et répond aux questions.

À 20 heures, la séance est suspendue.

À 20 h 3, la séance reprend.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 26 mai 2009, le comité entreprend l'examen de la proposition de modification datée du 20 mai 2009 émanant de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, visant la modification des frais d'utilisation concernant les services offerts à la cale sèche d'Esquimalt, en vertu de la Loi sur les frais d'utilisation, S.C. 2004, c. 6, article 4(2) —Document parlementaire n° 2/40-394.

TÉMOINS :

Travaux publics et Services gouvernementaux Canada :

John McBain, sous-ministre adjoint délégué, Direction générale des biens immobiliers.

Bonnie MacKenzie, directrice générale, Stratégie de gestion des ouvrages techniques.

John McBain et Bonnie MacKenzie font chacun une déclaration et répondent aux questions.

The committee proceeded to consider a draft report.

It was agreed that the report be adopted.

At 8:51 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, June 10, 2009
(12)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 6:32 p.m., in room 256-S, Centre Block, the chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Bacon, Cochrane, Dawson, Fox, P.C., Housakos, Johnson, Mercer, Merchant, Stratton and Wallace (10).

In attendance: Allison Padova, Analyst, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, June 3, 2009, the committee began its examination of Bill C-7, An Act to amend the Marine Liability Act and the Federal Courts Act and to make consequential amendments to other acts.

APPEARING:

The Honourable John Baird, Minister of Transport, Infrastructure and Communities;

Brian Jean, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities.

WITNESSES:

Transport Canada:

Tim Meisner, Director General, Marine Policy;

Jerry Rysanek, Director, International Marine Policy;

Mark Gauthier, General Counsel, Maritime Law Secretariat, Legal Services.

The Honourable John Baird made a statement and, together with Brian Jean, Tim Meisner, Jerry Rysanek and Mark Gauthier, answered questions.

At 7:18 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

Le comité procède ensuite à l'examen d'une ébauche de rapport.

Il est convenu que le rapport est adopté.

À 20 h 51, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mercredi 10 juin 2009
(12)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 32 dans la pièce 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Bacon, Cochrane, Dawson, Fox, C.P., Housakos, Johnson, Mercer, Merchant, Stratton et Wallace (10).

Est présente : Allison Padova, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Sont également présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 3 juin 2009, le comité entreprend l'étude du projet de loi C-7, Loi modifiant la Loi sur la responsabilité en matière maritime, la Loi sur les Cours fédérales et d'autres lois en conséquence.

COMPARAISSENT :

L'honorable John Baird, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités;

Brian Jean, secrétaire parlementaire du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités.

TÉMOINS :

Transports Canada :

Tim Meisner, directeur général, Politique maritime;

Jerry Rysanek, directeur, Politique maritime internationale;

Mark Gauthier, avocat général, Secrétariat du droit maritime, Services juridiques.

L'honorable John Baird fait une déclaration et, avec Brian Jean, Tim Meisner, Jerry Rysanek et Mark Gauthier, répond aux questions.

À 19 h 18, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, Tuesday, June 16, 2009
(13)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 9:32 a.m., in room 256-S, Centre Block, the chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Adams, Bacon, Cochrane, Dawson, Housakos, Johnson, Mercer, Merchant, Stratton, Wallace and Zimmer (11).

In attendance: Mark Audcent, Law Clerk and Parliamentary Counsel; and Allison Padova and David Johansen, Analysts, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, June 3, 2009, the committee continued its examination of Bill C-7, An Act to amend the Marine Liability Act and the Federal Courts Act and to make consequential amendments to other acts.

WITNESSES:

Canadian Bar Association:

Simon Barker, Chair, National Maritime Law Section;

Kerri Froc, Lawyer, Legislation and Law Reform.

Kerri Froc and Simon Barker each made a statement and, together, answered questions.

At 11:05 a.m., pursuant to rule 92(2)(e), the committee continued in camera to consider its draft agenda.

At 11:08 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, June 17, 2009
(14)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 6:30 p.m., in room 256-S, Centre Block, the chair, the Honourable Lise Bacon, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Bacon, Banks, Cochrane, Dawson, Fox, P.C., Housakos, Johnson, Mercer, Merchant Stratton and Wallace (11).

OTTAWA, le mardi 16 juin 2009
(13)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 9 h 32 dans la pièce 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Adams, Bacon, Cochrane, Dawson, Housakos, Johnson, Mercer, Merchant, Stratton, Wallace et Zimmer (11).

Sont présents : Mark Audcent, greffier législatif et conseiller parlementaire; et Allison Padova et David Johansen, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Sont également présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 3 juin 2009, le comité poursuit l'étude du projet de loi C-7, Loi modifiant la Loi sur la responsabilité en matière maritime, la Loi sur les Cours fédérales et d'autres lois en conséquence.

TÉMOINS :

Association du Barreau canadien :

Simon Barker, président, Section nationale de droit maritime;

Kerri Froc, avocate, Législation et réforme du droit.

Kerri Froc et Simon Barker font chacun une déclaration et, ensemble, répondent aux questions.

À 11 h 5, conformément à l'article 92(2)e du Règlement, le comité poursuit la séance à huis clos afin d'examiner l'ébauche de son programme.

À 11 h 8, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mercredi 17 juin 2009
(14)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 18 h 30 dans la pièce 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Lise Bacon (*présidente*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Bacon, Banks, Cochrane, Dawson, Fox, C.P., Housakos, Johnson, Mercer, Merchant, Stratton et Wallace (11).

In attendance: Mark Audcent, Law Clerk and Parliamentary Counsel; and Allison Padova and David Johansen, Analysts, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, June 3, 2009, the committee continued its examination of Bill C-7, An Act to amend the Marine Liability Act and the Federal Courts Act and to make consequential amendments to other acts.

WITNESSES:

Transport Canada:

Tim Meisner, Director General, Marine Policy;
Donald Roussel, Director General, Marine Safety;
François Marier, Senior Policy Advisor, International Marine Policy and Liability;
Mark Gauthier, General Counsel, Maritime Law Secretariat, Legal Services.

Tim Meisner made a statement and, together with Donald Roussel, François Marier and Mark Gauthier, answered questions.

At 6:37 p.m., it was agreed that the committee proceeded to clause-by-clause consideration of Bill C-7, An Act to amend the Marine Liability Act and the Federal Courts Act and to make consequential amendments to other acts.

It was agreed that the title stand postponed.

It was agreed that clause 1 carry.

It was agreed that clause 2 carry.

It was agreed that clause 3 carry.

It was agreed that clause 4 carry.

It was agreed that clause 5 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.

It was agreed that clause 15 carry.

It was agreed that clause 16 carry.

Sont présents : Mark Audcent, greffier législatif et conseiller parlementaire; et Allison Padova et David Johansen, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Sont également présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 3 juin 2009, le comité poursuit l'étude du projet de loi C-7, Loi modifiant la Loi sur la responsabilité en matière maritime, la Loi sur les Cours fédérales et d'autres lois en conséquence.

TÉMOINS :

Transports Canada :

Tim Meisner, directeur général, Politique maritime;
Donald Roussel, directeur général, Sécurité maritime;
François Marier, conseiller principal en politiques, Politique maritime internationale et responsabilité civile;
Mark Gauthier, avocat général, Droit maritime, Services juridiques.

Tim Meisner fait une déclaration et, avec Donald Roussel, François Marier et Mark Gauthier, répond aux questions.

À 18 h 37, il est convenu que le comité procède à l'étude article par article du projet de loi C-7, Loi modifiant la Loi sur la responsabilité en matière maritime, la Loi sur les Cours fédérales et d'autres lois en conséquence.

Il est convenu que le titre est reporté.

Il est convenu que l'article 1 est adopté.

Il est convenu que l'article 2 est adopté.

Il est convenu que l'article 3 est adopté.

Il est convenu que l'article 4 est adopté.

Il est convenu que l'article 5 est adopté.

Il est convenu que l'article 6 est adopté.

Il est convenu que l'article 7 est adopté.

Il est convenu que l'article 8 est adopté.

Il est convenu que l'article 9 est adopté.

Il est convenu que l'article 10 est adopté.

Il est convenu que l'article 11 est adopté.

Il est convenu que l'article 12 est adopté.

Il est convenu que l'article 13 est adopté.

Il est convenu que l'article 14 est adopté.

Il est convenu que l'article 15 est adopté.

Il est convenu que l'article 16 est adopté.

It was agreed that clause 17 carry.

It was agreed that clause 18 carry.

It was agreed that clause 19 carry.

It was agreed that clause 20 carry.

It was agreed that clause 21 carry.

It was agreed that clause 22 carry.

It was agreed that clause 23 carry.

It was agreed that clause 24 carry.

It was agreed that the title carry.

It was agreed that this Bill be adopted without amendment.

The honourable Senator Mercer moved that the proposed observation be appended to the report.

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

It was agreed that the chair report the bill to the Senate at the earliest opportunity.

At 6:47 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

Il est convenu que l'article 17 est adopté.

Il est convenu que l'article 18 est adopté.

Il est convenu que l'article 19 est adopté.

Il est convenu que l'article 20 est adopté.

Il est convenu que l'article 21 est adopté.

Il est convenu que l'article 22 est adopté.

Il est convenu que l'article 23 est adopté.

Il est convenu que l'article 24 est adopté.

Il est convenu que le titre est adopté.

Il est convenu que le projet de loi est adopté sans modification.

L'honorable sénateur Mercer propose que l'observation proposée soit annexée au rapport.

La question, mise aux voix, est adoptée.

Il est convenu que la présidence fasse rapport du projet de loi au Sénat le plus tôt possible.

À 18 h 47, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

La greffière du comité,

Vanessa Moss-Norbury

Clerk of the Committee

REPORT OF COMMITTEE

Thursday, June 18, 2009

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

SIXTH REPORT

Your committee, to which was referred Bill C-7, An Act to amend the Marine Liability Act and the Federal Courts Act and to make consequential amendments to other Acts, has, in obedience to the order of reference of Wednesday, June 3, 2009, examined the said Bill and now reports the same without amendment but with observations, which are appended to this report.

Respectfully submitted,

La présidente,

LISE BACON

Chair

Observations to the Sixth Report of the Standing Senate Committee on Transport and Communications (Bill C-7)

Your committee notes that some stakeholders are quite concerned with the provisions in Bill C-7 respecting maritime liens and marine adventure tourism activities. Stakeholders recommended that the maritime lien provisions require a contract between a Canadian ship supplier and the foreign shipowner or a person authorized by the shipowner. With respect to marine adventure tourism activities, a common recommendation from representatives of the legal community was that, in order for an operator to be excluded from Part 4 of the *Marine Liability Act*, the operator must provide a seaworthy vessel, properly crewed, at the commencement of the voyage. Representatives of the legal community believe that adding this condition to the legislation will prevent operators of unsafe vessels from using a waiver to eliminate their liability to their passengers in case of an accident. Having heard these concerns, your committee will monitor the impact of these provisions and be prepared to seek an order of reference to review provisions relating to the maritime lien and marine adventure tourism activities, should it be necessary.

RAPPORT DU COMITÉ

Le jeudi 18 juin 2009

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

SIXIÈME RAPPORT

Votre comité, auquel a été renvoyé le projet de loi C-7, Loi modifiant la Loi sur la responsabilité en matière maritime, la Loi sur les Cours fédérales et d'autres lois en conséquence, a, conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 3 juin 2009, examiné ledit projet de loi et en fait maintenant rapport sans amendement mais avec des observations qui sont annexées au présent rapport.

Respectueusement soumis,

Observations concernant le 6e rapport du Comité sénatorial permanent des transports et des communications (projet de loi C-7)

Le comité a remarqué que certains intervenants sont particulièrement inquiets des dispositions du projet de loi C-7 sur le privilège maritime et les activités de tourisme d'aventure. Les intervenants recommandent que les dispositions sur le privilège maritime exigent la signature d'un contrat entre l'approvisionneur canadien et l'armateur étranger ou son représentant autorisé. Pour ce qui est des activités de tourisme d'aventure, la plupart des avocats recommandent que, pour qu'un exploitant soit soustrait à l'application de la partie 4 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*, il doit fournir, dès le début du voyage, un navire en état de naviguer et doté de tous les membres d'équipage nécessaires. Les représentants du milieu juridique estiment qu'en ajoutant cette condition, on évite les exploitants de navires non sécuritaires de recourir à un abandon de recours pour se décharger de toute responsabilité envers leurs passagers en cas d'accident. À la lumière de ces préoccupations, le comité surveillera l'impact de ces dispositions et sera prêt à demander un ordre de renvoi pour revoir, au besoin, les dispositions sur le privilège maritime et les activités de tourisme d'aventure.

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, June 3, 2009

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 6:30 p.m. to study on emerging issues related to its communications mandate and to report on the wireless sector, including issues such as access to high-speed Internet, the supply of bandwidth, the nation-building role of wireless, the pace of the adoption of innovations, the financial aspects associated with possible changes to the sector, and Canada's development of the sector in comparison to the performance in other countries; and to study on the Department of Public Works and Government Services Canada User Fees Amendment Proposal for services relating to the Esquimalt Graving Dock, dated May 20, 2009, pursuant to the User Fees Act, S.C. 2004, c. 6, sbs. 4(2).

Senator Lise Bacon (*Chair*) in the chair.

[*English*]

The Chair: I call the meeting to order.

Our first witness this evening is Mr. John Maduri, CEO of Barrett Xplore. Welcome, Mr. Maduri. Please proceed.

John Maduri, CEO, Barrett Xplore: Thank you for the opportunity to present today. We have the presentation on the screen and I believe there are copies of it available as well. As I turn through the presentation, I will speak to the numbered pages so you can follow along. Starting at panel 3, our company is focused on delivering broadband to rural Canada. You will never find us in Toronto, Montreal, Vancouver or Calgary because our focus is solely rural markets. We believe that we are part of a unique and emerging category of rural broadband service providers with a different mandate than many of us who live in large cities are familiar with.

Turning to panel 4, we trade under the name Xplornet Internet Services. We launched our business in the fourth quarter of 2005. Currently, we have in excess of 100,000 customers in rural Canada who were attracted to the business over a period of three years. We are proud of that accomplishment. We operate through a network of dealers — local business people, who represent us and carry our brand and install, support and service the constituents in their rural communities across the country. Our headquarters is Woodstock, New Brunswick, which is a town of 5,000 people — not surprisingly where the Barrett family reside. We have 400 plus employees. As an indication of the significant growth this business is experiencing, we have 70 open positions, most of them in rural Canada.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 3 juin 2009

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 30, afin d'étudier les enjeux émergents liés à son mandat dans le domaine des communications ainsi que de faire rapport sur le secteur du sans-fil, notamment sur l'accès à Internet haute vitesse, la fourniture de largeur de bande, le rôle d'édification de la nation du sans-fil, le rythme d'adoption des innovations, les aspects financiers liés aux changements possibles du secteur ainsi que le développement du secteur au Canada comparativement à ce qui se fait ailleurs dans le monde et pour examiner la proposition de modification des frais d'utilisation du ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux Canada concernant les services offerts à la cale sèche d'Esquimalt, datée du 20 mai 2009, conformément aux dispositions énoncées au paragraphe 4(2) de la Loi sur les frais d'utilisation, L.C. 2004, ch. 6.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

La présidente : La séance est ouverte.

Notre premier témoin ce soir est M. John Maduri, directeur général de Barrett Xplore. Bienvenue, monsieur Maduri. Vous avez la parole.

John Maduri, directeur général, Barrett Xplore : Je vous remercie de me donner l'occasion de témoigner aujourd'hui. Nous avons la présentation à l'écran et je crois qu'il y a également des copies disponibles. Je vous donnerai les numéros de page au fur et à mesure afin que vous puissiez suivre ma présentation. Je vais commencer par la troisième diapositive. Barrett Xplore s'emploie à fournir un accès à large bande dans les régions rurales du Canada. Vous ne nous verrez jamais à Toronto, à Montréal, à Vancouver ou à Calgary parce que nos activités sont centrées exclusivement sur les marchés ruraux. Nous estimons faire partie d'une catégorie de fournisseurs de services à large bande uniques et nouveaux en région rurale, car notre mandat est différent de ce que beaucoup d'entre nous, qui vivons dans les grandes villes, connaissons.

Passons à la diapo 4. Nous exerçons nos activités sous la dénomination Services Internet Xplornet. Nous avons débuté nos activités au cours du quatrième trimestre de 2005. En ce moment, nous avons plus de 100 000 abonnés dans les communautés rurales canadiennes; nous les avons attirés sur une période de trois ans. Nous en sommes fiers. Nous exerçons nos activités par le biais d'un réseau de détaillants constitué d'entrepreneurs locaux qui nous représentent et exposent notre marque et qui fournissent des services d'installation, de soutien et de réparation d'équipement dans les communautés rurales d'un bout à l'autre du pays. Notre siège social est situé à Woodstock, au Nouveau-Brunswick, dans une localité de 5 000 personnes où — ce qui n'est pas surprenant — la famille Barrett habite. Nous avons plus de 400 employés. Nous avons 70 postes à doter, la plupart d'entre eux en région rurale au Canada, ce qui indique que l'entreprise connaît une croissance significative.

Turning to panel 5, an important point to make is that our business, as it was originally conceived and as it continues to operate, was intended to be driven by private capital. To date, the presentation says \$120 million but I believe we are at \$140 million in private capital invested. We are proud of the fact that during the most challenging periods in my history of raising capital, we raised capital in both the fourth quarter of 2008 and the first quarter of 2009 to the tune of about \$35 million to \$40 million.

We have a successful track record in P3 models. Most recently we were awarded, within a competitive process, a contract to deliver broadband to the last 10 per cent of the province of New Brunswick, enabling New Brunswick to have 100 per cent broadband coverage by July 2010. We have a similar initiative underway with the province of Saskatchewan. We have won other competitive processes against some of the largest players in Canada and fairly entrenched local players, commencing in Ottawa and throughout Ontario and other provinces. We have customers in every province and territory, where we have deployed fixed wireless broadband technology. I will talk later about the nature of this technology in 500 rural communities. We are unmatched as an organization in terms of challenging topography, terrain, vertical clutter — trees, and other conditions that we see across the various provinces in Canada.

In addition to our wireless capability, we are unique in carrying a satellite capability that has as a key characteristic the ability to offer a ubiquitous national footprint. Unless someone lives under a rock or in a cave, we can get broadband to every Canadian. One of our mottos is 100 per cent broadband, guaranteed.

Panel 6 is a map of Canada. The tan shaded area was our initial satellite deployment with Telesat's Anik F2. In essence, it covers all of Canada. We supplemented that satellite capacity with other deployments, the largest being a satellite that is shared with Hughes Communications, Inc. in the U.S., covering the important fringe along the U.S.-Canada border where the bulk of Canadians reside.

Turning to panel 7, when we started this business, we sat in investment offices in New York, Toronto, Montreal and all over North America to raise the critical capital. We had many questions from prospective investors about the importance of broadband to rural Canada and the demographics. We can speak to market research and empirical data. In most of the markets where we deployed our service, we have gone from no penetration of broadband — no take-up or no availability — to 25 per cent in just under two years. If you extrapolate, it would put rural Canada on a trajectory that is faster than urban Canada in terms of broadband adoption. We have modelled urban broadband penetration based on Organisation for Economic Co-operation and Development factors — demographics, education, and

Passons à la cinquième diapo. Il est important de souligner que l'entreprise a dès le départ été créée de manière à être financée par des capitaux privés et qu'elle continue de fonctionner de cette façon. Dans la présentation, on indique que nous avons mobilisé 120 millions de dollars provenant de sources privées, mais je crois que nous en sommes maintenant à 140 millions. Nous sommes fiers du fait que pendant les périodes les plus difficiles depuis que je lève des fonds, nous avons réussi à mobiliser entre 35 et 40 millions de dollars pendant le quatrième trimestre de 2008 et le premier trimestre de 2009.

Nous avons beaucoup de succès avec les PPP. Récemment, le Nouveau-Brunswick nous a accordé, dans le cadre d'un processus concurrentiel, un contrat pour fournir des services à large bande au 10 p. 100 de la population du Nouveau-Brunswick qui n'avait pas encore accès à ces services, de sorte que tout le territoire de la province sera couvert d'ici juillet 2010. Un projet semblable est en cours en collaboration avec la Saskatchewan. Nous avons remporté d'autres contrats à l'issue de processus concurrentiels contre certains des plus grands joueurs au Canada et des concurrents locaux bien établis, à Ottawa, puis un peu partout en Ontario et dans d'autres provinces. Nous avons des abonnés dans toutes les provinces et dans tous les territoires, où nous avons déployé la technologie à large bande fixe sans fil. Je vous parlerai plus tard de cette technologie qui est déployée dans 500 communautés rurales. L'organisation réussit de façon inégalée à relever les défis qui concernent la topographie, les terrains ou les fouillis verticaux — les arbres, et les autres conditions particulières que nous observons dans les provinces canadiennes.

Nous sommes les seuls à fournir, en plus des services sans fil, des services par satellite dotés d'une caractéristique importante : la capacité d'offrir une empreinte nationale totale. À moins que quelqu'un vive sous une roche ou dans une cave, nous sommes en mesure de fournir des services à large bande à tous les Canadiens. Une de nos devises est : « 100 p. 100 large bande, garanti ».

À la diapo 6, on a une carte du Canada. La zone en beige montre le déploiement initial du satellite Anik F2 de Télésat. En gros, ce satellite couvre tout le Canada. Nous allons également déployer d'autres satellites, le plus important étant celui que nous partageons avec Hughes Communications Inc., aux États-Unis, qui couvre une zone importante le long de la frontière des États-Unis et du Canada, là où la majorité des Canadiens habitent.

Passons à la diapo 7. Lorsque nous avons lancé l'entreprise, nous nous sommes rendus dans des bureaux d'investissement à New York, à Toronto, à Montréal et partout en Amérique du Nord afin d'obtenir les capitaux nécessaires. Les investisseurs potentiels nous ont posé beaucoup de questions sur l'importance des services à large bande pour les régions rurales du Canada et sur le profil démographique. On peut parler d'études de marché et de données empiriques. Dans la plupart des marchés que nous desservons, nous sommes passés d'un taux de pénétration des services à large bande nul — pas de participation ni de disponibilité — à un taux de 25 p. 100 en moins de deux ans. Si on extrapole, les Canadiens en milieu rural adoptent les services à large bande plus rapidement que ceux en régions

income levels. We inserted the rural demographic to come up with the expectation that rural should see broadband adoption at the same rate as urban.

At panel 8, there is no surprise as to why broadband is not 100 per cent available today. Let us start with population density. There are over 1 million households in population density of fewer than six homes per square kilometre. As population density declines, the cost per household served is high. There is the initial cost to deploy service and, in addition, one of the great challenges is the sustainability of the service. We refer to something called “windshield time” in our business, which is the challenge of 6 or 8 or 15 kilometres between households we serve in a given day. The nature of the density in the rural marketplace creates a significant sustainability issue.

Backbone networks: The Internet backbone is the core of what serves us as a service-provider. It provides us with the big connection to the Internet. We have struggled over the last three years to find cost-effective, reliable, scalable, high-capacity backbone that connects our last mile service into the local communities that we serve.

Best fit technology is an issue. It has taken a while to convince governments, consumers and all of the players in the ecosystem that wireless broadband is a quality broadband service. That is now coming. More and more, as you look at communities, they are looking for wireless; that is the go-to technology. The next big challenge for us is to convince them that satellite is the best-fit solution. We will talk more about that.

The rural market is different than urban. We can spend a fair amount of time talking about how we have to apply different marketing approaches to these communities. Windshield time, again, is a factor.

Finally, raising capital: Inasmuch as we have been successful, it is a challenge, particularly as capital markets and investors try to understand what the government stance or position is on broadband — the role that government wants to play.

In particular, in 2006, the government or the CRTC launched something called the deferral account. Without a word of exaggeration, from February 2006 until March 2007, we could not raise a nickel of capital as investors tried to understand and make sense of the intent of that program and what impact it would have on private operators like ourselves.

Turning to panel 9: When we started this business, one of the key social objectives was enabling rural Canadians to have all the benefits of broadband, whether it is education, health services

urbaines. Nous avons calculé le taux de pénétration des services à large bande dans les milieux urbains en fonction de facteurs établis par l'Organisation de coopération et de développement économiques, c'est-à-dire les facteurs démographiques, l'éducation et le revenu. Nous avons ajouté les données démographiques sur les régions rurales et nous avons estimé que la population des régions rurales allait adopter les services à large bande à la même vitesse que la population des régions urbaines.

Passons à la diapo 8. Il n'est pas difficile de comprendre pourquoi les services à large bande ne sont pas disponibles partout. Commençons par la densité de la population. Plus d'un million de ménages sont situés dans des zones où il y a moins de six maisons au kilomètre carré. Comme la densité de la population est à la baisse, le coût par ménage desservi est élevé. Il faut tenir compte du coût initial de déploiement des services et d'un des grands défis, la viabilité du service. Le temps de déplacement est également une difficulté à laquelle nous faisons face lorsqu'il y a 6, 8 ou 15 kilomètres entre chaque résidence où nous devons nous rendre le même jour. La densité de la population dans les marchés ruraux occasionne un problème important de viabilité.

Réseaux fédérateurs : Le réseau fédérateur est l'élément central utilisé par un fournisseur de services. Ce réseau fournit la connexion à Internet. Au cours des trois dernières années, nous nous sommes employés à trouver un réseau fédérateur de haute capacité, fiable, économique et échelonnable afin de fournir un accès au dernier kilomètre dans les collectivités locales que nous desservons.

Il y a aussi la question de la meilleure solution technologique. On a mis du temps à convaincre les gouvernements, les clients et tous les intervenants que les services à large bande sans fil sont de qualité. C'est quelque chose qui s'en vient. De plus en plus, les collectivités se tournent vers le sans-fil, la technologie de choix. Le prochain grand défi à relever pour nous est de convaincre les intervenants que le satellite est la meilleure solution technologique. J'en reparlerai plus tard.

Le marché rural est différent du marché urbain. On pourrait parler longtemps des différentes approches de mise en marché à mettre de l'avant dans ces divers endroits. Ici encore, le temps de déplacement est un facteur dont il faut tenir compte.

Enfin, il y a la question de la mobilisation des capitaux. Même si nous connaissons du succès, c'est un défi, notamment parce que les marchés financiers et les investisseurs tentent de comprendre la position du gouvernement sur les services à large bande — le rôle que le gouvernement souhaite jouer.

Plus particulièrement, en 2006, le gouvernement ou le CRTC a mis en place ce que l'on appelle le compte de report. Je n'exagère rien en vous disant que de février 2006 à mars 2007, nous n'avons pas obtenu un cent de capitaux parce que les investisseurs essayaient de comprendre les objectifs de ce programme et l'incidence qu'il aurait sur les exploitants privés comme nous.

Passons à la diapo 9. Lorsque nous avons lancé cette entreprise, un de nos principaux objectifs sur le plan social était de permettre aux communautés rurales canadiennes de profiter de

online, shopping or banking. That was the initial goal. The people spoke of the elimination of the digital divide. More recently, the focus has swung — or at least a lot of discussion has swung — to the concepts of rural economic renewal and, no surprise, the creation of jobs in rural Canada.

Let me offer up some perspective on our small company. We have created, in the three-plus years since we launched service, 420 jobs and have 70 open positions for which we are recruiting. We have 2,000 certified installers — employees who represent us in the market, employees of our dealer partners. We have created jobs in the actual construction of the network, the underlying technology, working with organizations in Canada like DragonWave and Telesat.

Turning to panel 10, we won a competitive process in Ottawa in 2006 to serve the rural regions around the City of Ottawa. Today we have approximately 7,000 customers in and around the City of Ottawa. The city contributed \$750,000 to that deployment.

On panel 11, there has been some recent research — February 2009 — completed by Carleton University, funded by Infrastructure Canada. The statistics probably are not surprising, but they are absolutely critical as we think about the role of broadband in creating jobs and in rural economic renewal.

I have summarized a fairly lengthy report into three significant points. First, 75 per cent of the business-owning respondents to the survey indicated that access to high speed had improved their business sales and profitability. Second, 15 per cent of business-owning respondent indicated they would be forced to relocate if they did not have access to high speed Internet. Third, 20 per cent of non-business-owning respondents indicated they would not be able to continue working for their current employer if they did not have the capacity to telecommute.

Swinging to panel 12, I will address the concept that I assume is particularly relevant to the discussion of wireless technology and the wireless industry. This is the concept of best-fit, least-cost technology.

On panel 13: Our business is comprised of three fundamental technologies that we bring together in a hybrid approach to be tailored to the differences in the various rural communities that we serve across Canada. We employ fixed wireless broadband technology. In many ways, it looks like the cellular technology that we are familiar with. We use it in markets where the densities

tous les avantages des services à large bande, que ce soit pour l'éducation, les services de santé, les achats en ligne ou les services bancaires. C'était l'objectif initial. Les gens parlaient de combler le fossé numérique. Récemment, les priorités ont changé — où, du moins, les discussions ont porté sur un autre sujet —, et on parle désormais de relance économique en régions rurales et, ce qui n'est pas une surprise, de création d'emplois dans les régions rurales du Canada.

Permettez-moi de présenter l'historique de notre petite entreprise. Nous avons créé, depuis le lancement de notre service il y a un peu plus de trois ans, 420 emplois et nous avons 70 postes à doter en ce moment. Nous avons 2 000 installateurs certifiés — des employés qui nous représentent sur les marchés et qui travaillent pour nos partenaires détaillants. Nous avons créé des emplois pour la construction du réseau actuel, la technologie sous-jacente, en travaillant avec des organisations qui mènent des activités au Canada, comme DragonWave et Télésat.

Nous passons à la diapo 10. Nous avons remporté un contrat à l'issue d'un processus concurrentiel lancé par la ville d'Ottawa en 2006 afin de desservir la population des régions rurales en périphérie de la ville. Nous avons actuellement environ 7 000 bonnés dans la ville d'Ottawa et ses environs. La ville a investi 750 000 \$ dans ce déploiement.

À la diapo 11, on présente une étude publiée récemment, en février 2009, par l'Université de Carleton et financée par Infrastructure Canada. Les statistiques ne sont probablement pas surprenantes, mais elles sont essentielles lorsque nous pensons au rôle des services à large bande concernant la création d'emplois et la relance économique dans les régions rurales.

J'ai résumé un rapport assez long en trois points importants. Premièrement, 75 p. 100 des propriétaires d'entreprises qui ont répondu au sondage ont indiqué que l'accès à Internet haute vitesse leur a permis d'améliorer leurs ventes et leurs bénéfices. Deuxièmement, 15 p. 100 des propriétaires d'entreprises qui ont répondu au sondage ont affirmé que sans l'accès à Internet haute vitesse, ils auraient relocalisé leur entreprise. Troisièmement, 20 p. 100 des répondants au sondage qui ne sont pas des propriétaires d'entreprises ont indiqué qu'ils ne pourraient pas travailler pour leur employeur actuel s'ils ne pouvaient pas télétravailler.

Nous passons à la 12^e diapo. Je vais aborder une question que je considère particulièrement pertinente lorsqu'on parle de technologie sans fil et de l'industrie du sans-fil. C'est la question de la meilleure solution technologique au moindre coût.

Diapo 13 : Nos activités sont axées sur trois technologies fondamentales que nous avons réunies afin de créer une technologie hybride qui s'adapte aux différences que l'on retrouve dans les collectivités rurales que nous desservons d'un bout à l'autre du Canada. Nous utilisons la technologie à large bande fixe sans fil. De bien des façons, cette technologie ressemble

are still fairly good — above eight homes per square kilometre. The platform we use has 3 million customers on it globally. It is a Motorola platform.

On the satellite side, one of the core advantages we have with satellite is the ubiquity of the footprint. There are 1 million customers on the same platform that Barrett Xplore customers are on today. I believe it is three satellites, which we share with some American organizations that have a similar business. Again, 1 million customers on one, 3 million on another — these are platforms that have gained technological maturity and whose cost structure is correspondingly improved.

On fibre: Everyone who focuses on the world of telecom understands the importance and capability of fibre. For us, fibre is the backbone network that allows us to carry our services and our signal into the worldwide Internet.

As I reflect on the technology, fixed wireless has really come into its own. In 2005, when we started service, people viewed wireless broadband as second-class broadband. Increasingly, it is becoming the choice of 3P models. Communities are looking for wireless; and now even the perspective has changed on satellite. I will take you through some of the changes that have occurred in the satellite market.

On panel 14, we have a simplistic chart, probably one of the most important charts as one reflects on the challenge of reaching 100 per cent of Canada with broadband. Along the vertical axis, we have the cost per household or the concept of cost per household; and along the horizontal axis, we work through the population density per square kilometre, coming out of urban markets into rural markets and into more remote markets.

The red line you see there is a depiction of the cost structure of wired cable DSL fibre. Clearly, as we move further out into areas with lesser population density, the cost of that technology goes through the roof. Wireless, the green line, is fairly competitive even in some of the urban environments, but through that green-shaded area is where wireless technology is the cost leader and the most cost-effective technology.

Finally, even with wireless, there are challenges, as you can imagine for those of you who come from different parts of Canada. It may be terrain, topography. If you live in Ontario, it is the Canadian Shield. If you live in the West, it is the Rockies. The challenges of topography limit the capability of wireless. The ability to get cost-effective backbone limits wireless, as does tree cover. This is near line of sight, line of sight technology.

There is a point at which satellite becomes the most cost-effective solution. The blue line represents satellite today. One of the beauties of satellite technology is that it does not matter if we chose to serve someone in Toronto or in the most remote region of Canada, the cost of delivering service, the retail price points, would be the same.

à la technologie cellulaire que nous connaissons. Nous l'utilisons dans les marchés où la densité est relativement élevée et excède huit foyers par kilomètre carré. La plateforme utilisée dessert trois millions de clients à l'échelle mondiale. C'est une plateforme Motorola.

Un des principaux avantages du satellite est l'omniprésence de l'empreinte. La plateforme utilisée pour les clients de Barrett Xplore dessert plus d'un million d'abonnés. Je crois qu'il s'agit de trois satellites que nous partageons avec des organisations américaines dont les activités sont similaires aux nôtres. Je le répète, une des plateformes dessert 1 million d'abonnés et l'autre en dessert 3 millions — ce sont des plateformes au point sur le plan technologique et dont la structure de coût est améliorée en conséquence.

Pour ce qui est de la fibre, tout le monde qui s'intéresse au monde des télécoms comprend l'importance et les possibilités de la fibre. Pour nous, la fibre est le réseau fédérateur qui nous permet de fournir nos services et d'avoir un signal Internet.

Lorsque j'examine la technologie, je constate que le sans-fil fixe s'est beaucoup développé. En 2005, lorsque nous avons lancé le service, les gens percevaient la large bande sans fil comme une technologie de deuxième ordre. De plus en plus, elle est devenue la technologie de choix pour les PPP. Les collectivités s'intéressent au sans-fil; et le point de vue a même changé en ce qui concerne le satellite. Je vais passer en revue avec vous certains des changements qui se sont produits sur le marché du satellite.

À la diapo 14, nous avons un tableau très simple, probablement un des tableaux les plus importants lorsqu'on réfléchit à la difficulté de fournir un accès à large bande à l'ensemble de la population canadienne. Sur l'axe vertical, on a les coûts par foyer, et sur l'axe horizontal, la densité de la population au kilomètre carré, des marchés urbains aux marchés en régions éloignées, en passant par les marchés ruraux.

La ligne rouge que vous voyez représente la structure de coût de la fibre câble/DSL. Il est clair que lorsqu'on se retrouve dans des secteurs où la densité de la population est faible, les coûts de cette technologie grimpent. La ligne verte représente le sans-fil, une technologie relativement concurrentielle, même dans certains milieux urbains, mais c'est dans la zone ombragée en vert que la technologie sans fil est la plus rentable.

Par ailleurs, même avec le sans-fil, il y a des difficultés, comme vous pouvez l'imaginer si vous venez d'autres régions du pays. Il peut s'agir de la topographie ou du terrain. Si vous habitez en Ontario, c'est le Bouclier canadien; dans l'Ouest, ce sont les Rocheuses. La topographie peut limiter les capacités du sans-fil. La difficulté d'avoir un réseau d'infrastructure efficace par rapport au coût limite les possibilités du sans-fil. Les forêts représentent aussi une contrainte. On parle ici d'une technologie de communication en visibilité directe, ou presque.

À un certain point, c'est le service par satellite qui est le plus efficace par rapport aux coûts. La ligne bleue représente la couverture satellite actuelle. L'un des avantages de la technologie du satellite, c'est que peu importe si nous fournissons des services à Toronto ou au fin fond du Canada, ce qu'il en coûte pour fournir les services au détail ne change pas.

An important point is we are on the cusp of seeing a massive amount of satellite capacity brought into Canada in 2011 and 2012. As you look at the chart on panel 14, the dark blue line will shift downward, making satellite a more viable solution for hundreds of thousands of Canadian households. In essence, it will allow Canada to achieve that critical goal of 100 per cent technical broadband availability at a cost to the consumer, a retail price point, that is comparable with the balance of urban Canada. It is a very simple slide but an important one as we reflect on the subject of rural broadband.

On panel 15, we have the depiction of each of the two technologies. Just quickly, the top right-hand corner depicts what wireless broadband technology: The backbone network that allows us to connect to the Internet — towers, what we call vertical real estate in the business, radio technology. At the top of the tower, a small device is hung on the roof line of the home and we shoot a signal from the tower to a subscriber module on the customer's home. Wireless has a lot of similarities to the cellular technology that pretty much all of us carry today.

On the bottom left-hand side, we have the depiction of satellite. In essence, the satellite — what we call a “bent pipe” — is like a big reflector dish in the sky. We take the Internet to a gateway. We have a number of gateways across Canada that take messages or information up to the sky, hit the satellite and travel down to a small dish that looks very much like a direct-to-home satellite TV dish, which is located on customer's roof line.

Today wireless is fairly comparable to the urban value proposition. Roughly \$45 equals 1.5 megabits down. There is a \$99 installation fee start-up cost, and there is the ability to bring packages as high as eight megabits per second. Satellite is more expensive. The baseline price of an entry-level package is around \$50, and that delivers half a megabyte of speed, and the upfront cost can be anywhere from \$400 to \$550.

On panel 16, we have the data on pricing for both offerings, the top being fixed wireless and the bottom satellite.

If I could take you to panel 17, we again discuss satellite broadband, a form of wireless, and look at the evolution of the industry. One of the challenges we face is one of perception. There are still people we deal with, whether in government, in the retail community or customer level, who remember the days of legacy satellite solutions pre 2005 where the upfront cost was significant, \$100 a month or more, with \$1,000 start up costs. In today's environment, it would not be considered to be high speed at

Je souligne ici qu'il y aura bientôt une importante augmentation de la capacité de communication par satellite disponible au Canada, soit en 2011 et en 2012. Regardez le tableau à la diapositive 14; la ligne bleu foncé baissera, ce qui fera du service par satellite une solution plus viable pour des centaines de milliers de ménages canadiens. En résumé, cette solution permettra au Canada d'atteindre un objectif clé, soit un taux de disponibilité de 100 p. 100 pour les services haute vitesse à un coût de détail pour le consommateur qui est comparable à ce qui se voit dans l'ensemble des régions urbaines du Canada. Cette diapositive est très simple, mais elle est importante dans notre discussion sur la disponibilité des services haute vitesse en région rurale.

À la diapositive 15, vous pouvez voir des images représentant les deux technologies. Rapidement : en haut à droite, c'est une illustration de la technologie haute vitesse sans fil. C'est le réseau d'infrastructure qui nous permet de nous brancher à Internet, en commençant par les tours, ou les « infrastructures verticales » dans le domaine de la technologie radio. Vous pouvez voir aussi des petits dispositifs installés au toit des maisons. Nous envoyons un signal à partir du haut de la tour jusqu'au module qui se trouve sur le toit de l'abonné. La technologie sans fil a beaucoup de similitudes avec la technologie des téléphones cellulaires que nous utilisons pratiquement tous aujourd'hui.

En bas à gauche, c'est la technologie satellite qui est représentée. En résumé, le satellite — ce qu'on appelle le « tuyau coudé » — est comme une grande soucoupe munie d'un réflecteur dans le ciel. Nous amenons l'Internet jusqu'à une passerelle. Un certain nombre de passerelles installées au Canada transmettent les messages ou l'information dans les airs. Ces signaux se rendent jusqu'au satellite et retournent ensuite vers une petite antenne parabolique qui est placée sur le toit de l'abonné, et qui ressemble beaucoup aux antennes de télévision paraboliques des particuliers.

Aujourd'hui, ce qui est offert pour le sans-fil est assez comparable à ce qui est offert dans le milieu urbain. On parle d'environ 45 \$ pour un débit descendant de 1,5 mégabit. Les frais d'installation et de mise en service sont de 99 \$, et on peut obtenir des forfaits pouvant atteindre 8 mégabits par seconde. Les services satellites coûtent plus cher. Le prix de base, au départ, se situe autour de 50 \$, pour un débit de 0,5 méga-octet, et le coût initial se situe entre 400 et 550 \$.

À la diapositive 16, on peut voir des données sur le prix des deux catégories de services, le fixe sans fil en haut, et les services satellite en bas.

À la diapositive 17, il y a d'autres informations sur les services haute vitesse par satellite, une forme de sans-fil, et l'évolution de l'industrie. La perception des gens représente un défi pour nous. Il y a encore des gens avec qui nous faisons affaire, au gouvernement, parmi les détaillants ou parmi les consommateurs, qui se souviennent des anciens services par satellite, avant 2005. À l'époque, le montant à déboursier était considérable; il était d'au moins 100 \$ par mois. Le coût de

128 kilobytes down, and the return path was through a telephone dial-up line. It was really one way down and not truly broadband. There was a limited amount of customer capability.

In the fourth quarter of 2005, we launched a service on Telesat's Anik F2 in conjunction with an American operator, Wild Blue. We delivered a service that was a quantum step improvement in satellite broadband at a monthly price of \$55 a month, a much lower upfront cost — \$400-\$500, half a megabit down, packages up to two megabits, and completely bidirectional. In this case, there was no return path through a phone line. It was up and down through the satellite. This is a platform today that has in excess of 1 million customers in North America. The customer capacity or number of customers we could serve is 200,000. Initially, it was lower, and over the last three years we have been acquiring additional capacity to serve the Canadian marketplace.

The highlight or big news for us is that in 2011 and 2012, we anticipate a quantum increase in the amount of satellite capacity that comes into Canada. We have been challenged over the last couple of years in dealing with the perception of satellite as a weaker technology. I would suggest that it is an exceptional technology. The challenge we face is one of economics. It is no surprise in the world of telecom, but if you buy in small quantities, the cost structure is higher, the retail price points are higher. The big news in 2011 is that we will have about 10 times the amount of capacity available to the Canadian market, which will allow us to price more effectively. We anticipate pricing somewhere in the \$50 a month range, \$100 a month start up, and the ability to deliver packages starting at three megabits down, completely bidirectional, and the capacity to serve around 500,000 customers.

This will not happen on its own. Our company is making significant commitments and investments, and we are doing considerable work from a technology standpoint to ensure that we can deliver in 2011-12. When that capacity comes into Canada, we will be in a position to speak as a country to 100 per cent broadband availability, not just from a technological standpoint that someone can get the service but also that they can get the service at a value proposition that is comparable to urban.

On panel 18, we speak of government points of impact and how government can participate and help. I would start with the issue of spectrum licensing. We are a rural broadband service provider. Without a word of exaggeration, you can find 100 rural broadband service providers in communities all across Canada. One of the challenges that we all face is gaining access to spectrum. It is the lifeblood of the business. Today we have a number of communities in our stable of 500 communities where we are basically on stop sell. We have customer lists. We have

démarrage était de 1 000 \$. On ne parlerait pas de haute vitesse aujourd'hui avec un débit descendant de 128 kilo-octets. Pour le trajet de retour, on fonctionnait avec une ligne téléphonique commutée. Ce n'était que dans un sens, et pas vraiment de la haute vitesse. Ce qui était offert aux consommateurs était limité.

Au quatrième trimestre de 2005, nous avons lancé un service utilisant les capacités d'Anik F2, de Télésat, en collaboration avec un exploitant américain, Wild Blue. Cette formule nous a permis d'offrir un service haute vitesse par satellite grandement amélioré, pour 55 \$ par mois, et à un coût initial beaucoup plus bas, soit de 400 \$ à 500 \$, pour un débit descendant d'un demi-mégabit. On offrait des forfaits allant jusqu'à deux mégabits, et c'était complètement bidirectionnel. Il n'était pas nécessaire de recourir à une ligne téléphonique. Que ce soit vers l'aval ou vers l'amont, tout se faisait par satellite. Pour cette technologie, on compte aujourd'hui plus d'un million de clients en Amérique du Nord. Du point de vue du bassin de clientèle, nous pourrions servir 200 000 personnes. Au départ, c'était moins, mais au cours des trois dernières années, nous avons accru les capacités que nous offrons sur le marché canadien.

La grande nouvelle pour nous est qu'en 2011 et en 2012, nous prévoyons une augmentation de la capacité de transmission par satellite entrant au Canada. Nous avons été mis à l'épreuve depuis les dernières années par la perception que les satellites étaient une technologie modeste. Je trouve au contraire que c'est une technologie exceptionnelle. Notre défi est d'ordre économique. Comme c'est évident dans le monde des télécommunications, si l'on achète en petite quantité les coûts structurels sont plus élevés et les prix de détail également. La grande nouvelle en 2011 est que nous aurons une capacité disponible environ 10 fois plus grande pour le marché du Canada, ce qui nous permettra de fixer des prix plus justes. Nous prévoyons que nous pourrions fixer les prix à environ 50 \$ par mois, 100 \$ pour le démarrage, avoir la capacité d'offrir des forfaits qui commenceront à trois mégabits en aval complètement bidirectionnelles ainsi que la capacité de servir environ 500 000 abonnés.

Ceci ne se fera pas tout seul. Notre entreprise prend des engagements importants et fait de gros investissements, et nous travaillons très fort sur le plan technologique afin d'être prêts en 2011-2012. Lorsque la capacité de transmission sera disponible au Canada, nous pourrions nous targuer d'offrir des services à large bande dans tout le pays. Une personne pourra non seulement avoir techniquement accès à ce service, mais elle pourra également profiter de prix comparables à ceux offerts dans les milieux urbains.

À la diapositive 18, nous faisons état de l'impact des gouvernements et de la façon dont ils peuvent aider et participer. J'aimerais d'abord parler des licences de spectres. Nous sommes un fournisseur de services à large bande en milieu rural. Sans exagérer, on peut trouver pas loin de 100 fournisseurs de services à large bande en milieu rural au Canada. Un des défis auquel nous devons tous faire face est l'accès aux spectres. C'est le nerf de la guerre. Nous avons cessé toute activité de vente dans un bon nombre des 500 communautés que nous desservons. Nous

customers who want the service. We have customers who want to upgrade their packages to higher speeds. We are, in essence, on stop sell because we have run out of spectrum.

Spectrum is the lifeblood of the business, and we are challenged as rural broadband service providers in the way the licences are constructed. To give you an example, the licence area surrounding the city of Calgary is not unique. There are 1.1 million residents constituents within the Calgary licensed area. If we wanted to acquire spectrum for the 100,000 rural population around the city of Calgary, we would have to bid in an auction process and buy the spectrum for 1.1 million customers. If the rural broadband business as a category is not sufficiently challenged already with the issue of low population density and therefore high cost of construction, we are further challenged by the fact that to get access to the lifeblood of the business, we have to deal with arcane issues like how spectrum licences are defined.

It is intriguing sometimes how, on one hand, there is a willingness to provide subsidy to rural broadband, and on the other hand, spectrum, the lifeblood of the business, is auctioned off. There have been some great auctions, most recently for cellular-like spectrum. Spectrum is so critical to the business. It would be great if we could find a way to get easier access, and access that does not come every three years in big events but comes as the businesses need it in order to serve their customers.

The second point limiting the wireless networks, and it is less of an issue for satellite, is the ability to gain access to cost-effective backbone. We encourage government to look at the Alberta SuperNet initiative. In our view, it is quite an interesting way for government to engage in the sector. Backbone is essential and critical to every rural broadband service provider. It is what brings us back to the Internet. It is the big pipe that takes us back to the Internet. The province of Alberta turned up the Alberta SuperNet in conjunction with Bell Canada in 2005.

As a result of that facility being in place, 50 rural broadband service providers, more or less, came into the market. In our view, it is a very interesting way for government to engage, to encourage private investment and to encourage competition, because once the backbone is there, others can invest in the last mile solution and deliver services at the retail level to end customers. We believe that model has been looked at in other countries, and we, as a rural broadband service provider, would be delighted to see it gain traction in other provinces in Canada.

The third challenge or consideration for government as they reflect on their role within the category of wireless broadband and rural broadband is the willingness to look at new technology. We faced a real uphill battle particularly on the satellite side, to get government at various levels to understand the potential of this

avons des listes de clients. Ils demandent ce type de service. Nous avons également des abonnés qui veulent améliorer leur forfait et obtenir la haute vitesse. En fait, nous avons cessé de vendre parce que nous n'avons plus de spectre.

Les spectres sont le nerf de la guerre, et en tant que fournisseur de services à large bande en milieu rural, nous sommes limités par la façon dont les permis sont structurés. Pour vous donner un exemple, la zone desservie par un permis entourant la ville de Calgary n'est pas unique. Il y réside 1,1 million de personnes. Si nous voulons acquérir un spectre pour la population rurale de 100 000 personnes qui se trouve autour de la ville de Calgary, nous devons miser dans une enchère et acheter un spectre pour 1,1 million de clients. Déjà que le commerce de services à large bande en milieu rural est en difficulté à cause de la faible densité de population, ce qui implique des coûts élevés de construction, nous devons en plus, pour avoir accès à l'élément essentiel du secteur, traiter avec des questions obscures comme la façon dont les permis de spectres sont définis.

Il est difficile de comprendre pourquoi d'un côté il existe une volonté de subventionner les services à large bande dans les régions rurales et d'un autre côté, les spectres, oxygène du secteur, sont vendus aux enchères. Il y a eu de grandes enchères tout récemment pour les spectres de type cellulaire. Les spectres sont vraiment essentiels dans ce secteur d'activité. Il serait bien de trouver un moyen d'avoir un accès plus facile, un accès qui n'arrive pas tous les trois ans au cours de grands événements, mais qui est disponible selon les besoins des entreprises pour qu'elles puissent bien servir leurs clients.

Le deuxième point qui limite les réseaux sans fil, et cela a moins à voir avec les satellites, est la disponibilité des accès à un réseau fédérateur économique. Nous encourageons le gouvernement à étudier l'initiative de Alberta SuperNet. De notre point de vue, c'est une façon très intéressante pour un gouvernement de s'impliquer dans ce secteur d'affaires. Un réseau fédérateur est indispensable pour les fournisseurs de services à large bande en milieu rural. C'est ce qui nous ramène directement à l'Internet. C'est l'autoroute qui nous lie à Internet. La province de l'Alberta a mis sur pied Alberta SuperNet en collaboration avec Bell Canada en 2005.

Grâce à cette installation, près de 50 nouveaux fournisseurs de services à large bande en milieu rural ont pénétré le marché. De notre point de vue, c'est une façon très intéressante pour le gouvernement de s'engager ainsi que d'encourager les investissements privés et la concurrence, puisqu'une fois que le réseau fédérateur est en place, d'autres peuvent investir les dernières sommes nécessaires et fournir des services au détail directement aux consommateurs. Nous croyons que c'est un modèle qui a fait ses preuves dans d'autres pays et nous, en tant que fournisseurs de services à large bande en milieu rural, serions très heureux qu'il soit instauré dans d'autres provinces.

Le troisième élément que le gouvernement devrait étudier, alors qu'il s'interroge sur le rôle qu'il doit jouer dans le secteur des larges bandes sans fil et des larges bandes en milieu rural, est la volonté d'intégrer les nouvelles technologies. Nous avons dû livrer une bataille ardue particulièrement du côté des satellites, pour que

technology and to look beyond some of the current and temporary challenges. This was surprising when you think of the role that Telesat and other Canadian companies have played in this category.

On panel 19, I make a confident prediction. We are not that far away from being able to make a confident commitment that Canada can achieve 100 per cent high speed broadband Internet access in the next 36 months. The essential ingredient, in our mind, is to create the conditions that encourage private capital to enter the marketplace. This is a business. There is an opportunity for private capital to generate reasonable returns. There is a historic opportunity given the capabilities of new technologies like wireless and satellite to create competition in rural Canada, and not just competition for broadband access but competition for voice services, because we do offer a voice over IP service on top of our broadband access.

We believe it to be a historic opportunity. We need to ensure that private capital understands the rules. We need to encourage deployment of backbone infrastructure deep into the rural fabric of Canada. Government needs to consider the issues I discussed around spectrum and how it is made available on a timely, relevant and cost-effective basis. Finally, there needs to be thoughtful consideration of the potential of new technologies, wireless, and emphasize next generation satellite. Please remember that these are technologies, that to a great extent, have been developed, are being manufactured and are being innovated in our country.

The Chair: Thank you, Mr. Maduri.

If I refer to page 6, your technology is used all over Canada; is that right?

Mr. Maduri: That is correct.

The Chair: What is your main market?

Mr. Maduri: We have customers in every province of Canada. The greatest concentrations today would be in Alberta and in Ontario.

We were in Alberta because when we started the wireless business, we had the benefit of the Alberta SuperNet. In 427 rural communities in the province of Alberta, we had access to cost-effective, high-capacity, reliable backbone. We had a structure that was developed by the province where the provider of the backbone was not another telephone company; it was a company called Axia NetMedia. It is a situation where Axia cannot enter the retail marketplace and compete against us. Particularly as we were out raising capital, this created ideal circumstances where we could demonstrate to the investors that there was cost-effective backbone and there was an independent process by which we could gain access to it.

les gouvernements des différents paliers comprennent le potentiel de ces technologies et qu'ils voient au-delà des difficultés actuelles et temporaires. C'est très surprenant si vous vous rappelez le rôle que TéléSAT et que d'autres entreprises canadiennes ont joué dans ce secteur.

À la diapositive 19, je fais une prédiction optimiste. Nous pouvons presque dire que le Canada sera en mesure d'offrir une couverture Internet à haute vitesse totale au cours des 36 prochains mois. L'élément essentiel, selon nous, est de créer les conditions favorables aux investisseurs privés. Il s'agit d'un commerce, et il y a là la chance pour les capitaux privés de générer des rendements raisonnables. C'est un moment historique, étant donné les capacités des nouvelles technologies telles que le sans-fil et les satellites, de créer une concurrence en milieu rural canadien, et non seulement une concurrence pour l'accès aux services à large bande mais également dans le domaine des services vocaux, parce qu'en plus de l'accès aux services à large bande nous offrons également des services vocaux sur IP.

Nous croyons que c'est une chance inespérée. Nous devons veiller à ce que les capitaux privés comprennent bien les règles. Nous devons encourager le déploiement d'une infrastructure fédératrice au cœur du tissu rural du Canada. Le gouvernement doit étudier les questions que j'ai soulevées portant sur les spectres et la façon de les rendre disponibles rapidement, de façon pertinente et économique. Finalement, il est nécessaire de réfléchir au potentiel des nouvelles technologies, du sans-fil et plus particulièrement des prochaines générations de satellite. Veuillez vous rappeler que ces technologies, pour la plupart, ont été développées, fabriquées et éprouvées dans notre pays.

La présidente : Merci, monsieur Maduri.

Si je me réfère à la page 6, votre technologie est utilisée partout au Canada, est-ce exact?

M. Maduri : C'est exact.

La présidente : Quel est votre marché principal?

M. Maduri : Nous avons des abonnés dans chaque province du Canada. La plus grande concentration en ce moment se trouve en Alberta et en Ontario.

Nous sommes en Alberta parce qu'au moment où nous avons commencé le commerce du sans fil, nous avons bénéficié de l'Alberta SuperNet. Dans 427 communautés rurales de la province de l'Alberta nous avons eu accès à un réseau fédérateur rentable, de haute capacité et fiable. Notre structure a été élaborée par la province où le fournisseur du réseau fédérateur n'était pas une autre entreprise de téléphone, c'était Axia NetMedia. C'est donc une situation dans laquelle Axia ne peut pénétrer le marché du détail et nous faire concurrence. Plus précisément, alors que nous tentions d'amasser des capitaux, ces circonstances idéales ont été créées, qui démontreraient aux investisseurs qu'il y avait un réseau fédérateur rentable et qu'un processus indépendant nous permettait d'y avoir accès.

That is why we started in Alberta. We gained our initial experience there, understanding the challenges of the technology and how to market in a surgical fashion to rural communities. Alberta also adopted satellite at a much faster rate.

We then moved a lot of that learning into Ontario. We have built sites in Manitoba and we have started building some sites in British Columbia. We are also starting in Quebec and in New Brunswick. That is on the wireless side.

On the satellite side, we have had good penetration right across the country from day one.

The Chair: You are also involved in Northern Canada. Are you serving the Aboriginal and Inuit communities?

Mr. Maduri: Our service is available everywhere. We do have dealers who represent our service in Northern Canada. I cannot say that we have all of the communities covered from a dealer standpoint. In parts of Northern Alberta and Northern Canada, we have dealers who will almost telemarket into the community, build up a list and then fly in with an installed service.

The Chair: Have you spoken with the officials about the \$225 million provided by Industry Canada over three years to develop and implement a strategy to extend broadband coverage to as many unserved and under-served households as possible? Have you had any discussions with them?

Mr. Maduri: We have been involved in Industry Canada's consultations with the industry. We have left them with some key points on our views as to how those monies should be deployed.

The first point was a view that governments should be thoughtful. If the assumption, for example, is that 90 per cent of Canada is covered, should the monies be going 90 per cent out, so starting at 90 per cent out, or should it be 100 per cent in? Should the monies be deployed in the markets with the most egregious, challenging conditions to get broadband? In our view, it should be 100 per cent in, because ultimately we believe there is still a lot of market where private capital will execute.

Secondly, we have been clear, as have other providers, that the process needs to be thoughtful to ensure there is not overbuilding and so the public monies do not overbuild existing footprint. That is because a large number of rural broadband service providers have invested private capital. That is a critical factor.

The third point we articulated is that the government take an approach that is technologically neutral so as to encourage different technologies — and in our case, wireless and satellite —

C'est la raison pourquoi nous avons commencé en Alberta. C'est là que nous avons acquis notre expérience, en comprenant les défis que présentait la technologie et comment investir le marché des communautés rurales de manière très ciblée. L'Alberta a également adopté les satellites plus rapidement.

Nous avons ensuite déplacé beaucoup de nos connaissances en Ontario. Nous avons bâti des sites au Manitoba et avons commencé à bâtir des sites en Colombie-Britannique. Nous sommes également en train d'investir le Québec et le Nouveau-Brunswick. Tout cela est du côté du sans fil.

Du côté des satellites, nous avons bien investi le marché dès le départ dans tout le pays.

La présidente : Vous êtes également dans le Nord du Canada. Est-ce que vous desservez les communautés autochtones et inuites?

M. Maduri : Nos services sont disponibles partout. Nous avons des détaillants qui représentent nos services dans le Nord du Canada. Je ne peux vous dire si toutes les communautés sont couvertes par un détaillant. Dans certaines parties du Nord de l'Alberta et du Nord du Canada, nos détaillants font du télémarché dans les communautés, ils établissent des listes et ensuite arrivent par avion pour installer les services.

La présidente : Avez-vous discuté avec des responsables d'Industrie Canada au sujet des 225 millions de dollars attribués sur une période de trois ans pour développer et mettre en place une stratégie visant à étendre la couverture de service à large bande au plus grand nombre de ménages non desservis ou mal desservis que possible? Avez-vous été en lien avec eux?

M. Maduri : Nous avons participé aux consultations qu'Industrie Canada a eues avec l'industrie. Nous leur avons même suggéré certains points importants qui, selon nous, devraient guider leur façon d'attribuer les sommes.

Le premier élément souligne l'importance pour les gouvernements d'agir de manière réfléchie. Si l'on suppose par exemple que 90 p. 100 du Canada est couvert, est-ce que seuls 90 p. 100 des sommes devraient être attribuées, disons que l'on part à 90 p. 100 ou est-ce que 100 p. 100 devraient être versées? Est-ce que l'argent devrait être investi dans les marchés où les conditions pour recevoir des services à large bande sont les plus difficiles? De notre point de vue, 100 p. 100 des sommes devraient être versées parce qu'au bout du compte nous croyons qu'une grande partie du marché peut être couvert par des capitaux privés.

Deuxièmement, et nous avons été très clair à l'instar d'autres fournisseurs, que le processus doit être réfléchi et veiller à ne pas faire de dédoublement; que les sommes d'argent public ne reproduisent pas ce qui est déjà en place, pour la simple raison qu'un bon nombre des fournisseurs de service à large bande en milieu rural ont investi des capitaux privés. C'est un facteur très important.

Le troisième élément que nous avons souligné est que le gouvernement doit adopter une approche technologiquement neutre afin d'encourager les différentes technologies — dans notre

that we believe best fit the nature of the marketplace. Yes, we have been consulted, and those are the three key points that we made to Industry Canada.

The Chair: Do you think those points should be included in the program?

Mr. Maduri: Absolutely. Those principles should be included, yes.

The Chair: Friends in the U.K. have national policies for the development of information and communication technologies. Do you think Canada should adopt a national policy?

Mr. Maduri: Absolutely. Right now, as a country we are still focused on access. We are in the business of access.

One of the elements of the overall strategy must include the encouragement to develop applications. As we have been out in the rural community, we have been surprised by the nature of the applications around agriculture and telecommuting.

Clearly, the initial focus must be to get broadband to 100 per cent of Canadians. The second goal must be to reflect on those application opportunities that will renew rural communities and create jobs and wealth for Canadians.

The last element within the strategy needs to be the issue of digital literacy and outreach to the communities. That has been one of the greatest learning experiences for us. You do not market to rural Canada the way you market to urban Canada. We cannot drop a free-standing insert in *The Globe and Mail* or in *The Toronto Star* and hit a couple of million households. It is much more surgical; it is different.

In the context of the issue of digital literacy, we need to look at best practices. One of the U.S. states has a program where high school students, as part of getting their graduation diploma, must complete a certain amount of volunteer hours. They have offered up to the students that if they go into the community and train those individuals or constituents who have not had exposure to the Internet, that qualifies as volunteer hours. With that program, they have had the impact of reaching out to those people who are not yet digitally literate.

Access is obviously the building block. Innovation in applications is where the wealth will be created for Canadians. Finally, let us ensure that as we work through that process, the outreach and literacy programs ensure that there is not just a technical service, but that people have the capability at a personal level to use the service and to benefit from it.

cas, le sans fil et les satellites — que nous croyons le mieux adaptées au style de marché. Oui, nous avons été consultés, et ce sont là les trois points importants que nous avons mis de l'avant avec Industrie Canada.

La présidente : Croyez-vous que ces éléments doivent être inclus dans le programme?

M. Maduri : Absolument. Ces principes doivent en faire partie.

La présidente : Nos amis du Royaume-Uni ont mis en place des politiques nationales pour le développement de technologie de l'information et des communications. Croyez-vous que le Canada devrait adopter ce type de politique nationale?

M. Maduri : Absolument. En ce moment, en tant que pays, nous sommes encore axés sur l'accessibilité. Nous travaillons surtout à l'accessibilité.

Un des éléments de la stratégie globale doit comprendre l'appui au développement d'applications. Comme nous avons été surtout actifs dans les communautés rurales, nous avons été surpris par la nature des applications en ce qui a trait à l'agriculture et au télétravail.

Il est évident que l'objectif principal est d'acheminer les services à large bande à 100 p. 100 des Canadiens. Le deuxième objectif doit être de se pencher sur les différentes applications qui pourront renouveler les communautés rurales et créer une richesse et de nouveaux emplois pour les Canadiens.

Un dernier point qui doit faire partie de la stratégie concerne la question de « littératie numérique » et de l'accès aux communautés. Ceci a été une des expériences les plus enrichissantes pour nous. Vous ne pouvez approcher le marché rural du Canada de la même façon que vous traitez le marché urbain. Vous ne pouvez uniquement insérer un encart dans le *Globe and Mail* ou le *Toronto Star* et espérer atteindre quelques millions de ménages. Les actions doivent être beaucoup plus ciblées, c'est tout à fait différent.

En ce qui concerne la « littératie numérique », nous devons nous inspirer des meilleures pratiques. Il existe un état aux États-Unis qui possède un programme dans lequel des élèves du secondaire doivent effectuer un certain nombre d'heures de bénévolat pour obtenir leur diplôme. Ils ont offert aux élèves d'aller dans les communautés et d'offrir une formation aux personnes qui n'avaient jamais utilisé Internet. Ces heures pouvaient compter comme des heures de bénévolat. Avec ces programmes, ils ont réussi à rejoindre les personnes qui n'avaient aucune connaissance informatique.

L'accès est évidemment la pierre angulaire. La richesse pour les Canadiens sera créée dans l'innovation sur le plan des applications. Enfin, assurons-nous qu'à mesure que nous contribuons à ce processus, les programmes de sensibilisation et de littératie feront en sorte qu'il n'y aura pas seulement un service technique, mais que les gens seront capables, à un niveau personnel, d'utiliser le service et d'en bénéficier.

Senator Fox: Thank you, Mr. Maduri, for being with us this evening. Your presentation is very enlightening indeed. You have had a long career in telecommunications and in bringing networks to people, and you have spent a lot of money in doing so over the years.

I have a preliminary question. I note that at some points in your presentation you speak about broadband access and in other points you speak about high-speed access. Are we talking about high-speed access throughout, or is there a difference?

Mr. Maduri: Increasingly, the category is referred to as “broadband,” but it is broadband/high-speed. I am using the terms in the same way.

Senator Fox: I just wanted to be sure of that.

As the chair indicated, we had an enlightening experience looking at the two European models, one of which was a British model, which had a market approach. I do not know if you have seen the document of Digital Britain. Extending across the U.K., they speak about a market approach, whereas on the continent they have a tendency to speak about a more interventionist approach of extending into various far-flung areas.

Can you help me and draw a line as to how far, in a country like Canada, the market approach can work? At what point do you reach the necessity of government intervention through funding? You mentioned that in rural Ottawa, you still needed some government funding to be able to make your business model a good one.

Mr. Maduri: The issue is mostly of timing and acceptance of technology.

In 2011, if we can execute what we would like to execute, we will see a lot of satellite capacity come into this country.

I do not know if you looked at the Australian model, but my recollection is that they were initially targeting 99 per cent fibre to the home. Ultimately, they worked through the cost structure of that and determined it was quite large and then went to 90 per cent. Australia and Canada are similar in terms of having a lot of geography to cover. Ultimately, the solution will be a multi-technology one.

I wish I had brought pictures of the markets we serve, where, if you get up high enough, you will see a house and lots of dirt and then another house. To get to 100 per cent is a challenge. It is imperative that we accept different technology.

With respect to the issue of the role of government, I think there is a role for government. There are certain markets that, even with satellite, may be really challenged today. It is a matter of time: If the objective is to get it done tomorrow, you will need a lot of money to get it done. If there is a willingness to wait, there is

Le sénateur Fox : Merci, monsieur Maduri, d’être parmi nous ce soir. Votre exposé est très instructif. Vous menez une longue carrière dans le domaine des télécommunications et de l’offre de réseaux aux gens, et vous avez consacré beaucoup d’argent à cette entreprise au fil des ans.

J’ai une question préliminaire. Je remarque qu’à certains moments dans votre exposé, vous parlez d’accès à large bande et qu’à d’autres moments, vous parlez d’accès haute vitesse. Est-il toujours question d’accès haute vitesse ou s’il y a une différence?

M. Maduri : La catégorie est de plus en plus désignée sous l’appellation de « large bande », mais on parle de large bande/ haute vitesse. Les termes sont interchangeables.

Le sénateur Fox : Je voulais simplement m’en assurer.

Comme la présidente l’a dit, c’était très instructif d’examiner les deux modèles européens, dont un modèle britannique, qui avait une approche fondée sur le marché. Je ne sais pas si vous avez vu le document sur Digital Britain. Dans tout le Royaume-Uni, le plan traite d’une approche fondée sur le marché, tandis que sur le continent, on a plutôt tendance à parler d’une approche plus interventionniste, qui consiste à fournir des services à diverses régions éloignées.

Pouvez-vous m’aider à déterminer jusqu’à quel point, dans un pays comme le Canada, l’approche fondée sur le marché peut fonctionner? À quel moment est-il nécessaire que le gouvernement intervienne et apporte un financement? Vous avez mentionné que dans le secteur rural d’Ottawa, vous aviez encore besoin de financement public pour être en mesure de concevoir un bon modèle d’affaires.

M. Maduri : La question concerne surtout le bon moment et l’acceptation de la technologie.

En 2011, si nous pouvons réaliser ce que nous aimerions réaliser, nous verrons une importante capacité de communication par satellite dans notre pays.

Je ne sais pas si vous avez examiné le modèle australien, mais je me rappelle qu’initialement, les Australiens prévoyaient que les foyers seraient branchés à 99 p. 100 avec la fibre optique. Finalement, les Australiens ont étudié la structure de coûts et ils ont déterminé qu’elle était très importante; ils sont ensuite descendus à 90 p. 100. L’Australie et le Canada sont similaires sur le plan du vaste territoire à couvrir. Au bout du compte, la solution fera appel à plusieurs technologies.

J’aurais voulu apporter des photos des marchés que nous desservons, et d’où, si on se rend assez haut, on peut voir une maison, beaucoup de terre et ensuite une autre maison. Atteindre 100 p. 100 représente un défi. Nous n’avons d’autre choix que d’accepter différentes technologies.

En ce qui concerne la question du rôle du gouvernement, je crois que le gouvernement peut jouer un rôle. Il existe certains marchés qui, même avec le satellite, peuvent être très difficiles à percer. C’est une question de temps : si l’objectif est de le faire demain, il faudra beaucoup d’argent pour le faire. S’il existe une

the opportunity, in my mind, with satellite and wireless to see all of Canada covered within the next three years.

There are certain elements of the broadband strategy that do lend themselves well to government involvement. I think the backbone networks are probably the best place for it. Again, when the backbone is created, much of the heavy lifting that is really challenging for any individual operator to execute alone is addressed.

As we looked at Alberta — and I speak from experience — it attracted us to build in Alberta first. I think it helped us with investors. If you are looking for something that jumpstarts the market, the backbone does address some of the heaviest lifting in creating a rural network. It encourages investment. It creates, in fact, a multiplier effect on private capital. There are at least 50 operators, wireless and other rural operators, benefiting from that backbone network.

If government is looking for a role, it needs to be reflective and accepting of the technological choices. It has taken us a long time to get people away from the view that it must be wired. The good news is they are now accepting wireless. We must get them to the next step which is accepting satellite.

The challenge that I encourage you to reflect on when you think of government engagement in this sector is the unintended consequences. Again, the deferral account, by summary, in February of 2006 —

Senator Fox: I do not quite understand the deferral account.

Mr. Maduri: The deferral account is a CRTC decision. It was released in February of 2006. It took approximately \$650 million in funds that had been accumulated out of a previous decision on local telephone rates. There was a capture of a certain amount of rate from urban telephone users. It was accumulated and then a decision was necessary around what to do with those funds.

The decision was that \$620 million of the \$650 million would go to subsidizing rural broadband. It went back to the telephone companies. For us as a rural broadband service provider, that was almost a deathblow because it meant that there was a substantial part of the market for which our competitor would have some form of public funding.

Again, it was an unintended consequence. As I said, it is very challenging to raise capital when you have that cloud over the marketplace. The CRTC, in fairness, went back through the consultation process and ultimately reviewed and revised — I do not remember the specific term — their decision in early 2008 and reversed it to a great extent because they understood that it had had these unintended consequences.

volonté d'attendre, alors il sera possible, à mon avis, de voir le satellite et le sans-fil s'étendre à l'ensemble du Canada au cours des trois prochaines années.

Certains éléments de la stratégie à large bande se prêtent bien à la participation du gouvernement. Je crois que les réseaux fédérateurs sont probablement la meilleure solution. Encore une fois, lorsque le réseau fédérateur est mis sur pied, la majorité des tâches exigeantes qui posent vraiment problème à tout exploitant individuel qui doit les exécuter seul seront prises en charge.

Lorsque nous avons étudié le cas de l'Alberta — et je parle en connaissance de cause —, cela nous a incités à nous établir d'abord en Alberta. Je crois que cela nous a aidés auprès des investisseurs. Si vous cherchez quelque chose qui va stimuler le marché, le réseau fédérateur s'occupe d'une partie des tâches les plus difficiles liées à la création d'un réseau rural. Cela encourage l'investissement. En fait, cela entraîne un effet multiplicateur sur le capital privé. Il y a au moins 50 exploitants, de services sans fil et autres exploitants ruraux, qui bénéficient de ce réseau fédérateur.

Si le gouvernement veut jouer un rôle, il doit tenir compte des choix technologiques et les accepter. Nous avons mis beaucoup de temps à convaincre les gens que la technologie par câble n'était pas nécessaire. La bonne nouvelle c'est qu'ils acceptent maintenant le sans-fil. Nous devons les amener à la prochaine étape, celle d'accepter le satellite.

Le défi auquel je vous encourage à réfléchir lorsque vous songez à l'engagement du gouvernement dans ce secteur, ce sont les conséquences non voulues. Encore une fois, le compte de report, en résumé, en février 2006...

Le sénateur Fox : Je ne comprends pas très bien en quoi consiste le compte de report.

M. Maduri : Le compte de report est une décision du CRTC. Elle a été publiée en février 2006. Le CRTC a pris environ 650 millions de dollars qui avaient été accumulés en raison d'une décision précédente concernant les tarifs téléphoniques locaux. On a retenu une certaine partie des taux payés par les usagers du téléphone en région urbaine. L'argent a été accumulé et ensuite une décision était nécessaire, à savoir quoi faire de cet argent.

Selon la décision, 620 millions de dollars sur les 650 millions serviraient à subventionner des services à large bande offerts aux collectivités rurales. L'argent est retourné aux compagnies de téléphone. Pour nous, en tant que fournisseur de services à large bande aux collectivités rurales, c'était presque notre coup de grâce, car cela signifiait que notre concurrent bénéficierait d'une certaine forme de financement public pour une partie importante du marché.

Encore une fois, il s'agissait d'une conséquence non voulue. Comme je l'ai dit, il est très difficile de mobiliser des capitaux lorsque ce nuage flotte au-dessus du marché. En toute justice, le CRTC a repris le processus de consultation et au bout du compte, il a examiné et révisé — je ne me souviens pas du terme spécifique — sa décision au début de 2008, et il l'a renversée en grande partie, parce qu'il a compris qu'elle avait eu ces conséquences non voulues.

It is so important, if the intent is to accelerate the pace beyond what the private sector would do on its own, that government be thoughtful around technological neutrality and competitive neutrality. These are key principles of our telecom regulation.

Finally, how government can accelerate through backbone? We do not talk much about the role of government as it encourages innovation in applications, encouraging digital literacy and outreach into rural and other communities.

Senator Fox: Thank you. I have a few other questions on satellites. I will come back, perhaps, on the second round, but I will take a last question on the first round.

You dealt with the question that spectrum is the lifeblood of the system, which obviously it is. In both the U.K. and in France, we heard a lot about what they called the digital dividend, which is the bringing up of spectrum. Is this something that would be relevant in the rural areas or is there significant spectrum available now but it is the auction process itself which is deficient? Does that bring anything to you?

Mr. Maduri: I am not familiar with the digital dividend.

Senator Fox: As people go digital, you free up a lot of spectrum in the lower bands used by the analog stations. I never thought I would explain anything to you, but I am glad I have that opportunity once in my life.

Mr. Maduri: In the U.S. when you are watching your television, you will see the announcement at the bottom that speaks to the freeing up of channels — I think it is two to fifty-nine. I believe that is what is called the 700 band in Canada and the U.S. It is being freed up as a result of the movement of those channels to digital. That spectrum, 700 megahertz in the U.S., is in the process of being freed up and has been auctioned in the U.S. markets. I believe Canada has a date of somewhere in 2011 to auction or make available that spectrum. I do not believe that Industry Canada has released it.

Senator Fox: When that happens, because it will happen, does that do anything for you?

Mr. Maduri: That is exceptional spectrum. Seven hundred megahertz is exceptional for the rural environment because as you go down in the spectrum — let us say, from 700 megahertz to 3 gigahertz — the spectrum has better propagation, a bigger footprint with a given tower. That is exceptionally important when you are a rural provider.

Senator Fox: Perhaps we should be looking at that in this study.

Mr. Maduri: Absolutely. We have communicated in the past with Industry Canada on the subject of 700 megahertz, to say we believe that there should be a different process for rural. Seven hundred will be valuable spectrum. In the rural market, because of its propagation characteristics — the size of the footprint from

Il est très important, si l'intention est d'accélérer le pas au-delà de ce que le secteur privé ferait par lui-même, que le gouvernement réfléchisse bien à la neutralité technologique et à la neutralité concurrentielle. Ce sont des principes clés de notre règlement sur les télécommunications.

Enfin, comment le gouvernement peut-il accélérer les choses au moyen du réseau fédérateur? Nous ne parlons pas beaucoup du rôle du gouvernement, qui encourage l'innovation dans les applications, ce qui favorise la littératie numérique et la sensibilisation dans les collectivités rurales et autres.

Le sénateur Fox : Merci. J'ai quelques autres questions sur les satellites. Je reviendrai, peut-être, lors de la deuxième série de questions, mais je vais poser une dernière question maintenant.

Vous avez traité de la question voulant que le spectre soit l'oxygène du système, ce qui est évidemment le cas. Tant au Royaume-Uni qu'en France, nous avons beaucoup entendu parler de ce qu'ils appellent le dividende numérique, qui est lié au fait de libérer le spectre. Est-ce là quelque chose qui serait pertinent dans les régions rurales, ou s'il existe actuellement un spectre important, mais que c'est le processus de vente aux enchères en soi qui fait défaut? Cela vous donne-t-il quelque chose?

M. Maduri : Je ne connais pas le dividende numérique.

Le sénateur Fox : À mesure que les gens se tournent vers le numérique, on libère beaucoup de spectres dans les bandes inférieures utilisées par les stations analogiques. Jamais je n'aurais pensé vous expliquer quelque chose, mais je suis fier d'en avoir eu l'occasion une fois dans ma vie.

M. Maduri : Lorsqu'on regarde la télévision aux États-Unis, on voit une bande-annonce au bas de l'écran concernant le fait de libérer des chaînes; je crois qu'il s'agit de celles allant de deux à cinquante-neuf. Je crois que c'est ce que l'on appelle la bande 700 au Canada et aux États-Unis. On la libère en raison du passage de ces chaînes au numérique. Ce spectre, 700 mégahertz aux États-Unis, est sur le point d'être libéré et il a fait l'objet d'une vente aux enchères sur les marchés américains. Je crois que le Canada a prévu vendre aux enchères ce spectre ou le rendre disponible quelque part en 2011. Je ne crois pas qu'Industrie Canada l'a laissé aller.

Le sénateur Fox : Quand ça va arriver, parce que ça arrivera, est-ce que vous serez touché?

M. Maduri : C'est un spectre exceptionnel. Sept cents mégahertz est exceptionnel en milieu rural, parce que si on descend dans le spectre — disons, de 700 mégahertz à 3 gigahertz —, le spectre se propage mieux, l'empreinte est plus grande avec une tour donnée. C'est extrêmement important lorsqu'on fournit des services aux collectivités rurales.

Le sénateur Fox : Nous devrions peut-être examiner cet aspect dans le cadre de la présente étude.

M. Maduri : Absolument. Nous avons communiqué avec Industrie Canada par le passé à propos des 700 mégahertz, pour lui faire savoir que, selon nous, il devrait y avoir un processus différent pour le milieu rural. Sept cents sera un spectre appréciable. Sur le marché rural, en raison de ces raisons

a given tower, it holds the opportunity to be able to improve the economics of the construction of towers and the deployment of towers. That would absolutely be a great help to the category if that spectrum were made available on some terms that are different than they are for the urban environment.

Senator Fox: Thank you very much.

Senator Zimmer: Mr. Maduri, thank you for your presentation. You certainly walked the talk. That was a high speed presentation.

You answered the question a bit about high speed distribution, but will the reliability of this new option be comparable to other high speed services offered by SaskTel? Do you need an agreement with an existing service provider, such as SaskTel, or could you offer service to these rural communities without such agreements?

Mr. Maduri: In the case of SaskTel and in the case of the competition we won in New Brunswick, I will emphasize the satellite piece. Today's pricing on satellite is higher than it is on wireless. In our view, as I indicated in the presentation with respect to developments from the original legacy satellite to the current satellites and what is expected in 2011, as we bring a quantum of capacity, costs will come down.

We have a challenge in the intervening period. We do offer our services everywhere, but there has been engagement by government to say that we know satellite is critical and an essential ingredient to getting to 100 per cent; we want to take a role, a position. We want to involve ourselves to essentially bridge that two-year period and get the price of satellite much closer to other options.

We do offer a service in all provinces. The rate card is higher than wireless. In a couple of provinces including in Ontario with FedNor, government agencies and government have been involved in working with us to essentially subsidize or buy down, the retail price point or cost of satellite to put it more comparable to urban alternatives.

Senator Zimmer: Barrett Xplore uses two service delivery platforms — fixed wireless and satellite. You explained to this committee what fixed wireless is. Do some of the customers use one or the other or do all of the customers use a combination of the two service deliveries?

Mr. Maduri: They are separate services. Some customers use wireless. If they are in the footprint of our towers and as we build more towers customers move from satellite to wireless because the value proposition is better. Today they are distinct, separate technologies. The concept of the hybrid is more in the business model but we have both technologies.

caractéristiques de propagation — la taille de l'empreinte à partir d'une tour donnée — il donne la possibilité d'être en mesure d'améliorer l'aspect économique de la construction de tours et du déploiement de tours. Cela aiderait grandement la catégorie si ce spectre était disponible à certaines conditions qui diffèrent de celles prévues pour le milieu urbain.

Le sénateur Fox : Merci beaucoup.

Le sénateur Zimmer : Je vous remercie de votre exposé, monsieur Maduri. Vous avez joint le geste à la parole. Vous avez été très rapide.

Vous avez répondu un peu à la question concernant la distribution haute vitesse, mais la fiabilité de cette nouvelle option sera-t-elle comparable à d'autres services haute vitesse offerts par SaskTel? Avez-vous besoin de conclure une entente avec un fournisseur de services existant, comme SaskTel, ou pouvez-vous offrir des services à ces collectivités rurales sans ententes de ce genre?

M. Maduri : Dans le cas de SaskTel et dans le cas de la compétition que nous avons remportée au Nouveau-Brunswick, je mettrai l'accent sur le satellite. De nos jours, les tarifs liés à la technologie par satellite sont plus élevés que ceux liés à la technologie sans fil. À notre avis, comme je l'ai indiqué dans l'exposé en ce qui concerne les développements à partir des anciens services originaux par satellite jusqu'aux services actuels par satellite et à ce qu'on s'attend en 2011, alors que nous créons des capacités, les coûts diminueront.

Entre-temps, un problème se pose. Nous offrons nos services partout, mais le gouvernement s'est engagé; il a dit que nous savons que le satellite est crucial et qu'il constitue un ingrédient essentiel pour arriver à 100 p. 100; nous voulons jouer un rôle et prendre position. Nous voulons participer et, essentiellement, combler cette période de deux ans, et rapprocher de beaucoup le prix lié aux satellites à celui d'autres options.

Nous offrons un service dans toutes les provinces. La carte des tarifs est plus élevée que le sans-fil. Dans deux ou trois provinces, notamment en Ontario avec FedNor, les organismes gouvernementaux et le gouvernement travaillent avec nous essentiellement pour subventionner ou réduire le prix à la consommation ou les coûts liés au satellite afin qu'ils soient davantage comparables aux solutions offertes en milieu urbain.

Le sénateur Zimmer : Barret Xplore utilise deux plateformes de prestation de services; fixe sans-fil et satellite. Vous avez expliqué en quoi consistait la technologie fixe sans fil. Certains consommateurs utilisent-ils l'une ou l'autre des plateformes ou si tous les consommateurs utilisent une combinaison des deux services?

M. Maduri : Ces services sont distincts. Certains consommateurs utilisent le sans-fil, s'ils se trouvent dans l'empreinte de nos tours. À mesure que nous construisons plus de tours, les consommateurs passeront du satellite au sans-fil, car la proposition de valeur est meilleure. Aujourd'hui, ce sont des technologies distinctes, séparées. Le concept de la technologie hybride se trouve davantage dans le modèle d'affaires, mais nous disposons des deux technologies.

Senator Zimmer: Can you explain the public/private partnership model used in New Brunswick, Nova Scotia, Saskatchewan and Ontario? Do you intend to introduce this model into other province and territories?

Mr. Maduri: We have seen the public/private partnership model primarily on the satellite side in the New Brunswick and Saskatchewan examples, again where we are buying down satellite.

In the Ottawa example, we have built out the areas that are economic to do with fixed wireless, and then government engages with us to extend the footprint to areas that we would not have otherwise built with fixed wireless. That is the nature of the partnership.

The ratio of private to public is not 50/50 in Ottawa; it would be a much higher private than 50/50. When you talk about the future, the \$225-million initiative, the federal broadband stimulus I believe is what it is called, will be a 50/50 public and private partnership.

Senator Zimmer: You are absolutely right, spectrum is the lifeblood of the system. I know a company several years ago that had an allocation and did not use it. Can the CRTC call this back, using the idea of either use-it-or-lose-it? Are they able to call that spectrum back if a company is not using it?

Mr. Maduri: Industry Canada is the agency that manages spectrum. I know that there are some provisions; I am not conversant with all the use-it-or-lose-it rules.

Senator Merchant: Thank you, Senator Zimmer, for asking all the questions about Saskatchewan.

I live in Regina. Not too long ago you needed to have two different providers if you were driving out of the city a bit. You needed two cellphones basically to get service. I think that has improved.

Is there a model country or state that you have looked to on which to model your system?

Mr. Maduri: There are components. If I remember correctly, France and Australia have a broadband guarantee program. They have direct-to-customer subsidies. If there were a situation where a customer was in an area that did not have alternatives and satellite was the solution, there are multiple satellite service providers. I cannot remember the specifics of how it works but basically the customer gets to choose and gets a form of rebate or subsidy. That is intriguing.

Le sénateur Zimmer : Pouvez-vous expliquer le modèle de partenariat public/privé utilisé au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse, en Saskatchewan et en Ontario? Avez-vous l'intention d'adopter ce modèle dans d'autres provinces et territoires?

M. Maduri : Nous avons vu le modèle de partenariat public/privé surtout du côté du satellite dans les exemples du Nouveau-Brunswick et de la Saskatchewan, encore où nous réduisons les coûts du satellite.

Dans l'exemple d'Ottawa, nous avons mis sur pied les secteurs économiques ayant trait à la technologie fixe sans fil, et ensuite le gouvernement s'est engagé auprès de nous à élargir l'empreinte à des régions que nous n'aurions pas dotées de la technologie fixe sans fil autrement. Voilà la nature du partenariat.

À Ottawa, la proportion du secteur privé par rapport au secteur public n'est pas de moitié-moitié. La proportion du secteur privé est beaucoup plus élevée que 50 p. 100. Lorsqu'on parle de l'avenir, l'initiative fédérale de 225 millions de dollars qui vise à favoriser le recours aux services à large bande, sera un partenariat partagé entre le secteur public et le secteur privé de façon égale.

Le sénateur Zimmer : Vous avez absolument raison, le spectre constitue l'âme du système. Je sais qu'il y a plusieurs années, une entreprise a obtenu l'attribution d'une bande de fréquences et ne l'a pas utilisée. Est-ce que le CRTC peut retirer cette attribution, en utilisant la règle du « utilisez-le ou perdez-le »? Le CRTC peut-il retirer ce spectre si une entreprise ne l'utilise pas?

M. Maduri : Industrie Canada gère le spectre. Je sais qu'il existe des dispositions à cet égard; je ne suis pas familier avec toutes les règles du « utilisez-le ou perdez-le ».

Le sénateur Merchant : Merci, sénateur Zimmer, d'avoir posé toutes ces questions concernant la Saskatchewan.

Je vis à Regina. Il n'y a pas si longtemps, si vous vous éloigniez de la ville un peu en auto, vous deviez recourir au service de deux fournisseurs différents. Fondamentalement, vous aviez besoin de deux téléphones cellulaires pour obtenir le service. Je crois que cette situation s'est améliorée.

Existe-t-il un pays ou un État modèle sur lequel vous pourriez prendre exemple pour façonner votre système?

M. Maduri : Il existe diverses situations. Si je me souviens bien, la France et l'Australie ont un programme qui garantit les services à large bande. Ils versent une subvention directement aux consommateurs. Si un consommateur se trouve dans une région où il n'existe aucune solution de rechange et que les communications par satellite constituaient la solution, il existe de nombreux fournisseurs de services par satellite. Je ne me rappelle pas des détails du fonctionnement, mais fondamentalement, le consommateur a un choix et obtient une forme de rabais ou de subvention. C'est intrigant.

Again, I know I am being overly repetitive but we have a great example in Alberta with the backbone model that would go a long way, particularly given the nature of Canada — its size and the way we are structured with the small communities. That would be an exceptional capability if it went right across the country.

France and Australia have direct-to-customer subsidies. Increasingly, all the countries in Europe and Australia are looking to satellite now as a good solution. It is really snippets.

The next iteration is what governments are doing in applications. I am trying to remember the state that did the digital literacy program. I do not know that there is one country that is a complete model. We spend a fair amount of time talking to different providers in different countries. I do not know that anyone has the secret sauce yet. The key would be to look for best practices across the breadth of what we do in this industry.

Senator Merchant: I think, Madam Chair, that Alberta was mentioned to us when we were in Europe. We should look at them.

I had questions about satellite. When we were over in Europe, we heard that there were some problems with satellites in delivering high-speed Internet services. For example, one witness talked about transmission delays and asymmetries between uplinks and downlinks and suggested that some applications such as Voice over Internet Protocol (VOIP) would not work with satellites.

Could you comment on this? Have there been recent advances in satellite technology that would eliminate some of the perceived problems?

Mr. Maduri: It is an asymmetric service. The uplink is absolutely more expensive so it does figure into economics. If we need to construct packages that are symmetrical, they would cost more.

I believe the CRTC has been conducting studies and had a hearing recently on the issue of managing traffic in the Internet environment. I think the ratio on average is around 4 to 1. For the vast majority of residential, personal use, the demand today is 4 to 1.

If you are looking at business applications, there is a study in the U.S. that says that the No. 2 provider of complex data networks in the U.S. was actually Hughes communications, the satellite provider. AT&T was first, if I remember correctly and I would have thought Verizon was second. If the challenge is to the

De nouveau, je sais que je me répète à outrance, mais en Alberta, nous avons un exemple parfait de modèle de réseau de base qui aurait une grande portée, compte tenu principalement de la nature du Canada — sa superficie et la façon dont nous sommes structurés en ce qui concerne les petites collectivités. Si ce modèle était étendu à l'ensemble du pays, il s'agirait d'une capacité exceptionnelle.

La France et l'Australie versent directement des subventions aux consommateurs. De plus en plus, tous les pays d'Europe et l'Australie considèrent que les communications par satellite constituent une bonne solution. Mais il s'agit vraiment d'information au compte-gouttes.

Le prochain point est lié à ce que les gouvernements font en ce qui concerne les applications. J'essaie de me souvenir quel État a instauré le programme de littératie numérique. Je ne sais pas s'il y a un pays qui soit un modèle complet. Nous passons beaucoup de temps à discuter avec des fournisseurs de services différents, dans divers pays. Je ne suis pas au courant que quelqu'un aurait déjà trouvé la solution parfaite. L'idéal, ce serait d'examiner les meilleures pratiques à travers ce que nous faisons dans l'industrie.

Le sénateur Merchant : Je pense, madame la présidente, qu'on nous a mentionné le cas de l'Alberta lorsque nous étions en Europe. Nous devrions examiner la situation dans cette province.

J'ai des questions à poser au sujet des communications par satellite. Lorsque nous étions en Europe, nous avons entendu parler de certains problèmes avec les communications par satellite en ce qui concerne la prestation de services Internet à haute vitesse. Par exemple, un témoin a parlé du temps de transmission et des asymétries entre les liaisons montantes et descendantes et a laissé entendre que certaines applications comme la voix sur protocole Internet (VoIP) ne fonctionneraient pas avec les satellites.

Pouvez-vous faire des commentaires à cet égard? Y a-t-il eu des progrès récemment dans la technologie de communication par satellite qui permettraient d'éliminer certains des problèmes relevés?

M. Maduri : Il s'agit d'un service asymétrique. La liaison montante est certainement plus chère, alors il faut tenir compte de l'aspect économique. Si nous devons mettre en place des forfaits symétriques, ils coûteraient encore plus cher.

Je crois que le CRTC a mené des études et a tenu une audience récemment sur la question de la gestion du trafic sur Internet. Je crois qu'en moyenne, la proportion est d'environ 4 pour 1. Pour ce qui est de la vaste majorité de l'utilisation résidentielle et personnelle, la demande est aujourd'hui de 4 pour 1.

Si on examine les applications d'affaires, une étude américaine indique que le deuxième principal fournisseur de réseaux de données complexes aux États-Unis était Hughes communications, le fournisseur de communications par satellite. AT&T arrivait en première place, si je me souviens bien, et j'aurais pensé que

business side, complex networks used by enterprises, that does not hold up well when you look at the data in the U.S.

Yes, the uplink is more expensive but when you look at the vast majority of people who use residential, I believe it is 4 to 1 and satellite can deliver.

Satellite does have a latency issue. There is only so much you can do with physics. It is a 400 millisecond delay. We have customers who use VOIP on satellite. We have concluded a small market trial. We have not heard many complaints about that element. I believe VOIP can be delivered well over satellite. There are technology applications that are working on the latency issue for business applications. Ultimately, there will be ways to work around these.

If someone is an extreme gamer, it is possible that they would have challenges because when they hit "send" they are looking for a certain response time. Does that 400 millisecond latency factor in? Yes. If you are in online auctions, and we do have some rural customers who participate in auctions for machinery for their crops and so on, there would be a delay that would have to be factored in.

There are impacts, but we look at how many Canadians use satellite for television. What is the percentage today? It must be over 20 per cent. Satellite has won a lot of market in television. We believe it has a lot of market to win here.

There is a real interest and excitement around fibre, but if you are in the rural environment and there is a fibre cut, what we call tractor fade or backhoe fade, the implication for down time for the entire network is challenging.

It is important to look at the strengths and weaknesses of all the technologies. Satellite has weaknesses like any technology but it has some incredible strengths in terms of capability, reliability, speed and cost effectiveness.

Senator Hervieux-Payette: I will continue the questions on satellite. Supposedly it is the best service, with more people in 2011. Is it because it is a new satellite technology that we are talking about? Where does it come from?

Mr. Maduri: There are two factors. One is that there is some evolution in the technology. We have learned much in three years in terms of how to deploy the gateways on the ground. Improvements will come from an evolution of the current technology platform in the ground segment. In satellite there is

Verizon aurait occupé la deuxième place. Si les problèmes touchent le secteur des entreprises, les réseaux complexes utilisés par les entreprises, la situation n'est pas exactement la même lorsqu'on examine les données aux États-Unis.

Oui, la liaison montante est plus chère, mais lorsqu'on examine la situation de la grande majorité des gens qui utilisent le service résidentiel, je crois que la proportion est de 4 pour 1 et que le satellite peut assurer le service.

Je crois qu'il n'y a pas de problème de latence en ce qui concerne les communications par satellite. La physique a ses limites. Il y a un retard de 400 millisecondes. Nous avons des clients qui utilisent le système VoIP par satellite. Nous avons effectué un essai de mise en marché à petite échelle. Nous n'avons pas reçu beaucoup de plaintes à cet égard. Je crois que le service VoIP peut très bien être offert par satellite. Il existe des applications technologiques qui s'attaquent au problème de latence dans les applications d'affaires. Finalement, il y aura des moyens de les utiliser.

Si une personne veut utiliser à fond des possibilités technologiques, il est possible qu'elle considère qu'il y a des problèmes car, lorsqu'elle clique sur « envoyer », elle s'attend à ce qu'il y ait un certain délai de réponse. Dans un tel cas, une latence de 400 millisecondes est-elle importante? Oui. Si vous participez à des enchères en ligne, et certains de nos clients dans les régions rurales participent à des enchères pour de l'équipement destiné aux récoltes entre autres, il y aurait alors un certain délai de transmission qui devrait être pris en compte.

Il y a des conséquences, mais nous examinons le nombre de Canadiens qui utilisent le service par satellite pour la télévision. Quel est le pourcentage aujourd'hui? Il doit dépasser les 20 p. 100. Le service par satellite a beaucoup augmenté sa part de marché dans le domaine de la télévision. Nous croyons que beaucoup de parts de marché peuvent être gagnées dans ce cas.

Il existe un enthousiasme et un intérêt réels en ce qui concerne la fibre optique, mais lorsqu'on est dans une région rurale et que la fibre optique est coupée, que la coupure ait été faite par un tracteur ou une rétrocaveuse, les répercussions sur tout le réseau sont importantes en ce qui concerne les pertes de temps.

Il est important d'examiner les points forts et les points faibles de toutes les technologies. Les transmissions par satellite ont des points faibles comme aucune autre technologie, mais il y a des points forts incroyables en ce qui concerne la capacité, la fiabilité, la vitesse et la rentabilité.

Le sénateur Hervieux-Payette : Je vais continuer à poser des questions sur les communications par satellite. On dit qu'il s'agit du meilleur service possible, et qu'un plus grand nombre de personnes l'utiliseront en 2011. Serait-ce parce que nous parlons d'une nouvelle technologie de communications par satellite? D'où cela vient-il?

M. Maduri : Il y a deux facteurs. Le premier facteur, c'est qu'il y a eu une certaine évolution dans la technologie. Pendant une période de trois ans, nous avons beaucoup appris sur la façon d'installer les portes d'entrée au sol. Les améliorations seront le résultat d'une évolution de la plate-forme technologique terrestre

the bird in the sky, the space segment; the ground segment, the gateway; and the device that hangs on the customer's roofline. That is where the bulk of the technological evolution will come.

The second element is quantity. In both situations, we are in a situation where we can leverage a North American partnership, basically North American satellites. We would take the Canadian portion at a very effective cost. Historically, one of the challenges that we had in 2005 was what we bought. We bought a small quantity and, like anything you buy in small quantity, you buy at a high price. If your underlying cost structure is high, your cost at the retail level is high.

It is both components: technological advance and the quantum of economics, the quantity in which we are buying.

Senator Hervieux-Payette: My second question deals with technology. We had brilliant companies like Nortel and others I have dealt with, such as Newbridge. In your business, because you were talking about having good competition with technology, is it your own technology that you have developed or some portion of it? From where does it come? Where is the research being done?

Mr. Maduri: Those are all good questions.

I spoke about backbone. Much of the backbone network is fibre. At some points, we go from fibre to a wireless backhaul network to our site. That technology is a company called DragonWave that is based here in Canada — in Ottawa, actually. That is one example of Canadian technology.

From the Internet backbone to the community that we serve, we use a Motorola technology. I cannot speak specifically but I believe it was developed in the U.S. and manufactured all over the world.

On the satellite side, our initial deployment was on Telesat's Anik F2. Telesat is a significant player in the satellite industry. Our second deployment was Telesat's Anik F3 and the third deployment was Hughes Spaceway, from Hughes Communications, Inc. in the U.S. We use predominantly Canadian and U.S. technology.

Senator Hervieux-Payette: A question arises from that. We are talking about wireless communication but do you also offer telephone services?

Mr. Maduri: I will clarify. I should emphasize that there are various kinds of wireless technology. Motorola is only one of many manufacturers or vendors and there are hundreds of wireless providers in Canada. On the question of digital telephony and VOIP, we have a service with 1,000 customers. We have not gone to full market launch across Canada. We do intend to offer

actuelle. Les liaisons par satellite se font dans l'espace; les portes d'entrée sont installées au sol; et il y a l'appareil qui est accroché à la ligne de toiture du client. C'est là que la majeure partie de l'évolution technologique aura lieu.

Le deuxième facteur est lié à la quantité. Dans les deux situations, nous pouvons renforcer le partenariat nord-américain, fondamentalement grâce aux satellites nord-américains. Nous pourrions prendre la portion canadienne à très bon coût. Dans le passé, un des problèmes que nous avons eus en 2005 était lié à ce que nous achetions. Nous faisons des achats en petites quantités et, comme tout ce qu'on achète en petite quantité, le prix était élevé. Si votre structure de coût sous-jacente est élevée, le coût au niveau du détaillant est également élevé.

Il y a donc les deux facteurs : les progrès technologiques et le montant des économies, à savoir la quantité que nous achetons.

Le sénateur Hervieux-Payette : Ma deuxième question porte sur la technologie. Nous avons des entreprises qui fonctionnaient très bien comme Nortel et d'autres entreprises avec lesquelles j'ai fait affaire, par exemple Newbridge. Dans votre domaine d'affaires, comme vous parliez d'avoir une bonne compétition dans le domaine technologique, est-ce votre propre technologie que vous avez développée ou uniquement une partie de celle-ci? D'où cela vient-il? Où la recherche est-elle effectuée?

M. Maduri : Toutes ces questions sont bonnes.

J'ai parlé d'un réseau de base. Une grande partie de ce réseau national est constitué de fibres optiques. Dans certains cas, nous passons de la fibre optique à un réseau sans fil de liaison terrestre. Cette technologie est offerte par une entreprise appelée DragonWave dont le siège social est ici au Canada — à Ottawa, en réalité. C'est un bon exemple de technologie canadienne.

Du réseau de base Internet à la collectivité que nous servons, nous utilisons la technologie Motorola. Je ne peux pas entrer dans les détails, mais je crois que la technologie a été développée aux États-Unis et qu'elle est fabriquée partout dans le monde.

Pour ce qui est des communications par satellite, notre déploiement initial a été fait au moyen du satellite Anik F2 de Télésat. Télésat a un rôle important dans l'industrie des satellites. Notre deuxième déploiement était celui du satellite Anik F3 de Télésat, et le troisième déploiement était celui du système Hughes Spaceway, de Hughes Communications Inc., aux États-Unis. Nous utilisons surtout les technologies canadiennes et américaines.

Le sénateur Hervieux-Payette : Cela m'amène à poser une autre question. Nous parlons de communications sans fil, mais offrez-vous également des services téléphoniques?

M. Maduri : Je vais donner des éclaircissements. Je dois souligner qu'il existe divers genres de technologies sans fil. Motorola est une des nombreuses entreprises ou des nombreux fournisseurs, et il y a des centaines de fournisseurs de service sans fil au Canada. En ce qui concerne la téléphonie numérique et le système VoIP, nous avons un service qui regroupe 1 000 clients.

in 2011, or perhaps sooner, coincident with the availability of satellite capacity, both VOIP and other applications on our broadband access.

I believe that in Scandinavia a company — TeliaSonera — has already communicated with its rural customer base that by a certain year, they will be moving to a digital voice solution on top of wireless broadband. There are examples of countries where operators are looking at rural service and at different strategies, not only for broadband but also for voice and other services. I emphasize that Canadians have to reflect on the fact that the rural and urban markets look very different, at least from our vantage point. It is important to consider how we, as providers, serve them.

Senator Hervieux-Payette: You said that you raised \$140 million and that you are looking at the question of reasonable return. Did you raise capital in Canada or is it a publicly traded company?

Mr. Maduri: It is a private company and our capital has been raised in Canada and in the U.S.

Senator Adams: I come from Nunavut. I do not know if you are familiar with it. I live in Rankin Inlet. Your map does not show the Western Arctic or Baffin Island. Could you tell me if you serve in Nunavut? We have three regions: Baffin, Cambridge Bay and Iqaluit. How far up North do you serve?

Mr. Maduri: We have footprint where the tan line is on the map, which covers pretty much all of Canada into Baffin. I am quite certain that we are there with the availability. Now, we need dealers. It would be challenging for us to operate throughout Canadian rural communities without our dealers. They are local business people and have knowledge of the local market and customers. Usually, they are the local computer jockeys.

We have dealers in Nunavut but how many we have, I do not know. We have capacity in the North and we are always interested in new partnerships. We have capacity in the air and it is literally burning a hole in our pocket. We would love to sell more in all parts of Canada. We are on the hunt regularly for dealer channel partners to represent us in communities across Canada.

Senator Adams: We used to have Bell but now we have NorthwesTel operating in Yukon and Nunavut since Bell Canada sold their service because it cost too much to operate in the North. Do the installers need to have their own equipment or do you look to your partners to install service through NorthwesTel or Bell Canada?

Nous n'avons pas atteint la pleine capacité du marché au Canada. En 2011, ou peut-être plus tôt, nous avons l'intention d'offrir, en même temps que la capacité en matière de communications par satellite, le système VoIP et d'autres applications liées à notre accès à large bande.

Je crois qu'une entreprise scandinave, TeliaSonera, a déjà communiqué avec ses clients dans les régions rurales pour leur annoncer que d'ici une certaine année, l'entreprise passera à une solution de signal vocal numérique en plus du service à large bande sans fil. Dans certains pays, les entreprises examinent le service dans les régions rurales ainsi que différentes stratégies, non seulement pour les communications à large bande, mais aussi pour les systèmes vocaux et d'autres services. Je souligne que les Canadiens doivent réfléchir sur le fait que les marchés rural et urbain sont très différents, du moins de notre point de vue. Il est important d'examiner la façon dont nous, en tant que fournisseurs, leur offrons des services.

Le sénateur Hervieux-Payette : Vous avez déclaré que vous aviez recueilli 140 millions de dollars et que vous examinez la question relative à un rendement raisonnable. Avez-vous recueilli des capitaux au Canada, ou s'agit-il d'une entreprise cotée en bourse?

M. Maduri : Il s'agit d'une entreprise privée et notre capital a été recueilli au Canada et aux États-Unis.

Le sénateur Adams : Je viens du Nunavut. Je ne sais pas si vous connaissez la situation là-bas. J'habite à Rankin Inlet. L'Arctique de l'Ouest et l'île de Baffin ne sont pas sur votre carte. Pouvez-vous me dire si vous offrez des services au Nunavut? Nous avons trois régions : Baffin, Cambridge Bay et Iqaluit. Jusqu'où dans le Nord offrez-vous des services?

M. Maduri : La carte indique assez bien que le service est offert dans presque tout le Canada jusqu'à l'île de Baffin. Je suis assez certain que nous en sommes là en ce qui concerne la disponibilité. Maintenant, nous avons besoin de détaillants. Il serait difficile pour nous de fonctionner dans toutes les activités rurales du Canada sans nos détaillants. Il s'agit de gens d'affaires locaux qui ont une connaissance du marché et des clients locaux. Habituellement, il s'agit des spécialistes en informatique locaux.

Nous avons des détaillants au Nunavut, mais je ne sais pas combien nous en avons. Nous avons des capacités dans le Nord et nous sommes toujours intéressés par de nouveaux partenariats. Nous avons la capacité nécessaire, et nous sommes littéralement impatients d'investir. Nous aimerions faire davantage de ventes dans toutes les parties du Canada. Nous cherchons régulièrement des partenaires de vente pour nous représenter dans les collectivités partout au Canada.

Le sénateur Adams : Nous avons l'habitude de faire affaire avec Bell, mais à présent nous faisons affaire avec NorthwesTel qui est présent au Yukon et au Nunavut depuis que Bell Canada a vendu ses services en raison des coûts trop élevés du fonctionnement dans le Nord. Est-ce que les installateurs doivent avoir leur propre équipement, ou cherchez-vous des partenaires pour installer le service dans notre mise de NorthwesTel ou de Bell Canada?

Mr. Maduri: The equipment is capital light in that the bulk of the capital goes into the satellite and the ground stations. The balance of any capital employed in the network is the dish, which looks very much like a satellite TV dish that hangs on a roof line. As we look for partners in rural communities and in the North, there is a need for working capital because ultimately the dishes are sold to the end-user customers. The capital requirements for our dealer channel partners are not significant. Most of the dollars are in the sky or on the ground stations.

Senator Adams: I have a cellphone from Bell Canada. I can go up to my cabin and still get a signal outside. If I stay in my cabin, I cannot get the signal. In the future, if you were to install a tower in the North, how much would it cost? It is typical for vehicles to break down or for people to get lost in winter storms at minus 60 degrees Celsius, and we have to look for them. There are some satellite phones and some broadband. We can carry small transmitters the size of a telephone to help locate someone who is lost.

Mr. Maduri: As we have said about the satellite and wireless, they are fixed technologies. Our services are delivered to a fixed point. The technology that we use is not mobile or portable. Such technologies are available but that is not our business today. I do not know how much it would cost to put up towers or to support that kind of mobile satellite service for voice or data.

Senator Adams: Are you able to provide any education in northern communities through computers with your satellite service?

Mr. Maduri: Once a school or student has broadband access, it would be well within their ability to surf the Internet and participate in an educational process. We provide access in that setting, and once they have access they can take part in online learning.

Senator Adams: The Nunavut education system is in English, French and Inuktitut.

Senator Eyton: I want to pick up on the question relating to your financing, which sounds like a remarkable achievement.

You infer you have been around three or four years and your first capital was raised three or four years ago?

Mr. Maduri: The first capital to start the business, but we have been raising capital constantly. With one window where we were challenged, we have been raising it fairly constantly through the last three and half years. As most people know, telecom is a very capital-intensive business, and we are burning a lot of capital to get customers.

M. Maduri : L'équipement est crucial compte tenu de tout le capital qui doit être investi dans les satellites et dans les stations terrestres. Ce qui reste du capital investi dans le réseau est affecté à l'antenne parabolique, qui ressemble beaucoup à une antenne parabolique de télévision par satellite installée sur un toit. Pendant que nous cherchons des partenaires dans les collectivités rurales et dans le Nord, nous avons besoin d'un fonds de roulement car en fin de compte, les antennes paraboliques sont vendues aux clients qui sont les utilisateurs finaux. Le besoin de fonds pour nos partenaires détaillants n'est pas très élevé. La plupart des fonds sont affectés à l'équipement dans l'espace ou aux stations terrestres.

Le sénateur Adams : J'ai un téléphone cellulaire de Bell Canada. Quand je vais au chalet, je capte toujours un signal à l'extérieur. Si je reste dans le chalet, je ne capte pas de signal. Combien coûterait l'installation d'une tour dans le Nord? Il est fréquent que des véhicules tombent en panne ou que des gens se perdent dans des tempêtes de neige à moins 60 degrés Celsius. Nous devons alors les chercher. Il existe certains téléphones satellite et services à large bande. Nous pouvons transporter de petits émetteurs de la taille d'un téléphone pour faciliter la localisation d'une personne perdue.

M. Maduri : Comme nous l'avons mentionné au sujet des services satellite et sans-fil, il s'agit de technologies fixes. Nos services sont fournis à un point fixe. La technologie que nous utilisons n'est pas une technologie mobile ou portative. De telles technologies sont disponibles, mais nous ne travaillons pas avec celles-ci. Je ne sais pas combien il en coûterait pour installer des tours ou soutenir ce type de services satellite mobiles pour la voix ou les données.

Le sénateur Adams : Est-ce que votre service satellite permet d'offrir des services d'éducation par ordinateur dans les collectivités du Nord?

M. Maduri : Lorsqu'une école ou un étudiant dispose d'un accès à large bande, il lui est possible de naviguer sur le web et de participer à un processus éducatif. Nous offrons un tel accès dans cette région. Lorsqu'un accès à ce service est disponible, ils peuvent participer à l'apprentissage en ligne.

Le sénateur Adams : Le système d'éducation du Nunavut est en anglais, en français et en inuktitut.

Le sénateur Eyton : J'aimerais revenir sur la question portant sur votre financement, qui semble être une réalisation remarquable.

Vous laissez entendre que vous existez depuis trois ou quatre ans et que vous avez commencé à réunir des capitaux il y a trois ou quatre ans. C'est bien ça?

M. Maduri : Les premiers fonds nécessaires pour démarrer l'entreprise, mais on continue constamment à réunir des capitaux. À l'exception d'une période où nous avons connu des difficultés, nous avons constamment réuni des capitaux au cours des trois dernières années et demie. Comme la plupart des gens le savent, le domaine des télécommunications est un domaine à forte concentration de capital, et il faut dépenser beaucoup d'argent pour obtenir des clients.

Senator Eyton: It is remarkable you were able to raise \$35 million last year in tough times. You waffled a bit, but you talked about raising the money in Canada and the U.S. What is the division there? How much in each country overall?

Mr. Maduri: There is a healthy mixture of both Canadian and U.S.

Senator Eyton: You will not say? It is a remarkable achievement. What was your business story when you went out? You attracted the money. You told them a story. It probably related to cost and number of subscribers you might have onside. You told us you have 100,000 now. Was that your story in the last year or two?

Mr. Maduri: Senator Fox will remember the cellular business. We are not creating the demand for broadband. When we come into a community, there are lists. You have to know how sad we are when we have to put a stop sell on a community. We are not creating the demand for broadband. First, it is a proven fact, and what we had going for us at the time was we completed the research, as I mentioned. Point number one is broadband everywhere is an inevitability.

Senator Eyton: My question was: Are you on plan?

Mr. Maduri: Are we on plan? No, we are not on plan. We are a little behind in that we are being challenged a bit in certain markets in terms of getting spectrum and that is holding us back. Beyond that, on the satellite side, we are on plan. We could be doing better on wireless.

Senator Eyton: Where will you be five years from now? How ambitious are you?

Mr. Maduri: How ambitious are we? The question can be answered by looking at a map of Canada and understanding that the number of households that exist within low population density is our market, and we think it is a very big market and much larger than 100,000 households.

Senator Eyton: How much bigger do you think?

Mr. Maduri: It is multiples of 100,000.

Senator Eyton: Talking about your marketplace now, I am a rookie. I am not a technocrat. You talked about the distinction between rural and urban, but I understand you have a hybrid service where you marry together the pieces that make sense in any particular geography. You have wireless and fibre and at least prospectively you have satellite. It strikes me that that combination means everywhere. How do you define rural and urban? There is reference in your presentation to Oshawa. There

Le sénateur Eyton : Il est remarquable de constater que vous avez été en mesure de réunir 35 millions de dollars l'an dernier en cette période difficile. Vous avez parlé un peu pour ne rien dire, mais vous avez dit avoir réuni de l'argent au Canada et aux États-Unis. Quelle proportion est attribuable à chaque pays? En tout, combien d'argent avez-vous amassé dans chaque pays?

M. Maduri : Il y a un équilibre sain entre le Canada et les États-Unis.

Le sénateur Eyton : Vous ne voulez pas nous le dire? C'est une réalisation remarquable. Comment a commencé votre aventure commerciale? Vous avez attiré l'argent. Vous leur avez raconté une histoire. Elle portait sans doute sur le coût et le nombre d'abonnés que vous pourriez avoir en jeu. Vous nous avez dit que vous en aviez maintenant 100 000. Quelle histoire racontiez-vous l'an dernier ou il y a deux ans?

M. Maduri : Le sénateur Fox se rappellera de l'industrie du cellulaire. On ne crée pas la demande pour la large bande. Quand on arrive dans une collectivité, des listes existent. Vous devez savoir à quel point cela nous attriste quand on doit cesser la vente dans une collectivité. On ne crée pas la demande pour la large bande. La chose est avérée. Comme je l'ai mentionné, ce qui jouait en notre faveur à cette époque c'est la recherche que nous avons effectuée. Le premier point est que la disponibilité de la large bande dans toutes les régions est inévitable.

Le sénateur Eyton : Ma question était : « Respectez-vous votre plan? »

M. Maduri : Si nous respectons notre plan? Non, nous ne le respectons pas. Nous sommes un peu en retard, car nous connaissons quelques difficultés dans certains marchés relativement à l'obtention d'un spectre et cela nous freine. Sinon, pour ce qui est du service satellite, nous respectons notre plan. Nous pourrions avoir de meilleurs résultats avec le service sans fil.

Le sénateur Eyton : Où en serez-vous dans cinq ans? À quel point êtes-vous ambitieux?

M. Maduri : À quel point sommes-nous ambitieux? On peut répondre à la question en observant une carte du Canada et en tenant compte du fait que les ménages qui se trouvent dans des collectivités à faible densité constituent notre marché. Nous croyons qu'il s'agit d'un marché considérable qui représente bien plus que 100 000 ménages.

Le sénateur Eyton : Plus important dans quelle mesure croyez-vous?

M. Maduri : Je parle de multiples de 100 000.

Le sénateur Eyton : Parlons maintenant de votre marché. Je suis un néophyte. Je ne suis pas un gourou technologique. Vous avez parlé de la distinction entre le service rural et le service urbain, mais je crois comprendre que vous offrez un service hybride là où vous regroupez les éléments utiles à une région géographique donnée. Vous offrez le service sans fil et le service par fibre optique et, éventuellement, vous offrirez le service satellite. Ce qui me frappe, c'est que cette combinaison de services

are some of the outlying regions of Oshawa but I am sure there is overlap. In some places you are competing with other conventional services.

Mr. Maduri: We tend to focus on markets that are unserved. As an aside, the U.S. government providing funding of \$350 million to map the U.S. in order to guide their \$7.2-billion rural broadband stimulus program. I would say mapping is a critical part. We map the markets to identify where the greatest potential is in terms of unserved households. We use mapping to make sense of where the density works for wireless, and then where it does not work for wireless, the balance of the market is satellite.

Senator Eyton: You have said satellite is coming along, so in effect it covers everything, does it not?

Mr. Maduri: In 2011, we believe we will be in a scenario where customers by and large we hope will not care about which technology but rather about the value proposition. When the cost structure of satellite improves, we believe we will be in a situation of two technologies hopefully delivering one value proposition, and that is what customers will care about.

Senator Eyton: Where there is overlap and head-to-head competition, how do you fare in the some of the examples you have now?

Mr. Maduri: In most of our wireless markets we have competition.

Senator Eyton: I am talking about competition against the big guys, and you run into probably Rogers in Oshawa, for example.

Mr. Maduri: In the markets we serve, we do not tend to see the big guys. It is usually other players who look like us.

Senator Eyton: Who will it be in Oshawa?

Mr. Maduri: I believe the example was Ottawa. There are areas where we might overlap, but by and large the markets we are in are markets where we do not see the big guys.

Senator Eyton: With satellite coming in, I assume there will be more overlap.

Mr. Maduri: Yes, more overlap between wireless and satellite.

Senator Eyton: In terms of your provision of your service, your signal is as good as or better than other technologies and other providers?

signifie que vous pourrez les offrir partout. Comment définissez-vous les services ruraux et urbains? Dans votre présentation, vous faites référence à Oshawa. Il y a certaines régions éloignées d'Oshawa, mais je suis certain qu'il y a chevauchement. En certains endroits, vous êtes en concurrence avec d'autres services conventionnels.

M. Maduri : Nous préférons mettre l'accent sur les marchés qui ne sont pas encore desservis. J'aimerais ouvrir une parenthèse. Le gouvernement américain a fourni un financement de 350 millions de dollars pour recenser les besoins aux États-Unis en vue d'orienter leur programme de stimulation de large bande en milieu rural de 7,2 milliards de dollars. À mon avis, le recensement des besoins est une activité essentielle. On recense les besoins des marchés pour cerner les endroits où on retrouve le plus de ménages qui ne sont pas encore desservis. Nous utilisons le recensement des besoins pour comprendre où la densité permet d'offrir un service sans fil et où elle ne le permet pas, le reste du marché étant servi par le service satellite.

Le sénateur Eyton : Vous avez dit que le service satellite s'en venait également. Dans les faits, il couvre tout. Est-ce bien ça?

M. Maduri : En 2011, nous croyons que nous serons dans une situation où, nous l'espérons, les clients ne seront plus préoccupés par le choix de la technologie, mais plutôt par la proposition de valeur. Lorsque la structure des coûts du satellite s'améliorera, nous croyons que nous pourrions offrir une même proposition de valeur pour deux technologies. C'est cela qui intéressera les clients.

Le sénateur Eyton : Lorsqu'il y a chevauchement et concurrence directe, de quelle manière établissez-vous les tarifs des exemples que vous avez en ce moment?

M. Maduri : Nous avons de la concurrence dans la majorité de nos marchés sans fil.

Le sénateur Eyton : Je parle de la concurrence contre les gros joueurs. À Oshawa, par exemple, vous êtes sans doute en concurrence avec Rogers.

M. Maduri : Dans les marchés où nous offrons notre service, il est rare que nous voyons de gros joueurs. Nous sommes habituellement en concurrence avec d'autres joueurs de notre calibre.

Le sénateur Eyton : Qui est votre concurrent à Oshawa?

M. Maduri : Je crois que l'exemple était plutôt Ottawa. Il est possible qu'il y ait chevauchement dans certains secteurs, mais dans l'ensemble, les marchés dans lesquels nous évoluons ne comptent pas de gros joueurs.

Le sénateur Eyton : Avec la venue du service satellite, je suppose qu'il y aura davantage de chevauchements.

M. Maduri : Oui, il y aura plus de chevauchements entre le service sans fil et le service satellite.

Le sénateur Eyton : En ce qui a trait au service que vous offrez, votre signal est-il similaire à celui des autres technologies et des autres fournisseurs ou est-il meilleur?

Mr. Maduri: We have a very reliable wireless service and satellite service. Where we struggle is in certain areas where there is not backbone or where the backbone requires us to hop — a technological term. That means that if there is backbone in a community and we cannot get to it, we have to put in radio links to get to it, so we put in what is called radio hops. In those situations, we are at greater risk of reliability.

One of the most significant things that government could do if they wanted to better enable higher quality, more available broadband in rural communities, is to assist the process of getting more backbone — hardened, scalable, reliable backbone. One of the biggest challenges to our reliability is when a backbone network goes down — a backhaul link is what we call it — it impacts reliability for all the customers in the community. Otherwise, radio is a very stable technology.

Senator Eyton: Would the same thing apply to a speedier signal?

Mr. Maduri: Yes. Wireless has the capabilities to deliver large package — 8- or 10-meg. It is all a function of economics and demand.

Senator Eyton: There is a lot going on in this area. You are very entrepreneurial. Do you expect there will be some consolidation in the industry in years ahead?

Mr. Maduri: That is hard to say. Right now it is still a big market. The federal program — the \$225 million — will encourage more people to invest, we hope, and come into the category. I do not know if we are at the stage where the industry has reached maturity and there is no more opportunity. I would assume that would be where you would see what they call rollups. From our standpoint, of the 108,000 customers we have, there might be a total of 4,000 or so that we have acquired and mostly in situations where we wanted access to a tower. We wanted to bring a partner on board who was a great local business person, running their own business, but ultimately we saw value in them as dealer representing our service.

At this point, the vast majority of our growth has been organic. As I look forward, the opportunity for organic growth would occur just to focus on building our own network that we are comfortable with as opposed to acquiring and consolidating other players. One of challenges when you acquire another player is you adopt their technology and then you have to change it. That is time consuming and expensive. We have done it, and I cannot say if we have done it well. Integrating any company is challenging but particularly so if you are on different technology platforms. There is a lot of market opportunity and a lot of rural Canadians

M. Maduri : Nous offrons des services sans fil et satellite très fiables. Là où on a plus de difficultés, c'est dans certains secteurs où il n'y a pas de réseau d'infrastructure ou dans les secteurs où le réseau d'infrastructure nous oblige à faire des bonds — il s'agit d'un terme technologique. Cela signifie que s'il y a un réseau d'infrastructure dans une collectivité, mais que nous sommes incapables de l'atteindre, on doit utiliser des interfaces radio pour ce faire. Nous utilisons donc ce qu'on appelle des bonds radioélectriques. Dans de telles situations, on court plus de risque que notre service ne soit pas aussi fiable.

Pour qu'un service de plus grande qualité soit offert et que le service à large bande soit davantage disponible dans les collectivités rurales, le gouvernement pourrait faciliter le processus d'obtention d'infrastructures — des infrastructures plus robustes, plus fiables et extensibles. Parmi les obstacles à la fiabilité de notre service, on compte les pannes des réseaux d'infrastructure qu'on appelle des liaisons terrestres. De telles pannes influent sur la fiabilité du service offert aux clients d'une collectivité. Sinon, la technologie radio est très stable.

Le sénateur Eyton : Est-ce que la même chose s'appliquerait à un signal plus rapide?

M. Maduri : Oui. La technologie sans fil permet d'offrir des forfaits plus complets, c'est-à-dire de 8 ou 10 mégaoctets. Tout est fonction de l'économie et de la demande.

Le sénateur Eyton : Il se passe beaucoup de choses dans ce domaine. Vous connaissez très bien le milieu des entrepreneurs. Prévoyez-vous des regroupements dans l'industrie dans les prochaines années?

M. Maduri : C'est difficile à dire. En ce moment, c'est encore un gros marché. Nous espérons que le programme fédéral — les 225 millions de dollars — encouragera davantage de gens à investir et qu'ils se joindront à cette catégorie. Je ne sais pas si nous en sommes arrivés à l'étape où l'industrie a atteint sa maturité et où il n'y a plus aucune possibilité. C'est alors, je crois, qu'on assisterait à ce qu'on appelle des regroupements. En ce qui nous concerne, sur nos 108 000 clients, il y en aurait environ 4 000 que nous avons eus par acquisition, la plupart du temps dans des situations où nous voulions avoir accès à une tour. Nous voulions prendre à notre service un partenaire qui aurait été un grand entrepreneur local à la tête de sa propre entreprise, mais finalement, nous avons constaté que les personnes de ce genre nous seraient précieuses en tant que concessionnaires assurant nos services.

Jusqu'ici, notre croissance a été essentiellement d'ordre organique. Dorénavant, la possibilité de croissance organique se situerait au niveau de la mise sur pied de notre propre réseau, avec lequel nous serions à l'aise, par opposition à l'acquisition et au regroupement d'autres intervenants. L'un des problèmes qui se posent lorsqu'on fait l'acquisition d'un autre intervenant, c'est qu'on acquiert également sa technologie et qu'il faut en changer. C'est un processus coûteux en temps et en argent. Nous l'avons fait et je ne saurais dire si nous nous en sommes bien tirés. Toute intégration d'une autre entreprise constitue un défi, mais c'est

who want the service. Our focus is getting more service out to more customers and continuing to improve reliability and our servicing capability.

Senator Wallace: Thank you. I want to congratulate you, Mr. Maduri. You not only talk the talk but you walk it as well, and this idea and need to provide broadband to rural areas of the country is very important. You demonstrate that by basing your operation in Woodstock, New Brunswick. I am from New Brunswick so I am extremely happy that you chose New Brunswick and congratulate you for using that example and showing that rural Canada is important to you and is the essence of your success.

In the short period of time you have been in business, your growth seems remarkable. You are providing service in a cost-effective way, one that enables you to make a profit, to provide service to sparsely populated areas that have been overlooked or ignored by the major players.

With the integrated hybrid technology you are using, do you have competitors that are doing the same thing? Where have they been to this point, and do you sense that they are picking up on the direction you have taken? Do you see the competition in what has been your niche market getting more difficult as it goes on?

Mr. Maduri: There are a lot of players in the sector. I can hazard a guess and say there are 100 across Canada. Particularly where we have wireless, there is generally another player in the market.

The federal broadband stimulus, the \$225-million program, will encourage more players to enter the marketplace. There will be good players that have a viable, sustainable business model and there may be other players that do not. That will be the challenge for the public, and for the industry as a category, if those people come in, make commitments and fail.

As we continue to demonstrate success, others will come into the category. I do not see competition lessening; I see continual investment. One of the critical factors is that whatever the rules are, they are clear. When capital does not understand the rules, it shuts down. Any telecom business is difficult to operate — and, particularly, grow — if you do not have access to capital.

Senator Wallace: Without asking you to disclose your business plan, is there anything unique about your model — this integrated hybrid model you are using? Are you doing anything that is unique?

Mr. Maduri: Yes, there is no one else in North America using satellite and wireless together. There are satellite players and wireless players, but no one uses both of them. One of the things

d'autant plus vrai quand les plates-formes technologiques sont différentes. Le marché offre beaucoup de possibilités et beaucoup de Canadiens des régions rurales sont désireux d'avoir le service. Notre objectif est d'offrir davantage de services à un nombre plus grand de clients ainsi que d'accroître la fiabilité du service et notre capacité d'en assurer le maintien.

Le sénateur Wallace : Merci. Je tiens à vous féliciter, monsieur Maduri. Vous savez joindre le geste à la parole et cette idée d'offrir la haute vitesse dans les régions rurales du pays est très importante et elle répond à un besoin. Vous en faites la démonstration en installant l'administration de votre entreprise à Woodstock, au Nouveau-Brunswick. Je suis originaire du Nouveau-Brunswick et je suis très heureux de votre choix de cette province. Je vous félicite d'avoir choisi cet exemple et pour avoir montré que le Canada rural est important pour vous et qu'il est le lieu essentiel de votre réussite.

Vous êtes en affaires depuis peu, mais au cours de cette brève période, vous avez connu une croissance remarquable. Le service que vous offrez présente un bon rapport qualité-prix, il vous permet de faire des bénéfices tout en assurant un service à des régions peu densément peuplées qui ont été négligées ou délaissées par les grosses compagnies.

Est-ce que certains de vos concurrents utilisent comme vous la technologie hybride intégrée? Où en sont-ils et avez-vous l'impression qu'ils se sont engagés dans la même direction que vous? Avez-vous l'impression que la concurrence devient plus forte avec le temps dans le créneau que vous avez choisi?

M. Maduri : Il y a beaucoup d'intervenants dans le secteur. Si je tente une approximation, je dirais qu'il y en a une centaine au Canada. C'est généralement là où l'on offre le sans-fil que nous sommes face à un concurrent.

Le programme fédéral d'encouragement de la mise en service de la haute vitesse, le programme de 225 millions de dollars, attirera encore davantage d'intervenants sur le marché. Certains seront à la hauteur et seront dotés d'un modèle d'affaires viable et durable, mais ce ne sera peut-être pas le cas pour certains autres. C'est là que sera le défi pour le public et pour la catégorie industrielle, si ces intervenants arrivent sur le marché, prennent des engagements et échouent.

Au fur et à mesure que notre succès se confirmera, d'autres intervenants seront attirés par le secteur. Je n'entrevois pas de baisse de la concurrence; j'entrevois une continuation de l'investissement. L'un des facteurs d'une importance capitale est la clarté des règles, quelles qu'elles soient. Si une entreprise ne comprend pas les règles, elle ferme ses portes. Toute entreprise de télécommunications est difficile à exploiter — et en particulier à faire croître — si on n'a pas accès à des capitaux.

Le sénateur Wallace : Sans vous demander de divulguer votre plan d'affaires, y a-t-il quelque chose de distinctif dans votre modèle — le modèle hybride intégré que vous utilisez? Faites-vous quelque chose qui n'a pas sa pareille ailleurs?

M. Maduri : Oui, aucune autre entreprise en Amérique du Nord n'utilise à la fois le satellite et le sans-fil. Certaines entreprises utilisent le satellite et d'autres, le sans-fil, mais

that has been very effective is when we launched satellite, it would be an early indicator as to where there was opportunity. One of our commitments to customers was if you come on to the network on satellite, as we rolled out our wireless, we would move you to the better value proposition.

One of the challenges with wireless is that it is an imperfect footprint. When you put up a tower based on topography, you have what we call “vertical clutter” — trees. You have spots, just as with cellular, where you cannot get service.

In our business, when a dealer and installer are running out six or eight kilometres to get to a customer’s home and cannot deliver service because of the challenges of topography and terrain, you have problems. You have both an unhappy customer who has been looking forward to having broadband and a dealer who is probably out-of-pocket quite a bit of money. It take be as much as half a day to get there and back. When you think of range roads in the Prairies, it is six to eight kilometres as the crow flies, but not as you run up Range Road 35 and across and down.

One thing that has enabled us to do is deal with the issue of windshield time, so that the dealer — our representative — always has a solution. If they cannot get them on wireless, they can get them on satellite.

The combination of the two technologies has been helpful. Over time, as satellite becomes more cost effective, we will be in a situation where a customer will have a value proposition. They will not care whether the service is wireless or satellite; they will care about the speed they get, the amount of throughput they get and the applications they can run on it. In that situation, I believe the two will be very comparable.

The other thing that is unique about the company — maybe not unique, but fairly different from a lot of the players — is that the Barrett family who started the company are long-term distributors of a variety of electronic products. They were early pioneers in the satellite TV business — Direct Choice, which became Star Choice. They developed an affinity for working with local business people.

We do not have our own salespeople in the community; they are local business people — akin to the local geek squad or computer jockey, the person who supports local business people and residents with their computer needs. There is a profile to the dealer. We think that is an advantage over trying to do this through telemarketing, particularly in remote communities. Having our own people would not be cost effective. Those are probably two of the most important elements.

aucune n’utilise les deux à la fois. Le lancement du service par satellite a eu le très grand avantage de nous indiquer tôt où se trouvaient les possibilités. L’un des engagements que nous avons pris à l’endroit des clients était que s’ils choisissaient le réseau de diffusion par satellite, nous les ferions profiter de la proposition la plus avantageuse entre le sans-fil et le satellite.

L’un des défis inhérents au sans-fil est qu’il s’agit d’une empreinte imparfaite. Quand on installe une tour en tenant compte de la topographie, il se produit un phénomène de perturbation verticale causé par la présence d’arbres. Il y a des endroits où le service ne se rend pas, comme dans le cas des téléphones cellulaires.

Dans notre secteur d’activité, si le vendeur et l’installateur doivent parcourir six ou huit kilomètres pour se rendre chez le client et s’il est impossible de lui fournir le service en raison des particularités de la topographie et du terrain, on a un problème. Il y a d’un côté un client frustré qui avait hâte d’avoir le service à haute vitesse et de l’autre, un vendeur qui devra probablement déboursé pas mal d’argent de sa poche. Ça peut prendre pas moins d’une demi-journée pour se rendre chez le client et en revenir. Si on prend les routes de rang des Prairies, cela fait de six à huit kilomètres à vol d’oiseau, mais pas quand on emprunte la route 35, et qu’il faut faire un détour par le travers puis descendre.

L’une des mesures qui nous ont permis de composer avec la question du temps de déplacement, c’est de faire en sorte que le concessionnaire — notre représentant — ait toujours une solution à offrir. S’il n’est pas possible d’assurer le service sans fil, il y a l’option du satellite.

La combinaison des deux technologies a été utile. Avec le temps, au fur et à mesure qu’augmentera la rentabilité du service, nous serons en position de faire une proposition de valeur au client. Il lui importera peu que le service soit offert par le sans-fil ou par satellite; ce qui lui importera, ce seront la vitesse, le débit et les applications auxquelles il pourra avoir accès. Dans cette situation, les deux seront très comparables, à mon avis.

L’autre exclusivité de l’entreprise — peut-être pas une exclusivité mais quelque chose qui nous distingue passablement de nombre des autres intervenants — est que la famille Barrett, qui a créé la compagnie, est depuis longtemps un distributeur de toute une gamme de produits électroniques. C’est elle qui a ouvert la voie à la télévision par satellite — Direct Choice, qui est devenue Star Choice. Elle a développé une habileté à travailler avec les gens d’affaires locaux.

Nous n’avons pas nos propres représentants dans la collectivité; ce sont des gens d’affaires locaux — des espèces d’accros de la technologie, des cybermaniaques, des personnes qui viennent en aide aux gens d’affaires locaux et aux résidents quand ils ont besoin de services en informatique. Il y a un profil du concessionnaire. Nous pensons qu’il est plus avantageux de recourir à ces personnes que de faire appel au télémarketing, en particulier dans les collectivités éloignées. Ce serait coûteux pour nous d’avoir notre propre équipe sur place. Voilà probablement les deux éléments les plus importants.

Senator Wallace: Obviously, your success is dependent upon having a successful dealer network. As you say, through Barrett's experience, you were well on your way with that.

Mr. Maduri: It is hard to find a rural community in Canada that does not have a well-entrenched, local, IT, satellite-focused, TV-focused provider of service. In most cases, those are our folks.

Senator Fox: I have one question or maybe two, not necessarily for an answer tonight because time is running out. First, at the beginning of your presentation, you mentioned a position you took with Industry Canada to the effect that if you were to roll out in certain areas, you would start with the most underserved in the country. Do you have a paper on that and, if so, could you favour us with it?

Second, there are thousands of communities that are underserved in this country, some of them very distant communities. Is there any role for those communities to play to increase the speed of rollout?

I come back to the Cancom model. Is there potential for that type of model, either through the municipality or a cooperative that would own the downlink and, as in the Cancom model, would rebroadcast the signal?

Mr. Maduri: On the first question, the mapping, we have the entire country mapped. That has been a critical part of calculating how much satellite capacity we need, where we build wireless and where we focus our capital dollars. It is absolutely critical.

We started the business initially by using more intuitive methods that did not prove to be very effective. In the early days, we used to call into communities, call a certain sampling of customers and ask them if they had broadband. It was surprising how inaccurate that was. Ultimately, it was the mapping methodology we use today that got us there.

The challenge you have with public sector is what is the message you want to send to the private market? There are lots of examples in Canada and U.S. where public organizations have engaged in telecom. It would be interesting to do the report card on how well they have thrived or survived.

One of the advantages of the satellite capability is that it does not require a lot of on-the-ground equipment. It is in the sky and when it goes up, it goes up in one quantum size. It creates the opportunity for local business people to be dealers; and most of the dealers we have play beyond just access. They are on the IT

Le sénateur Wallace : Votre réussite tient donc à l'existence d'un réseau efficace de concessionnaires. Comme vous avez dit, l'expérience de la famille Barrett vous a donné un sérieux coup de pouce.

M. Maduri : Il est difficile de trouver une collectivité rurale au Canada où il n'y a pas de fournisseur de services local bien enraciné qui offre localement des services de TI, de diffusion par satellite et de télédiffusion. Dans la plupart des cas, ce sont des gens à nous.

Le sénateur Fox : J'ai une question ou peut-être deux, mais je n'attends pas forcément de réponse ce soir parce que le temps commence à manquer. Premièrement, au début de votre exposé, vous avez mentionné la position que vous avez exprimée à Industrie Canada selon laquelle, si vous deviez vous implanter dans certaines régions, vous commenceriez par les plus mal desservies du pays. Est-ce que vous avez un document à ce sujet et, si tel est le cas, auriez-vous l'obligeance de nous le communiquer?

Deuxièmement, il y a dans ce pays des milliers de collectivités qui n'ont accès à aucun service et il s'agit dans certains cas de collectivités très éloignées. Y a-t-il quelque chose que ces collectivités peuvent faire pour accélérer la mise en place du service?

Je reviens au modèle Cancom. Serait-il possible de mettre en place un modèle semblable, par l'intermédiaire de la municipalité ou d'une coopérative qui serait propriétaire de la liaison descendante et qui, comme dans le modèle Cancom, assurerait la rediffusion du signal?

M. Maduri : Pour répondre à la première question, la cartographie, nous avons fait cartographier la totalité du pays. Ce facteur a été un élément d'une importance capitale pour le calcul de la capacité satellitaire dont nous avons besoin, pour déterminer le lieu d'implantation du sans-fil et le secteur où nous investirons nos capitaux. C'est d'une importance absolument capitale.

À nos débuts dans ce secteur d'activité, nous avons eu recours à des méthodes davantage intuitives qui se sont révélées inefficaces. À l'époque, nous appelions dans les collectivités, nous communiquions avec un certain échantillon de clients et nous leur demandions s'ils étaient dotés de la haute vitesse. L'inexactitude de cette méthode était surprenante. Finalement, c'est la méthode de la cartographie que nous utilisons aujourd'hui qui nous a permis de prendre pied dans ces endroits.

Le défi à relever dans le cas du secteur public est de savoir quel est le message que l'on veut envoyer au marché privé. Il existe de nombreux exemples au Canada et aux États-Unis d'organisations publiques s'occupant de télécommunications. Il serait intéressant d'établir leur bulletin de notes, c'est-à-dire de déterminer dans quelle mesure elles ont prospéré ou survécu.

L'un des avantages de la diffusion par satellite est qu'elle n'exige pas beaucoup d'équipement terrestre. Tout est installé dans le ciel et quand ça monte, c'est par blocs d'énergie. Cette technologie donne aux gens d'affaires locaux, la possibilité de devenir concessionnaires et la plupart des concessionnaires qui

side; they are supporting their customers beyond just Internet access. In my view, there is a significant local economic development opportunity through those dealers.

Senator Eyton: You have ambitious plans. You want to grow, which requires capital. Are you confident that the capital you require in order to grow your business as you plan and hope for is available?

Mr. Maduri: I am confident. I would emphasize two things. The first is that it is absolutely critical that we know the rules. The rules should be technologically neutral to the best extent possible and whatever engagement of government is competitively neutral. There are some key principles.

The second point is I spent 13 years working for Ted Rogers and I understand well it is a business where you have to raise capital. We have a team of people who know how to raise capital. We are looking for the right rules. Hopefully, we will not see another Q4 of 2008 or a Q1 of 2009 for a long time. We have raised capital through that period, and I am confident we will continue to raise capital as long as we know the rules. We are not inventing the need for broadband. It is there. We are servicing it, and we are finding the technology and business model that allows us to prosecute the opportunity profitably.

The Chair: Thank you, Mr. Maduri. The information you have given us has been beneficial for all of us and will be helpful in our study.

Mr. Maduri: Thank you very much.

[Translation]

The Chair: We now move to our study of the Department of Public Works and Government Services Canada user fees amendment proposal for services relating to the Esquimalt graving dock, dated May 20, 2009, pursuant to the User Fees Act.

[English]

Our witnesses tonight are Mr. John McBain, Associate Assistant Deputy Minister, Real Property Branch, and Ms. Bonnie MacKenzie, Director General, Engineering Assets Strategy, from Public Works and Government Services Canada.

Welcome to our committee. Will we hear from you both?

John McBain, Associate Assistant Deputy Minister, Real Property Branch, Public Works and Government Services Canada: Yes. I will start.

Thank you for the opportunity to be here with you this evening. It is my privilege to be the Associate Assistant Deputy Minister for the Real Property Branch. Many of you may know

travaillent pour nous ne s'occupent pas que d'accès. Ils s'occupent de TI et ils assurent des services de soutien auprès de leurs clients en dehors du seul service Internet. À mon avis, ces concessionnaires ouvrent d'intéressantes possibilités de développement économique.

Le sénateur Eyton : Vous avez des plans ambitieux. Vous voulez vous développer, ce qui demande des capitaux. Croyez-vous que les capitaux dont vous avez besoin pour faire croître votre entreprise comme vous l'envisagez et l'espérez soient disponibles?

M. Maduri : Je le crois. Je tiens à souligner deux choses. La première est qu'il est absolument essentiel que nous connaissions les règles. Les règles doivent dans la mesure du possible être neutres quant à la technologie et tout engagement de la part du gouvernement doit être neutre pour ce qui est de la concurrence. Il existe certains principes clés.

Le deuxième est que j'ai travaillé pendant 13 ans pour Ted Rogers et que je suis tout à fait conscient que c'est un secteur d'affaires où il faut rassembler des capitaux. Nous avons une équipe de gens qui savent comment rassembler des capitaux. Nous recherchons les règles appropriées. Nous espérons ne plus revoir de systèmes comme Q4, en 2008, ou comme Q1, en 2009. Nous avons recueilli des capitaux au cours de cette période et j'ai bon espoir de pouvoir continuer de le faire dans la mesure où les règles seront connues. Nous ne créons pas le besoin de la haute vitesse. Il est là. Nous offrons ce service et nous nous dotons de la technologie et du modèle d'affaires qui nous permettent d'exploiter les possibilités de façon rentable.

La présidente : Merci, monsieur Maduri. Les renseignements que vous nous avez donnés seront bénéfiques pour tous et nous seront utiles pour notre étude.

M. Maduri : Merci beaucoup.

[Français]

La présidente : Nous passons maintenant à l'étude de la proposition de modification des frais d'utilisation du ministère des Travaux publics et Services gouvernementaux Canada concernant les services offerts à la cale sèche d'Esquimalt, daté le 20 mai 2009, conformément à la Loi sur les frais d'utilisation.

[Traduction]

Nos témoins de ce soir sont M. John McBain, sous-ministre adjoint délégué, Direction générale des biens immobiliers, et Mme Bonnie MacKenzie, directrice générale, Stratégie de gestion des ouvrages techniques, de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada.

Bienvenue à la séance de notre comité. Est-ce que vous prendrez tous les deux la parole?

John McBain, sous-ministre adjoint délégué, Direction générale des biens immobiliers, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada : Oui. C'est moi qui vais commencer.

Je vous remercie de l'occasion que vous me donnez de comparaître devant vous ce soir. J'ai l'honneur d'être le sous-ministre adjoint délégué de la Direction générale des biens

Public Works as a custodian of office space. We house 240,000 public servants in 1,800 locations across the country, but we also are a significant custodian of another type of asset called engineering assets.

Since 1841, when the department was created, we have been involved in developing the infrastructure of the country. We include in our inventory bridges, roads, dams and another category of assets called specialized assets, which include, for example, the Alaska Highway but also, most importantly, the Esquimalt Graving Dock. We are here this evening to speak with you about a proposal to adjust the fees on it. It is the most important strategic and economic asset in our inventory. It is my pleasure to introduce to you Ms. Bonnie MacKenzie, our Director General responsible for that portfolio of assets. She will take you through the deck that we will discuss with you.

Bonnie MacKenzie, Director General, Engineering Assets Strategy, Public Works and Government Services Canada: Thank you. It is a privilege to be here.

I would like to take you through the process that we followed to amend the tariff fees for the Esquimalt Graving Dock. We did it in accordance with the User Fees Act, a new act that came into being in 2004. It sets out a rigorous process.

The Esquimalt Graving Dock is the largest deep sea, shipbuilding repair facility on Canada's West Coast. It is located on Vancouver Island, near Victoria in the municipality of Esquimalt. It is the only open access, multi-user facility of its kind on the West Coast of the Americas. It is unique in the world. The other docks on the West Coast are what we consider to be closed docks, which means they are owned by a ship repair firm or shipyard and they are closed to any other shipyard.

It is a large dock. It is one of only two on the West Coast that are what we call Panamax size. Any vessel that can go through the Panama Canal can fit into our graving dock. We are easily accessible to the West Coast, the Pacific Gateway. It is on the Strait of Juan de Fuca, so it is accessible to the shipping of both Canada and the United States.

As Mr. McBain said, it is an important asset for the Government of Canada. It provides access for the federal fleet, which includes the military, so it is important for national security. It allows for competition because it provides the essential infrastructure for small and medium repair firms and support firms to the ship repair industry. It supports the federal ship building policy. At any one time, between 200 and 1,000 to 1,500 people are working at the dock. It is an extremely important economic engine for the area.

immobiliers. Beaucoup d'entre vous connaissent le rôle de gardien de locaux à bureaux que joue le ministère des Travaux publics. Nous logeons 240 000 fonctionnaires à 1 800 endroits au Canada, mais le Ministère est également le gardien d'un autre type de biens, qu'on appelle les ouvrages techniques.

Depuis 1841, soit depuis la création du ministère, nous avons participé à l'établissement d'infrastructures au pays. Nous comptons dans notre inventaire des ponts, des routes, des barrages et d'autres catégories de biens, dits biens spécialisés, qui englobent, par exemple, l'autoroute de l'Alaska mais également l'ouvrage le plus important, la cale sèche d'Esquimalt. Nous sommes réunis ici ce soir pour discuter d'une proposition de modification des frais d'utilisation de cette installation. En fait, il s'agit du bien stratégique et économique le plus important qui figure dans notre inventaire. C'est donc avec plaisir que je vous présente Mme Bonnie MacKenzie, notre directrice générale responsable de ce portefeuille de biens. Elle passera en revue avec vous le document d'information dont nous discuterons ultérieurement.

Bonnie MacKenzie, directrice générale, Stratégie de gestion des ouvrages techniques, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada : Merci. C'est un privilège d'être parmi vous aujourd'hui.

J'aimerais passer en revue avec vous le processus que nous avons suivi pour modifier les frais d'utilisation de la cale sèche d'Esquimalt. Ce processus a été mené en conformité avec la Loi sur les frais d'utilisation, une nouvelle loi entrée en vigueur en 2004 qui prescrit un processus rigoureux.

La cale sèche d'Esquimalt est la plus grande installation de construction de navires océaniques de la côte Ouest du Canada. Elle est située sur l'île de Vancouver, près de Victoria, dans la municipalité d'Esquimalt. Cette cale sèche, seule installation à utilisateurs multiples et à accès libre du genre, est située sur la côte Ouest de l'Amérique. Elle est unique au monde. Les autres cales sont considérées « fermées », ce qui signifie qu'elles appartiennent à une entreprise de réparation de navires ou à un chantier naval et qu'elles ne sont accessibles par aucun autre chantier naval.

Cette cale sèche est grande, en fait, elle est l'une des deux plus grandes de la côte Ouest en mesure d'accueillir des navires Panamax. Tout navire qui peut passer par le canal de Panama peut entrer dans notre cale sèche, laquelle est facilement accessible par la côte Ouest, le pont d'entrée du Pacifique. Elle est située dans le détroit de Juan de Fuca, ce qui la rend accessible à la navigation venant tant du Canada que des États-Unis.

Comme M. McBain l'a dit, c'est un bien important pour le gouvernement du Canada. La flotte fédérale, qui englobe les navires militaires, y a accès, donc cette installation est importante pour la sécurité nationale. Elle permet une certaine concurrence étant donné qu'elle offre l'infrastructure essentielle aux petites et moyennes entreprises de réparation de navires et aide l'ensemble de l'industrie de la réparation de navires. En outre, elle appuie la politique fédérale en matière de construction des navires. À tout moment, entre 200 et 1 000 ou 1 500 personnes travaillent à la cale sèche. C'est donc dire que c'est un moteur économique extrêmement important pour la région.

There has been growing concern from stakeholders about the limited shipyard infrastructure capability on the West Coast. It has been diminishing over the years and, without the Esquimalt Graving Dock, the infrastructure that would remain would be monopolistic at best. This is a common user facility. The open access facility provides for a competitive shipbuilding industry because it allows shipyards that do not have infrastructure to be able to bid on ship repair contracts.

Due to the legislative tariff regime of the Esquimalt Graving Dock, fees for the dock are regulated under the Public Works and Government Services Act. It has been very difficult to change the fees. They have not been changed since 1995, so we have been operating at an annual operating loss since that time.

In 1985, the Nielsen Task Force on Program Review recommended that the Government of Canada divest itself of all non-essential land and marine assets that were not core to government programs. This facility then fell on the divestiture list. Because of the divestiture list, it became difficult for us to get funding to maintain this asset. Because of the uncertainty on whether the asset would remain open, it created a difficult situation for the ship repair industry on the coast to make long-term plans or capital funding. As part of the government's recent decision to remove it from the divestiture list, we committed at the time to ensure that we would get it on a self-financing and sustainable financial footprint.

We then proceeded under the process as outlined under the User Fees Act, which requested that we do a thorough and robust consultation process with the users of the dock. We had to do an impact assessment on what a fee increase would mean. We had to look at establishing service standards that the users would agree to and that we would be held accountable for. Finally, we had to look at trying to get compliance and unanimity around the users for a fee increase at this time. At the end of the process, the proposal is to be tabled in the committees, and that is why I am here today.

During the consultation process — and as I said, it was robust and thorough — the users basically felt that to go from a 1995 rate to a 2009 rate in one fell swoop was too economically hard on them. They asked us to phase in the increase over a five-year period, so we are recommending a tariff increase that is stepped over five years.

The other element we have put in with the tariff arrangement is a means of ensuring that we do not fall behind in the future. We have an economic increase built into the rate so that after we

Les intervenants sont de plus en plus préoccupés par la capacité limitée de l'infrastructure des chantiers maritimes sur la côte Ouest. En fait, le nombre de chantiers a diminué au fil des ans et, sans la cale sèche d'Esquimalt, l'infrastructure restante créerait, au mieux, une situation de monopole. Il s'agit d'une installation d'usage commun. Grâce à cette installation à accès libre, nous avons une industrie de construction de navires concurrentielle parce qu'elle permet aux chantiers qui ne possèdent pas une telle infrastructure de soumissionner pour des contrats de réparation de navires.

En raison du régime législatif de frais visant la cale sèche d'Esquimalt, les frais d'utilisation sont régis par la Loi sur les Travaux publics et les Services gouvernementaux. Il a été très difficile de modifier les frais d'utilisation. En effet, ceux-ci sont les mêmes qu'en 1995, ce qui fait que la cale sèche ne couvre pas ses frais d'exploitation annuels depuis ce temps.

En 1985, le Groupe de travail Nielsen chargé de l'examen des programmes avait recommandé au gouvernement du Canada de se dessaisir de tous les biens terrestres et maritimes jugés non essentiels dans le cadre des programmes gouvernementaux. Cette installation s'est donc retrouvée sur la liste des dessaisissements et, en raison de cette liste, il est devenu difficile d'obtenir du financement pour l'entretien de ce bien. L'incertitude quant au maintien de l'exploitation de cette installation a mis l'industrie de la réparation de navires de la côte Ouest dans une situation difficile tant au niveau de la planification à long terme que du financement des immobilisations à cette fin. Dans la foulée de la décision récente du gouvernement d'exclure la cale sèche d'Esquimalt de la directive sur les dessaisissements, nous nous sommes engagés à faire en sorte que cette installation dispose d'un cadre de financement autonome.

Nous avons donc suivi le processus énoncé dans la Loi sur les frais d'utilisation, qui exige la tenue d'un processus de consultation approfondi et rigoureux auprès des utilisateurs de la cale sèche. Nous avons donc réalisé une évaluation des incidences éventuelles d'une augmentation des frais d'utilisation. Nous avons également établi des normes de service acceptables par les utilisateurs et pour lesquelles nous serons tenus responsables. Enfin, nous avons déployé des efforts pour assurer une certaine conformité et unanimité de la part des utilisateurs en ce qui a trait à une augmentation des frais d'utilisation à ce moment-ci. À la fin du processus, la proposition a été déposée devant les comités et c'est pourquoi je suis ici aujourd'hui.

Pendant le processus de consultation qui, comme je l'ai dit, fut rigoureux et approfondi, les utilisateurs nous ont signalé que passer du taux de 1995 au taux de 2009 d'un seul coup était trop difficile sur le plan financier pour eux. Ils nous ont demandé d'augmenter graduellement ces frais sur une période de cinq ans, c'est pourquoi nous recommandons une hausse progressive des frais d'utilisation sur une période de cinq ans.

L'autre élément que nous avons inclus dans l'entente sur les frais d'utilisation est un mécanisme qui nous permet de nous assurer de ne pas accuser de retard à l'avenir. Nous avons donc

reach cost recovery and recover all our costs, we will automatically, every year, increase the rates by the Bank of Canada bond rate.

The act prescribes a lengthy process. We started consultations in 2006 and completed them in 2008. The consultations identified several recommendations that our clients wanted us to look at. The first was that we should increase the ancillary tariffs, which are not the dockage fees per se but all the other utilities, to market or near market at the onset of the increase. The second was that the dock tariffs should be section based and not give a discount for using more than one section, since currently, the dock tariff is weight-based only. It is an unfair and inequitable way of charging for vessels. We have now come up with a blended tariff that is not only weight based, but is also sectional.

Third, as I said, they wanted the tariff increase spread over a five-year period, with increments for the dock charges, and that there would be an adjustment for inflation built into the fees, which we have done.

We charge a booking fee for ship repair firms to bring a vessel into the dock. So their fourth point was that they wanted the fee capped at \$5,000, and that is specifically for federal clients. That is their authority level to make a booking.

Finally, our clients looked at a couple of other items, which, at the end of the consultation, they felt were too difficult to implement.

We are now tabling this. We have done further extensive impact analysis. We have looked at it from not only the type of shipyard but also the type of vessel. We have been able to get agreement from the users. We sent them a formal notice on November 2, 2007, according to the act, which allows them to file a formal complaint. If they had any complaints, those complaints were filed and dealt with and they were then withdrawn. We had acceptance, so all the concerns were addressed.

We are doing this now because we committed to the government that we would get it onto a cost-recovery framework. It is also government policy that we recover costs for all our assets, and we have not been doing that since 1995. The subsidization of this dock has been a significant irritant to most of the shipyards in Canada, and we have been looking at trying to fix

intégré une augmentation financière à la grille des frais d'utilisation de sorte que lorsque nous fonctionnerons par recouvrement des coûts et aurons recouvré tous nos coûts, nous augmenterons automatiquement, chaque année, les frais selon un taux correspondant au taux des obligations de la Banque du Canada.

Le processus décrit dans la loi est laborieux. Nous avons amorcé les consultations en 2006 pour les terminer en 2008. Elles ont permis de cerner plusieurs recommandations que nos clients nous ont demandé d'étudier. La première recommandation vise l'augmentation des frais de services auxiliaires, qui ne sont pas des droits de bassin en soi mais qui concernent tous les autres services, afin d'égaliser la valeur du marché, ou presque, dès le début de l'augmentation. La deuxième recommandation consiste à imposer des frais de cale selon la section et de n'accorder aucune escompte pour l'utilisation de plus d'une section, étant donné qu'actuellement ces frais sont fondés uniquement sur le poids du navire, ce qui est une façon injuste et inéquitable d'imposer des frais aux navires. Nous avons donc conçu une grille de frais mixte qui est non seulement fondée sur le poids mais également sur la section utilisée.

Troisièmement, comme je l'ai dit, les clients souhaitaient une augmentation des frais échelonnée sur une période de cinq ans assortie d'augmentations supplémentaires des frais de cale, et comportant un mécanisme d'ajustement pour tenir compte de l'inflation, recommandation que nous avons retenue.

Nous avons imposé des frais de courtage aux entreprises de réparation de navires qui mettaient un navire en cale sèche. Le quatrième point soulevé est l'imposition d'une limite de frais de 5 000 \$, limite visant spécifiquement les clients fédéraux dont le niveau d'approbation de frais de courtage est limité à ce montant.

Enfin, à la fin des consultations, nos clients ont examiné quelques autres éléments que nous avons jugé trop difficiles à mettre en œuvre.

Voilà en quoi consiste maintenant la proposition que nous vous présentons. Nous avons effectué une analyse des incidences plus poussée. En fait, nous avons procédé à une analyse non seulement du point de vue du type de chantiers mais également du point de vue du type de navires. Nous avons obtenu l'accord des utilisateurs. Le 2 novembre 2007, conformément à la loi, nous leur avons fait parvenir un avis officiel leur permettant de déposer une plainte officielle à cet égard. Le cas échéant, des plaintes ont été déposées et traitées, puis ont été retirées. La proposition a été acceptée, ce qui nous a permis de dire que nous avons répondu à toutes leurs préoccupations.

Nous procédons ainsi maintenant parce que nous nous sommes engagés auprès du gouvernement à adopter un cadre de financement fondé sur le recouvrement des coûts. La politique du gouvernement précise également que nous devons recouvrer nos coûts pour tous nos biens, ce que nous n'avons pas été en mesure de faire depuis 1995. Les subventions accordées à ce

that for them for a long time. We are looking at how we will stabilize the dock for sustainability, now that we know that it will remain as an asset of Canada. The shipyards want us to get on with improving the rates and getting the rates to where they should be so they can do long-term business planning. That is where we are today.

Mr. McBain: Thank you for the opportunity to present our proposal to the committee. We would be pleased to entertain questions at this time.

The Chair: Can you tell the members of the committee how long an average stay for a boat repair is?

Ms. MacKenzie: It varies dramatically, depending on the vessel. Our major classes of vessels are, first, our domestic fleet, which is our federal fleet, which includes all the military vessels, Coast Guard and RCMP boats, et cetera. Normally, when the vessels come into the graving dock, they stay there for quite some time because there is no shift work done. The government, for budget considerations, does not pay for shift work, for overtime or for weekends.

If you are dealing with a cruise ship, for example, or a foreign fleet or a commercial vessel, time is money for them. While the vessel is in a dock, they are not making money, so they get the vessel in and get it out. They work three shifts, 24 hours a day, to get the vessels in and out. The stay for a boat repair varies depending on the type of vessel and the owner of the vessel.

The Chair: Can you tell us how much money an average stay would cost this year, and also in five years, with the amendment of the tariff structure? Would you know?

Ms. MacKenzie: No. Again, that depends on the vessel. Currently, we are making approximately \$6.4 million in revenue a year, and at the end of five years we will be making \$15.4 million, based on our forecasted revenues and the bookings that we have.

The Chair: Due to concerns of the users, you have proposed that changes in the tariffs be phased in over five years. At the end of the five-year period will the Esquimalt Graving Dock be able to compete with other shipyards offering the same kinds of services elsewhere on the West Coast of North America, or even South America?

Ms. MacKenzie: As I said, the dock is unique. All we provide is infrastructure. All the other shipyards have their own dock. When they look at getting a booking or a repair contract in their dock,

chantier ont constitué un irritant important pour la plupart des chantiers maritimes au Canada et nous essayons depuis longtemps de régler cette question avec eux. Nous étudions la façon de stabiliser la situation de la cale sèche de façon durable maintenant que nous savons qu'elle continuera d'être un bien du Canada. Les chantiers maritimes veulent nous voir améliorer notre grille de frais et l'amener au niveau où elle devrait être afin que nous puissions établir des plans d'activités à long terme. Voilà où nous en sommes aujourd'hui.

M. McBain : Merci de me donner l'occasion de présenter notre proposition au comité. Nous serons heureux de répondre à vos questions à ce moment-ci.

Le président : Pouvez-vous dire aux membres du comité combien de temps, en moyenne, un navire reste en cale sèche pour une réparation?

Mme MacKenzie : Cette période varie grandement selon le navire. Nos principales catégories de navires regroupent tout d'abord ceux de notre flotte nationale, notamment les navires fédéraux, soit tous les navires militaires, ceux de la Garde côtière et les bateaux de la GRC. Généralement, lorsque des navires entrent en cale sèche, ils y demeurent pour une bonne période étant donné qu'il n'y a aucun travail par postes. Pour des raisons budgétaires, le gouvernement ne paie pas pour le travail par postes ni pour les heures supplémentaires ou le travail pendant les fins de semaine.

Ainsi, lorsque nous avons affaire à un navire de croisière ou un navire étranger ou commercial, pour eux, le temps c'est de l'argent. Alors, lorsque le navire est en cale sèche, ils ne font pas d'argent; ils s'occupent donc eux-mêmes d'entrer le navire à cale sèche et de le mettre à l'eau. Ils établissent trois équipes ou postes et travaillent 24 heures par jour, afin d'entrer et de sortir rapidement les navires. Le séjour en cale sèche pour une réparation dépend du type de navires et du propriétaire du navire.

Le président : Pouvez-vous nous dire combien peut coûter, en moyenne, un séjour cette année ainsi que dans cinq ans, compte tenu de la modification de la structure des frais d'utilisation? Le savez-vous?

Mme MacKenzie : Non. Encore une fois, cela dépend du navire. Actuellement, nous avons des revenus d'environ 6,4 millions de dollars par année et, à la fin des cinq ans, ces revenus seront de l'ordre de 15,4 millions de dollars, compte tenu des revenus prévus et des courtages que nous avons.

Le président : En raison des préoccupations manifestées par les utilisateurs, vous avez proposé que les changements à la grille des frais d'utilisation se fassent graduellement sur une période de cinq ans. À la fin de cette période de cinq ans, est-ce que la cale sèche d'Esquimalt sera en mesure de concurrencer d'autres chantiers maritimes offrant les mêmes types de services ailleurs sur la côte Ouest de l'Amérique du Nord, ou même de l'Amérique du Sud?

Mme MacKenzie : Comme je l'ai dit, cette cale sèche est unique. Tout ce que nous offrons fait partie de l'infrastructure. Tous les autres chantiers maritimes ont leur propre cale.

they usually include the cost of the infrastructure in their repair costs. We do not have the ability to compare our dock to theirs.

What we can say, though, is that the impact analysis by the shipyards themselves has said that the increase in our dock fees should not in any way limit them from getting future bookings. There are other issues that affect their ability to get a booking.

The work that is done in our dock is brought in by the shipyards. All we do is provide the infrastructure. The shipyards themselves feel that the increase in the dock fees, since it is mostly for them a pass-through to their customers, will not be a deterrent for them to get ship repair contracts. What affects that more are events such as the recession and the cost of the Canadian dollar, and so on. Our dockage costs vary with the contracts, but they are traditionally about 3 per cent to 7 per cent of a ship repair contract.

The Chair: Will the tariff be adjusted automatically after five years?

Ms. MacKenzie: Yes, it will be.

The Chair: Will the tariff be inflation adjusted or will it also take into account the true cost to run the operation of the Esquimalt Graving Dock?

Ms. MacKenzie: The tariff will be inflation adjusted. It will be based on the Bank of Canada bond rate rather than the CPI. We are not going through a review, because of the regulations and the length of time it takes — it took four years to do this — to be able to continue to look at the costs. There is a chance that we will not be recovering the cost with this inflation rate, but it is certainly better than where we are today.

Senator Zimmer: Madam Chair, you covered my questions. You are so thorough that you asked everything I wanted to ask.

Senator Hervieux-Payette: In my mind, when you talked about the cost, it was like people paying to rent space. You renovate, and now they can do the repair, but you have nothing to do with the repair. I want to understand what we are talking about. What the people are paying, your \$6 million, would be like renting a space for repair?

Ms. MacKenzie: They pay to make a booking to bring their vessel into the dock. They then pay for any services that they use there, such as cranes to take things onto and off the vessel. They use air for sandblasting. They use freshwater. We charge them for emptying and filling the dock; and tug boat services, et cetera. They pay for our services and they pay a dockage fee that is based on the sections. The graving dock can be divided into three

Lorsqu'ils envisagent un courtage ou un contrat de réparation dans leur cale, ils incluent généralement le coût de l'infrastructure dans les coûts de réparation. Nous ne sommes donc pas en mesure de comparer notre installation avec les leurs.

Toutefois, ce que nous pouvons dire, c'est que l'analyse des incidences menée par les chantiers maritimes eux-mêmes a révélé que l'augmentation de nos frais d'utilisation ne les empêchera, d'aucune façon, d'obtenir d'autres courtages à l'avenir. Il y a d'autres aspects qui peuvent influencer sur leur capacité à obtenir un courtage.

Les travaux effectués dans notre installation sont demandés par les chantiers maritimes. Tout ce que nous faisons, c'est offrir l'infrastructure. Même les chantiers maritimes estiment que l'augmentation des frais d'utilisation, dont une grande partie sera facturée à leurs clients, ne nuira pas à leur capacité d'obtenir des contrats de réparation de navire. Ce qui les touche davantage ce sont des situations comme la récession et la valeur du dollar canadien. Nos frais de cale varient selon les contrats, mais ils se situent généralement entre 3 et 7 p. 100 d'un contrat de réparation de navire.

Le président : Est-ce que les frais d'utilisation seront ajustés automatiquement après cinq ans?

Mme MacKenzie : Oui, ils le seront.

Le président : Est-ce que les frais seront ajustés pour tenir compte de l'inflation ou tiendront-ils également compte des coûts réels d'exploitation de la cale sèche d'Esquimalt?

Mme MacKenzie : Les frais d'utilisation seront ajustés pour tenir compte de l'inflation. Ils seront fixés en fonction du taux des obligations de la Banque du Canada plutôt que selon l'IPC. Nous ne procéderons pas à un examen, d'abord en raison des règlements et du temps qu'il faut y consacrer — il nous a fallu quatre ans pour cet exercice — ce qui ne nous empêchera pas de suivre l'évolution des coûts. Il est possible que nous ne puissions recouvrer les coûts en utilisant ce taux d'inflation, mais c'est certainement mieux que la situation actuelle.

Le sénateur Zimmer : Madame la présidente, vous avez couvert toutes mes questions. Vous êtes si consciencieuse que vous avez demandé tout ce que je voulais demander.

Le sénateur Hervieux-Payette : Dans mon esprit, quand vous parlez des frais, vous parlez de gens qui louent des places. Vous vous occupez de la réfection et eux s'occupent de la réparation, mais vous n'avez rien à voir avec la réparation. Je veux comprendre de quoi nous parlons ici. Ce que les gens paient, les 6 millions de dollars, serviraient à louer une place où faire des réparations?

Mme MacKenzie : Ils paient pour réserver une section de la cale où ils pourront amener leur navire. Ils doivent ensuite payer pour les services qu'ils utilisent sur place, comme les grues servant à charger et décharger les navires. Ils utilisent de l'air pour le sablage au jet. Ils utilisent de l'eau douce. Nous facturons aussi pour vider et remplir la cale, pour les services de remorquage, et cetera. Ils paient pour nos services et pour la location des sections

sections. If they are using all three sections or only one section, they pay by the section and by the weight.

Senator Hervieux-Payette: It is easier to understand.

Ms. MacKenzie: It is a unique business model. As I said, it is found nowhere else.

Senator Wallace: At page 10, it says that the goal of the consultation process was to bring the asset to a cost recovery position. Later, it says that the tariffs should increase to market or near market levels. Is the costing model based on just cost recovery only or is the idea to bring it to a market rate that would be comparable to yards elsewhere? Is there an element of profit?

Ms. MacKenzie: There is no element of profit. The User Fees Act is clear: We can only recover costs; we cannot recover deferred maintenance or requirements where we have not kept the asset up-to-date. The government must deal with that. As well, you cannot recover things such as future expansion or growth. Only costs can be recovered.

We had to look at how we would get to that cost. One of the recommendations for hydro and water was that the users wanted us to bring it as close to market costs as we could because those costs were readily known in the marketplace. We used a blended formula to bring all 22 elements to a point where we were recovering our costs but not going over.

Senator Wallace: In providing for future upgrading of the facility, is the cost of capital costs or depreciation factored in?

Ms. MacKenzie: We budgeted \$2.2 million for capital costs, which is being spent currently by the department. Anything significant over that amount, and infrastructure usually requires many zeros, will require a separate funding approach.

Senator Wallace: I believe that you said your current revenues are about \$6.4 million per year and are projected to be \$15.4 per year in five years?

Ms. MacKenzie: Yes.

Senator Wallace: On page 5 this is a reference to supporting 1,000 jobs in the Victoria area. Is that a current figure? I assume it depends on the volume of work in the yard. Is that an average over time or is that what you project going forward? How many jobs will be created from this?

Ms. MacKenzie: At this time, the majority of the booking that we have in the graving dock over the next few years is federal work. We can guarantee that the average will be around 850.

qu'ils utilisent. La case sèche peut être divisée en trois sections. S'ils utilisent les trois sections ou seulement une, ils paient en fonction du nombre de sections et du poids.

Le sénateur Hervieux-Payette : C'est plus facile à comprendre.

Mme MacKenzie : C'est un modèle opérationnel unique. Comme je l'ai dit, il n'en existe aucun autre du genre.

Le sénateur Wallace : À la page 10, on dit que le but du processus de consultation était de positionner le bien en vue du recouvrement des coûts. Plus loin, on dit que les frais devraient augmenter à la valeur du marché, ou presque. Le modèle de tarification se fonde-t-il uniquement sur le recouvrement des coûts ou y a-t-il aussi une intention d'amener les frais à une valeur comparable à ce qui se fait ailleurs? S'agit-il d'une question de profit?

Mme MacKenzie : Ce n'est pas une question de profit. La Loi sur les frais d'utilisation est claire : nous ne pouvons que recouvrer nos coûts; nous ne pouvons recouvrer les frais liés à l'entretien différé ou aux exigences dans les cas où nous n'avons pas tenu le bien à jour. C'est le lot du gouvernement. De plus, nous ne pouvons recouvrer l'expansion ou la croissance future. Seuls les coûts peuvent être recouverts.

Nous devons décider la façon d'y arriver. L'une des recommandations concernant l'électricité et l'eau portait sur le fait que les utilisateurs souhaitaient que nous augmentions ces frais aussi près que possible de la valeur du marché, étant donné qu'ils sont largement connus dans le marché. Nous avons utilisé une formule mixte pour amener les 22 éléments à un niveau qui nous permettrait de recouvrer nos coûts sans toutefois faire de profits.

Le sénateur Wallace : Si l'on pense aux améliorations futures que vous pourriez apporter aux installations, faut-il tenir compte des frais d'investissement ou de la dépréciation?

Mme MacKenzie : Nous avons budgété 2,2 millions de dollars en frais d'investissements, ce qui correspond à ce que le Ministère dépense actuellement. Toute autre somme importante qui ne serait pas comprise dans ce montant, et on sait que l'infrastructure exige généralement beaucoup de zéros, devrait être financée séparément.

Le sénateur Wallace : Je crois vous avoir entendu dire que vos revenus actuels étaient d'environ 6,4 millions de dollars par année, mais que vous prévoyez qu'ils seront de 15,4 millions par année dans cinq ans. C'est bien ça?

Mme MacKenzie : Oui.

Le sénateur Wallace : À la page 5, on fait référence au maintien de 1 000 emplois dans la région de Victoria. S'agit-il d'un portrait actuel? Je présume que tout dépend du volume de travail du chantier. S'agit-il d'une moyenne répartie sur une période de temps ou de vos projections? Combien d'emplois seront créés à la suite des présentes mesures?

Mme MacKenzie : À l'heure actuelle, la majorité des réservations que nous avons reçues pour les prochaines années, concernant la cale sèche, ont été faites par le gouvernement

When we have cruise ships, it can increase to as many as 3,000 because they do a total remodel. Recently, we had a cruise ship in dock for a total remodel that required 2,800 workers on site. The average is about 1,000. At low times in this cyclical business, it would be around 250. Much of the work is temporary and workers are brought in as needed. It is not 1,000 full-time jobs, but is made up of many different parts.

Senator Wallace: Is maintaining the West Coast fishing fleet part of the market that you are helping to service with this facility.

Ms. MacKenzie: Yes. The market we serve is, first, our domestic fleet, which is both federal and provincial because of the huge British Columbia ferry transportation fleet. We service the foreign fleet, which is oil tankers, cargo tankers and cruise ships. The other is the domestic market, which includes barges, tugs, fishing fleets, fishing boats and fishing factories on the West Coast.

Senator Fox: I see in your background paper that the Esquimalt Graving Dock is the only open access facility on the west coast of the Americas. How do you ensure that you are cost competitive? Is there no competition? How do you stack up against the competition if there is any? How do you ensure that you are running an efficient operation?

Ms. MacKenzie: Basically, there is no competition. As I said, the only other competition for a dock is owned by a shipyard and we can never find out how much they charge. They will not tell us because it is proprietary information. They could include the costs or not include the costs when they bid on something; it is up to their business model.

There are a couple of similar situations to our dock, mostly over in the Middle East. However, because of their political regimes and how they determine who can access the facility, they will not share their pricing with us. It would not be available to our market.

You cannot look at whether our dock is competitive but to whether the shipyards that work there are competitive with other shipyards. The shipyards to the south of us, in the United States, are not open either. They are owned by a shipyard. We are doing so well where we are because the shipyards in the United States are closed and used mostly for military work. The United States will not allow military and commercial work to happen in the same yard at the same time. If you are a commercial operator and you need to have your vessel fixed or repaired, then you come up the coast to Canada or go through the Panama Canal to South America or the Middle East. You would do that only if the company that owns the dock repairs your vessel.

fédéral. Nous pouvons garantir une moyenne d'environ 850. Quand nous avons des navires de croisière, ce nombre peut grimper à 3 000 parce qu'il s'agit alors de tout refaire. Récemment, nous avons retapé entièrement un navire de croisière, ce qui a nécessité la participation de 2 800 travailleurs. La moyenne se situe autour de 1 000. Dans les périodes creuses de cette industrie cyclique, elle serait autour de 250. La majorité du travail est temporaire et les travailleurs sont donc embauchés au besoin. Il ne s'agit pas de 1 000 emplois à temps plein, mais d'emplois offerts en plusieurs volets.

Le sénateur Wallace : Est-ce que la flottille de pêche de la côte Ouest fait partie de la clientèle desservie par ces installations?

Mme MacKenzie : Oui. Notre clientèle comprend, tout d'abord, notre flotte nationale, tant au fédéral qu'au provincial, puisque la flotte de traversiers de la Colombie-Britannique est immense. Elle comprend aussi les navires étrangers, c'est-à-dire les pétroliers, les navires de charge et les paquebots de croisière. Les autres sont aussi des navires canadiens, notamment les barges, les remorqueurs, les flottilles de pêche, les bateaux de pêche et les entreprises de pêche de la côte Ouest.

Le sénateur Fox : Je vois dans votre document d'information que la cale sèche d'Esquimalt est la seule installation sur la côte Ouest de l'Amérique. Que faites-vous pour vous assurer que vos prix sont compétitifs? Y a-t-il une compétition? Si oui, comment arrivez-vous à compétitionner? Que faites-vous pour vous assurer que votre mode de fonctionnement est efficace?

Mme MacKenzie : Il n'y a pour ainsi dire aucune compétition. Comme je l'ai dit, la seule compétition qu'une cale peut avoir provient d'un chantier naval, et il n'est jamais possible de connaître les tarifs, et il ne sera jamais possible de le savoir, puisqu'il s'agit de renseignements commerciaux de nature exclusive. Dans le cas des chantiers, il leur est possible d'inclure les coûts ou non lorsqu'ils soumissionnent pour un projet; tout dépend de leur modèle opérationnel.

Il existe quelques installations fonctionnant dans des situations semblables à notre cale, principalement au Moyen-Orient. Toutefois, compte tenu de leur système politique et de leur façon de déterminer les personnes ayant accès aux installations, ils refusent de nous faire connaître leurs tarifs. De toute façon, notre clientèle ne pourrait pas s'en prévaloir.

Il ne faut pas regarder si notre cale est compétitive, mais plutôt si les entreprises qui y travaillent sont compétitives par rapport à d'autres. Les chantiers maritimes plus au sud, aux États-Unis, ne sont pas non plus accessibles. Ils appartiennent à des entreprises maritimes. Les affaires vont bien pour nous parce que les chantiers maritimes des États-Unis ne sont pas accessibles et sont principalement utilisés à des fins militaires. Les États-Unis ne permettront jamais que des activités militaires et commerciales se fassent au même moment à un même chantier. Si un exploitant commercial a besoin de faire réparer un navire, il peut remonter la côte et venir au Canada ou descendre le canal de Panama jusqu'en Amérique du Sud, ou aller au Moyen-Orient. C'est ce qu'il ferait, mais seulement si l'entreprise à qui appartient la cale effectuait la réparation du navire.

We have had a consultant try to look at cost comparisons for us because efficiency is a big issue for us. Basically, they said that they cannot do it because there is nothing out there that does what we do. That is why there was such pressure on us from the industry and Industry Canada to ensure that the open access part of public policy was still met for our dock.

Senator Fox: During your consultation process, did any of the major users of your facility complain about costs? Did any of them say that the increase in cost would have a negative affect on their business?

Ms. MacKenzie: They all complained about an increase in cost. Let us face it — no one is happy about this. Fees have not been increased since 1985 because there has been a huge subsidy. It was a big issue but they all recognized that the costs had to change.

One complaint we received was from the largest shipyard on the West Coast, which is Victoria Shipyards owned by Washington Marine. They complained about our overhead and felt that it was not competitive with the private sector. It is not competitive, but it is what it is and Treasury Board policy tells us to recover full cost so that is what we do. However, they did not say it would impact their business in any way. Much of their business is the federal government. They pass the costs on to their clients and it is not an issue for them. More of an issue for them happens to be the Canadian dollar, and it is making them a little nervous. The dock rates will not impact their business one way or the other.

There are two kinds of small and medium shipyard enterprises on the West Coast. Those who do not use the dock and have their own dock facilities are looking forward to the increase in the fees because they hope this will get them more work. We will then be on the same playing field in that people will not be coming to the yards because we are cheaper. The way we have blended the rates will make it more cost-effective for a company or an owner of small vessels to have them done in other yards as opposed to our dock.

The small and medium-sized enterprises that use our dock and have no infrastructure of their own so they are housed on our facility and use our dock for their repair business.

They are going to have a problem. It depends on their business model. It depends on how efficient they can be and the niche market they are going after. There are only three of them but they will see an increase in their cost. As to whether that will impact their business significantly for them to be concerned, they felt at the time that with enough notice they would be able to accommodate it. They agreed to the increase in costs. We will wait to see.

Nous avons demandé à un consultant d'essayer d'obtenir des prix pour pouvoir les comparer, car nous sommes très soucieux de notre efficacité. En gros, il nous a dit que c'était impossible puisque personne d'autre n'offrirait le même type de services que nous. C'est pourquoi nous avons autant de pression de la part de l'industrie et d'Industry Canada pour veiller à ce que la portion « accessibilité à tous » de la politique publique soit respectée à notre cale.

Le sénateur Fox : Durant le processus de consultation, est-ce qu'un des principaux utilisateurs de vos installations s'est plaint du prix? Est-ce que l'un d'entre eux a dit que la hausse des prix aurait des conséquences négatives sur ses opérations?

Mme MacKenzie : Ils se sont tous plaints de l'éventuelle hausse des coûts. Mais soyons francs — ça ne fait l'affaire de personne. Les frais n'ont jamais été augmentés depuis 1985, parce que nous avons reçu une subvention importante. Ça a fait tout un tollé, mais ils ont finalement reconnu que les coûts devaient changer.

Une des plaintes que nous avons reçues provenait du plus important chantier maritime de la côte Ouest, Victoria Shipyards, qui appartient à Washington Marine. L'entreprise s'est plainte de notre mode de fonctionnement, estimant que ce n'était pas compétitif pour le secteur privé. Ce n'est pas compétitif, mais c'est ainsi, et la politique du Conseil du Trésor nous oblige à recouvrer entièrement nos coûts, et c'est donc ce que nous faisons. Cependant, elle n'a pas dit que ça allait avoir une incidence sur ses activités de quelque façon que ce soit. Son client principal est le gouvernement fédéral. Elle refile les coûts à ses clients, qui ne semblent pas s'en formaliser. La chose qui préoccupe les dirigeants est davantage le dollar canadien, qui les rend un peu nerveux. Les tarifs de la cale n'auront aucune incidence sur les activités de l'entreprise.

Il existe deux types d'entreprises de chantier maritime de petite et moyenne taille sur la côte Ouest. Il y a celles qui n'utilisent pas la cale parce qu'elles ont leurs propres installations, et qui espèrent que la hausse des prix leur apportera davantage de travail. Nous serions alors sur un même pied d'égalité puisque les gens cesseraient de venir nous voir seulement parce que nous sommes moins chers. La nouvelle tarification sera moins avantageuse pour les entreprises et les propriétaires de petits navires, qui auront davantage intérêt à faire affaires dans d'autres chantiers.

Il y a aussi les petites et moyennes entreprises qui utilisent notre cale car elles n'ont pas les infrastructures nécessaires; elles utilisent donc nos installations et notre cale pour procéder aux réparations.

Elles vont avoir un problème. Ça dépend de leur modèle opérationnel. Ça dépend du niveau d'efficacité qu'elles peuvent atteindre et de leur marché cible. Elles ne sont que trois, mais elles devront assumer une hausse des coûts. Pour ce qui est de savoir si cette hausse aura une incidence marquée sur leurs activités, elles estimaient, au moment où on les a consultées, qu'avec un délai raisonnable, elles seraient capables d'en atténuer les effets. Elles étaient d'accord avec cette hausse de prix. Nous attendrons de voir.

Senator Merchant: Is there provision for a review mechanism in the future?

Ms. MacKenzie: Yes. We have said that we will sit down with the users and we will review in one year's time, once we have had a full year of the implementation, to determine whether we have the formula right. If we do not, we will then look at other things outside the regulations that we can do to get it to where it should be. If we cannot, then we will have to undergo a formal change if they insist that we do that, and unfortunately that is another four-year process. It is a significant effort. I have to give thanks to the ship repair firms because they put a lot of time and effort into this, working with us to ensure we got this right. We will be reviewing it, though.

Senator Eyton: I am sorry, I was out of the room for a minute and I missed the first part of your presentation but I have scanned it and I think I understand it pretty well.

Your first comment was that EGD has historically operated at an annual loss. What kind of annual loss has it been incurring? For example, what was the loss last year?

Ms. MacKenzie: Last year we lost \$6 million. Our revenues cover 50 per cent of our cost.

Senator Eyton: Your revenue last year was \$6.4 million?

Ms. MacKenzie: It was 6.4 and we lost 6.

Senator Eyton: What capacity were you running at, in terms of your potential? Were you at 20 per cent or 30 per cent?

Ms. MacKenzie: No, we have been at almost full capacity now for a number of years. We will be at full capacity up to about 2013 and we have bookings further beyond that as well.

What we are trying to do with the rates is to change our capacity loading by changing the culture and the behaviour of some of our clients so that they get their vessels in and out quicker, which would then free up more capacity. If you get a frigate sitting in our dock for six or seven months, it takes up two sections. It is a real impediment to the shipyards out there to actually maintain a viable business model when the only dockage available to them on the West Coast is our dock and you cannot get in there.

Senator Eyton: Do you turn people away?

Ms. MacKenzie: Constantly.

Senator Eyton: Do you not have to do that to manage something efficiently and effectively? "No, you cannot come in; I cannot accommodate you."

Ms. MacKenzie: No. For the shipyards we do a booking system for, it is first come, first served. The booking is on a website. They all know what the bookings are. We do not turn them away. If they want to bid on a piece of work, before they put

Le sénateur Merchant : A-t-on prévu un mécanisme d'examen pour l'avenir?

Mme MacKenzie : Oui. Nous avons prévu nous asseoir avec les utilisateurs et réévaluer la situation dans un an, c'est-à-dire une année complète après la mise en oeuvre, afin de déterminer si la formule fonctionne. Si ce n'est pas le cas, nous verrons ce qu'il est possible de faire pour y arriver. Si c'est impossible, il nous faudra alors entamer un nouveau processus de changement s'ils insistent en ce sens, mais malheureusement, cela prendra quatre autres années. C'est un processus qui demande beaucoup d'efforts. Je dois remercier les entreprises de radoub parce qu'elles ont fourni beaucoup de temps et d'efforts dans ce processus, pour nous aider à prendre la bonne voie. Nous sommes prêts à tout revoir, cependant.

Le sénateur Eyton : Je suis désolé, j'ai dû quitter la salle une minute et j'ai manqué la première partie de votre exposé, mais j'y ai jeté un coup d'oeil et je pense que je comprends plutôt bien.

Votre premier commentaire était que la CSE a toujours été exploitée à perte année après année. De quel ordre sont vos pertes annuelles? Par exemple, quelle a été la perte de l'année dernière?

Mme MacKenzie : L'an dernier, nous avons perdu 6 millions de dollars. Nos recettes ont couvert 50 p. 100 de nos coûts.

Le sénateur Eyton : Votre revenu de l'an dernier était de 6,4 millions de dollars?

Mme MacKenzie : Il était de 6,4 et nous en avons perdu 6.

Le sénateur Eyton : Quelle proportion de votre capacité utilisez-vous? Étiez-vous à 20 p. 100 ou à 30 p. 100?

Mme MacKenzie : Non, ça fait déjà plusieurs années que nous fonctionnons presque à pleine capacité. Nous fonctionnerons à pleine capacité jusqu'en 2013, et nous avons déjà des réservations pour après.

Ce que nous voulons faire avec cette hausse de coût est de modifier notre capacité en changeant la philosophie et l'attitude de certains de nos clients, de manière à ce qu'ils libèrent la cale plus vite et que d'autres puissent aussi l'utiliser, ce qui augmenterait notre capacité. Une frégate qui reste dans notre cale pendant six ou sept mois monopolise deux sections. C'est un véritable problème pour les chantiers maritimes qui souhaitent maintenir un modèle opérationnel viable, lorsque la seule cale disponible sur la côte Ouest est déjà occupée.

Le sénateur Eyton : Devez-vous souvent refuser des gens?

Mme MacKenzie : Tout le temps.

Le sénateur Eyton : N'est-ce pas ce qu'il faut faire pour gérer les choses efficacement? « Non, vous ne pouvez pas venir; je ne peux vous recevoir. »

Mme MacKenzie : Non. En ce qui concerne les chantiers maritimes qui veulent réserver nos installations, nous fonctionnons selon la formule premier arrivé, premier servi. On peut consulter les réservations sur un site Web. Ils savent tous où

their bid out to the private sector they look to see whether they can get a docking. If they cannot get a docking, they do not bid.

Senator Eyton: If you are losing \$6 million, that is not bad.

Ms. MacKenzie: We are losing money, but the bigger issue certainly for Canadians is that the shipyards are losing money. They are losing opportunity.

Senator Eyton: You talked earlier about a workforce. You said the workforce varied from a few hundred to 3,000, I think was the number, depending on the job and the ships that were in there. How can anyone ever run a business like that? From what I understand, EGD owns the infrastructure. There are different people who go in there. Is the workforce made up of different teams and individuals and they book in and go in and use it?

Ms. MacKenzie: No, the shipyard books it and they bring the vessel in, and they bring all the workers in.

Senator Eyton: That is what I meant. The repairmen must vary then.

Ms. MacKenzie: They vary totally, depending on the job.

Senator Eyton: Would it not be a good idea to have specially qualified people, a core group, that had fine talent and fine abilities, which would be therefore more efficient? I can see team 1, team 2, team 10 and team 12. How would you ever manage that?

Ms. MacKenzie: The shipyards, such as Victoria Shipyards or Canadian Maritime Engineering, have their own core people. They have their own shipyard workers that do most of their work. When we get up to 3,000, we are talking about a cruise ship where you have people who are goldsmiths and marble workers when they gut a cruise ship and then remodel the inside. You have tapestry people and fine craftsmen. Those people are hired for the job. The main unions that we have working there through the shipyards have a core group of about 250 full-time employees who are machinists, electricians, metal workers, aluminum welders and those types of people. They have enough business to keep them going full time.

Senator Eyton: Do you think that they may be reasonably efficient?

Ms. MacKenzie: Yes. They are highly skilled, too. One of the issues on the West Coast now is the lack of skilled workers to be able to grow the business as much as we would like to see it grow.

Mr. McBain: Just to underline part of the problem with not recovering our costs is that we are working with tariffs established in 1995 and have not been able to update them to current

en sont les réservations. Nous ne les refusons pas. S'ils veulent présenter une soumission pour un travail donné, avant qu'ils ne l'envoient au secteur privé, ils vérifient s'ils peuvent réserver les installations. Si c'est impossible, ils ne présenteront pas de soumissions.

Le sénateur Eyton : Si vos pertes sont de 6 millions de dollars, ce n'est pas si mal.

Mme MacKenzie : Nous perdons de l'argent, mais il est encore plus grave pour les Canadiens que les chantiers maritimes perdent de l'argent et des occasions.

Le sénateur Eyton : Vous avez parlé plus tôt de l'effectif. Je crois que vous avez dit que l'effectif variait de quelques centaines à 3 000 personnes, selon le travail à faire et les navires présents. Comment peut-on mener pareille entreprise? Selon ce que j'ai compris, la Cale sèche d'Esquimalt est propriétaire de l'infrastructure et différentes personnes l'utilisent. Est-ce que l'effectif est composé de différentes équipes et de personnes qui réservent la cale sèche et qui l'utilisent?

Mme MacKenzie : Non, le chantier maritime s'occupe des réservations, fait entrer le navire et appelle les travailleurs.

Le sénateur Eyton : C'est ce que je voulais dire. Les réparateurs doivent donc varier.

Mme MacKenzie : C'est très variable, selon le travail.

Le sénateur Eyton : Est-ce qu'il ne serait pas préférable d'utiliser des personnes spécialement qualifiées, un noyau qui concentre beaucoup de talents et de compétences, et qui serait donc plus efficace? Par exemple, une équipe 1, une équipe 2, une équipe 10 et une équipe 12. Comment pourriez-vous gérer ça?

Mme MacKenzie : Les chantiers maritimes tels que Victoria Shipyards et Canadian Maritime Engineering ont leurs propres noyaux d'employés, ils ont leurs propres travailleurs qui s'occupent de la majeure partie du travail. Lorsque l'effectif s'élève à 3 000 personnes, c'est qu'il y a un bateau de croisière à bord duquel travaillent des orfèvres et des travailleurs du marbre dans les cas où on refait l'intérieur du navire. Il y a des tapissiers et des artisans. Ces personnes sont embauchées pour faire ces travaux. Les principaux syndicats représentés dans les chantiers maritimes font travailler un groupe de base d'environ 250 employés à temps plein. Ce sont des machinistes, des électriciens, des travailleurs métallurgistes, des soudeurs d'aluminium, et cetera. Ils ont assez de travail pour que leurs postes soient à temps plein.

Le sénateur Eyton : À votre avis, sont-ils raisonnablement efficaces?

Mme MacKenzie : Oui. Ils sont également très qualifiés. Un des problèmes que nous vivons actuellement sur la côte Ouest, c'est le manque de travailleurs qualifiés qui permettraient au secteur de croître comme nous le souhaitons.

M. McBain : Je voudrais seulement souligner que si nous ne recouvrons pas nos coûts, c'est en partie parce que nos tarifs ont été établis en 1995 et que nous n'avons pas été en mesure de les

numbers. That includes our inability to recover our capital investment, which is what makes that big gap between the revenues we recover and the costs we incur.

The dock is at 70 per cent capacity until 2013 and we have bookings as far ahead as 2019. In terms of demand for the dock, it is high. We want to put it on an equitable footing to recover the costs that we incur to operate.

Senator Eyton: You made a commitment. You are saying you are ensuring the dock has a self-sustaining financial framework based on cost recovery. Someone invented a whole lot of rules that almost make it impossible. It says that is okay; the transition from the current tariff, which is way too low, should be spread over a five-year period with equal increments to dock charges each year. There is a therefore, and that is a guarantee that there will not be cost recovery in the first five years.

Ms. MacKenzie: No, we will not be. We will be running at a loss for the first five years.

Senator Eyton: That is inconsistent with the general approach. Then you say that the tariff structure should include an inflation adjustment. Were you certain about that? You talked about Bank of Canada bonds.

Ms. MacKenzie: The way the tariff is structured is that the dockage is stepped. We are recovering almost all the dockage in the first year except for the stepped 3 per cent every year for five years, so the accumulated projected loss over the five-year step is \$6.9 million, which is equal to one year's loss now. At the end of five years we hope to be at a fully cost-recovered basis and then from that point forward the rates automatically get adjusted by the Bank of Canada bond rate.

Senator Eyton: That assumes the competition does not do anything either; they stay flat. Presumably they will be moving while you are moving.

Ms. MacKenzie: Yes.

Senator Eyton: Then you say the booking fee should not exceed \$5,000 including GST, as federal government department authorities are limited to \$5,000. That seems like a weird rationale.

Ms. MacKenzie: When we looked at the formula, because there are 22 elements in how we can change the rates, we started with a clean sheet and said, "What do we want to do with each one of these elements?" One of elements was the booking fee. The user said, "Why not just triple the booking fee and start with that?" When we looked at it we said, "Well, we cannot. That will limit the federal government's ability on the West Coast to be able to

ajuster aux niveaux d'aujourd'hui. Ça inclut notre incapacité de recouvrer nos investissements en capitaux, ce qui a causé le grand écart entre nos revenus et nos dépenses.

Jusqu'à 2013, la cale fonctionne à 70 p. 100 de sa capacité, et nous avons des réservations jusqu'en 2019. La demande pour la cale est élevée. Nous voulons un traitement équitable pour que nous puissions recouvrer les dépenses encourues pour l'exploitation de la cale.

Le sénateur Eyton : Vous avez pris un engagement. Vous dites que vous veillez à ce que la cale utilise un cadre d'autofinancement fondé sur le recouvrement de coûts. Quelqu'un a inventé des règles qui rendent cette tâche pratiquement impossible. On dit que c'est correct; que l'ajustement des tarifs actuels, qui sont réellement trop bas, devrait s'étaler sur une période de cinq ans et que les tarifs d'utilisation de la cale devraient augmenter également chaque année. Il y a des conséquences, parmi lesquelles on peut garantir que les coûts ne seront pas recouverts au cours des cinq premières années.

M. MacKenzie : Non, ils ne le seront pas. Nous fonctionnerons à perte pour les cinq premières années.

Le sénateur Eyton : Ça ne cadre pas avec l'approche générale. Vous dites ensuite que la structure tarifaire devait être ajustée selon l'inflation. En êtes-vous certain? Vous avez parlé d'obligations de la Banque du Canada.

Mme MacKenzie : La manière dont les tarifs sont structurés, c'est que les frais de cale sont répartis. Nous recouvrons presque tous les coûts de cale dans la première année, à l'exception du pourcentage de 3 p. 100 à chaque année pour cinq ans; par conséquent, les pertes estimées pour la période de cinq ans s'élèvent à 6,9 millions de dollars, ce qui équivaut aux pertes d'une année en ce moment. À la fin de la période de cinq ans, nous espérons pouvoir fonctionner selon un modèle de recouvrement complet des coûts et, par la suite, les tarifs seront automatiquement ajustés selon le taux des obligations de la Banque du Canada.

Le sénateur Eyton : Cela implique que la concurrence ne fait rien non plus; qu'ils restent au même niveau. Je présume qu'ils agiront en même temps que vous.

Mme MacKenzie : Oui.

Le sénateur Eyton : Vous dites ensuite que les droits de réservation ne devraient pas dépasser 5 000 \$, y compris la TPS, puisque les ministères fédéraux sont limités à 5 000 \$. Cela me semble un drôle de raisonnement.

Mme MacKenzie : Lorsque nous avons envisagé cette formule, parce qu'il y a 22 éléments pour lesquels nous pouvions changer les tarifs, nous sommes partis d'une feuille blanche et nous nous sommes demandé ce que nous voulions faire avec chacun de ces éléments. Il y avait entre autres les droits de réservation. L'utilisateur nous a demandé pourquoi nous ne commençons pas par tripler simplement les droits de réservation. Lorsque nous

make bookings under their current Treasury Board authority.” Then we said that the maximum it can be is \$5,000.

Mr. McBain: For clarification on the booking fee, that is the reservation fee.

Senator Eyton: That is not a big number. The idea of a manpower levy charge is not easily workable and it is rejected. It means that a job will be priced the same on your section rental or fee. However, a good customer or a large customer does not get any break at all. Would that be correct?

Ms. MacKenzie: A large customer for a large job such as cruise ship does not, no.

Senator Eyton: There is nothing about manpower?

Ms. MacKenzie: No. They wanted to look at manpower but the premise was that if you are using a lot of people on the dock, the impact on the infrastructure is a lot higher and there should be a way to have a fee to cover that.

Under our regulations, we are limited on what we can charge for; it is legislated and we cannot change it. We were open to everything but there was no way to get the users to agree to a formula that we could implement under our regulations that would meet those objectives. That was another issue that was rejected at the time.

Senator Eyton: The big guys will be paying on the same basis?

Ms. MacKenzie: That is correct.

Senator Eyton: The seasonal discount concept was considered to be too difficult to implement without encouraging potential problems. There are busy seasons and less busy seasons, I assume, but you wipe that out too. You have rules that make it hard for full cost recovery.

Ms. MacKenzie: We did what we could with the tariff structure and the regulations we have. We worked with the users to sit there and say, “Here is the amount of money that we have to recover. Here are the 22 elements. Work with us to get there.” There were extensive consultations and everyone came up with a lot of ideas because it has not been done for 15 years. We wanted to make sure that every idea was looked at. They appreciated the opportunity to be able to think outside the box and to see if there were things that could or could not be done.

Senator Eyton: This is out of left field, but I am involved with the Standing Joint Committee on Scrutiny of Regulations. I notice that the fee structure you outlined includes an adjustment for inflation. The point I will make here — and I underline it for your consideration — is that I hope your enabling legislation permits you to do that.

avons envisagé cette solution, nous nous sommes rendu compte que nous ne pouvions pas le faire, parce que ça limiterait la capacité du gouvernement fédéral de faire des réservations sur la côte Ouest, selon les directives du Conseil du Trésor. Nous avons ensuite fixé le maximum à 5 000 \$.

M. McBain : Pour être plus clair, ce sont les frais à payer pour réserver les installations.

Le sénateur Eyton : Ce n’est pas un gros montant. L’idée de frais perçus pour la main-d’œuvre n’est pas facilement applicable et elle a été rejetée. Cela signifie que la facture sera la même pour la location d’une section ou pour les frais. Cependant, un bon ou un gros client ne bénéficiera d’aucun avantage. Est-ce exact?

Mme MacKenzie : Effectivement, un gros client pour un gros contrat tel qu’un navire de croisière ne bénéficie d’aucun avantage.

Le sénateur Eyton : Il n’y a rien au sujet de la main-d’œuvre?

Mme MacKenzie : Non. On a voulu examiner la main-d’œuvre, mais notre hypothèse était que s’il y a beaucoup de monde sur le chantier, les répercussions sur les infrastructures sont beaucoup plus grandes, et il devrait y avoir moyen d’établir des tarifs pour couvrir ces dépenses.

Selon nos règlements, nous sommes limités à l’égard de ce que nous pouvons facturer; c’est inscrit dans la loi et nous ne pouvons pas le changer. Nous étions ouverts à toutes les idées, mais il n’y avait aucun moyen d’amener les utilisateurs à accepter une formule qui pourrait être mise en œuvre dans le respect de nos règlements et de ces objectifs. C’était un autre point qui avait été rejeté à l’époque.

Le sénateur Eyton : Les gros joueurs paieront selon la même formule?

Mme MacKenzie : C’est exact.

Le sénateur Eyton : Le concept d’un escompte saisonnier a été considéré trop difficile à mettre en œuvre sans favoriser d’éventuels problèmes. Il y a des saisons plus occupées que d’autres, je présume, et c’est quelque chose que vous rejetez également. Vous vivez selon des règles qui rendent le recouvrement complet des coûts difficile.

Mme MacKenzie : Nous avons fait notre possible avec la structure tarifaire et les règlements qui nous régissent. Nous avons travaillé avec les utilisateurs et leur avons dit : « Voici le montant que nous devons recouvrer. Il y a 22 éléments. Aidez-vous à atteindre nos objectifs. » Nous avons beaucoup consulté et tout le monde a suggéré un grand nombre d’idées parce que cette démarche n’a pas été entreprise depuis 15 ans. Nous voulions nous assurer que toutes les idées étaient envisagées. Ils ont apprécié l’occasion de prendre du recul et de regarder si certaines choses pouvaient ou ne pouvaient pas être faites.

Le sénateur Eyton : Je peux sembler passer du coq à l’âne, mais je siège au Comité mixte permanent d’examen de la réglementation. Je remarque que la structure tarifaire que vous nous avez présentée comporte un ajustement par rapport à l’inflation. J’espère — et j’attire votre attention sur ce point — que votre loi habilitante vous permet de le faire.

There is a real question mark about what we call automatic increases in scenarios where you are obliged to set tariffs or fees on a certain basis. In general, that does not include the ability to hand it off to automatic adjustments because of the cost of living or other factors.

Ms. MacKenzie: Thank you for that. When we first started down this road, we consulted with officials of both the Department of Justice and the Treasury Board. However, I will verify it again to make sure that we do have that capability.

Senator Eyton: The joint committee, representing both houses, has differences with the Department of Justice on that very point.

Senator Adams: I am on the Senate Standing Committee on Fisheries and Oceans. We have been talking about the *Diefenbaker* icebreaker. The Coast Guard has told us that it will not be ready until sometime in 2027. Is there a process of tenders that they are working on through Public Works? Are we going to build it in Canada or in some other country? How far along is the *Diefenbaker* icebreaker?

Ms. MacKenzie: At this point in time, it still has not gone out to tender; it is in the design and planning stage. It is before government as to when and if it will proceed.

Our marine procurement legislation at this time provides that it is to be done in Canada. It will be built in Canada, but whether it is done in a yard on the East or on the West coast will be based on the tender process.

Senator Adams: Will it be built in Canada or would you tender to another country like Russia or the United States?

Ms. MacKenzie: Federal marine procurement is exempt under tariff limitations and it will be built in Canada.

Senator Adams: Are you able to tell me what thickness of ice it will break up in metres? Is it a class 8 or class 7 icebreaker?

Ms. MacKenzie: A class 8 ice breaker like the Polar 8?. At this time, I am not privy to that information. I know there are some concerns around the environment and what the ice breaker will be up in the North. They refer to it as slush breakers now. I am not familiar with that information at all, I am sorry.

Senator Adams: Do you have any idea if the *Louis S. St. Laurent* is a class 5 or a class 6 icebreaker?

Ms. MacKenzie: It is a class 5, I believe.

Senator Adams: I was on it six or seven years ago. We travelled from Resolute to Coppermine. We tried to go through the permanent ice. I wanted to know if that was class 7 or a class 8. It might be different in 10 years, with global warming and so on.

Des questions se posent en ce qui concerne les augmentations automatiques lorsqu'il faut fixer des tarifs ou des droits pour une raison donnée. En général, on ne peut s'en remettre aux ajustements automatiques en raison du coût de la vie et d'autres facteurs.

Mme MacKenzie : Je vous remercie de votre intervention. Lorsque nous nous sommes engagés sur cette voie, nous avons consulté des fonctionnaires du ministère de la Justice et du Conseil du Trésor. Je vérifierai cependant cet aspect pour m'assurer que nous avons cette possibilité.

Le sénateur Eyton : Le comité mixte, qui représente les deux Chambres, ne s'entend pas avec le ministère de la Justice sur ce point.

Le sénateur Adams : Je siège au Comité sénatorial des pêches et des océans, et nous avons parlé du brise-glace *Diefenbaker*. La Garde côtière nous a dit qu'il ne serait pas prêt avant 2027. Le ministère des Travaux publics travaille-t-il à établir un processus d'appels d'offres? Ce brise-glace sera-t-il construit au Canada ou ailleurs? Où en est rendu ce dossier?

Mme MacKenzie : Nous n'en sommes pas encore aux appels d'offres, mais plutôt aux étapes de conception et de planification. Il appartient au gouvernement de décider à quel moment il ira de l'avant avec ce projet, s'il décide de le faire.

Nos lois sur l'acquisition d'équipement maritime prévoient actuellement que la construction doit avoir lieu au Canada, mais c'est le processus d'appels d'offres qui décidera si ce sera dans un chantier de la côte Est ou de la côte Ouest.

Le sénateur Adams : Sera-t-il construit au Canada ou permettrez-vous à d'autres pays comme la Russie ou les États-Unis de soumissionner pour ce contrat?

Mme MacKenzie : L'approvisionnement maritime fédéral n'est pas assujéti aux limites tarifaires; le brise-glace sera donc construit au Canada.

Le sénateur Adams : Pouvez-vous me dire quelle épaisseur de glace, en mètres, il pourra rompre? S'agit-il d'un brise-glace de catégorie 7 ou 8?

Mme MacKenzie : Un brise-glace de catégorie 8 comme le Polar 8? Actuellement, je n'ai pas accès à ces informations. Je sais que certaines préoccupations ont été soulevées en ce qui concerne l'environnement et le rôle que devrait jouer le brise-glace dans le Nord. Vu la fonte des glaces, certains qualifient maintenant les brise-glaces de « slush breakers ». Je ne suis pas très au fait de ces renseignements, je suis désolée.

Le sénateur Adams : Savez-vous si le *Louis S. St. Laurent* est un brise-glace de catégorie 5 ou 6?

Mme MacKenzie : C'est un brise-glace de catégorie 5, je crois.

Le sénateur Adams : Je suis monté à bord de ce brise-glace il y a six ou sept ans. Nous avons voyagé de Resolute à Coppermine. Nous avons tenté de traverser la glace permanente. Je voulais savoir si ce brise-glace serait de catégorie 7 ou 8. La situation

This year, we do not have global warming in Arctic. I was up in Rankin Inlet last week and hardly any snow was melting. A couple of days ago, the wind chill was minus 25.

You say it is still forecast for 2027?

Ms. MacKenzie: That is the last I heard. That is really not our portfolio. I cannot speak very much to it other than one of the things we do for the graving dock is look at what potential work might be coming down. We have bookings so far in advance that the ice breaker has been flagged to us as a possibility. There may be a possibility for it to be built on the West Coast but we do not have any information on that.

Senator Adams: I approached the Coast Guard last fall in October. I do not know if we will have ice breakers in Nunavut in the future. The Prime Minister was campaigning at one time in Nanisivik about getting navy vessels there, especially last fall. I was going to ask if DFO would be able to rescue the narwhals that are caught up in Pond Inlet. DFO has said that only 200 were trapped in the ice but about 570 whales were destroyed last year.

I do not know what happens with DFO in the North. There is a fishery still up in the Baffin Strait, fishing for either shrimp fishing or turbot. Last year, some fishermen were crossing at Hudson Strait and they got caught in the ice. A plane was able to land but it went through the ice. Both people were able to jump off it but they had to wait 24 hours, standing out on the ice before the *Enterprise* got there to rescue them. If we are to have an ice breaker there in the future, then why does it come down to the south every fall? If we are we going to protect Arctic sovereignty, then they should be there for more than one week.

I understand that you are not a politician.

I hope the new icebreaker will be built and will be serving in the northern communities in the future.

Senator Hervieux-Payette: I have a short question. Senator Eyton and I both sit on the Standing Joint Committee on Scrutiny of Regulations. First, you have come before this committee; are you going also before the House of Commons committee? Second, will the committee receive the new regulations that have gone through all the processes for expeditious approval where the regulation is well drafted and does not present any difficulty with our lawyers? What is the process once we have finished this meeting? The committee does not adopt the regulations. The regulations go through their own process.

The Chair: There is the amendment process.

Senator Hervieux-Payette: I want to know where it goes after that.

The Chair: It goes back to the chamber.

pourrait être différente dans dix ans, avec le réchauffement climatique, et cetera. Cette année, il n'y a pas de réchauffement climatique en Arctique. J'étais à Rankin Inlet la semaine dernière et c'est à peine si la neige fondait. Il y a quelques jours, avec le refroidissement éolien, il faisait 25 degrés au-dessus de zéro.

Vous dites qu'il est toujours prévu pour 2027?

Mme MacKenzie : Selon les dernières informations que j'ai obtenues. En réalité, ce dossier ne relève pas de notre portefeuille. Je ne peux pas vous dire grand-chose à ce sujet, sinon que nous nous penchons sur les travaux qui pourraient s'effectuer à la cale sèche. Les réservations se prennent avec tellement d'avance qu'on nous a parlé de la construction éventuelle de ce brise-glace. Il est possible qu'il soit construit sur la côte Ouest, mais nous n'avons aucune information à ce sujet.

Le sénateur Adams : J'ai pris contact avec la Garde côtière en octobre dernier. Je ne sais pas si nous aurons un jour des brise-glaces au Nunavut. Le premier ministre a déjà parlé d'y placer des navires de la marine lorsqu'il faisait campagne à Nanisivik, notamment l'automne dernier. Je voulais savoir si le MPO serait en mesure de sauver les narvals qui sont piégés à Pond Inlet. Le MPO a déclaré qu'il n'y en avait que 200, mais 570 baleines ont trouvé la mort ainsi l'an dernier.

Je ne sais pas ce qui se passe avec le MPO dans le Nord. Le détroit de Baffin est encore un lieu de pêche, tant à la crevette qu'au turbot. L'an dernier, des pêcheurs qui traversaient le détroit d'Hudson ont été piégés par la glace. Un avion a pu atterrir, mais n'a pas tardé à s'enfoncer. Le pilote et son passager, qui ont réussi à sortir de l'appareil, ont dû attendre 24 heures sur la glace avant que l'*Enterprise* vienne les sauver. Si nous devons avoir un brise-glace dans l'avenir, pourquoi devrait-il redescendre au sud chaque automne? Si nous devons protéger la souveraineté dans l'Arctique, alors les brise-glaces ne devraient pas s'en retourner après une semaine.

Je comprends que vous n'êtes pas une politicienne.

J'espère que le nouveau brise-glace sera construit et répondra à l'avenir aux besoins des communautés du Nord.

Le sénateur Hervieux-Payette : J'ai une brève question à vous poser. Le sénateur Eyton et moi-même siégeons tous les deux au Comité mixte permanent d'examen de la réglementation. Vous avez d'abord comparu devant ce comité; comparaitrez-vous aussi devant le comité de la Chambre des communes? Deuxièmement, le comité recevra-t-il le nouveau règlement une fois les processus d'approbation accélérée terminés, dans la mesure où la première version du règlement a bien été rédigée et ne pose aucun problème à nos avocats? Que se passera-t-il lorsque nous aurons terminé cette réunion? Le comité n'adopte pas de règlements. Il y a une procédure particulière pour la réglementation.

La présidente : Il y a un processus de modification.

Le sénateur Hervieux-Payette : Je veux savoir ce qui se passe après ça.

La présidente : La proposition retourne en Chambre.

Ms. MacKenzie: It has been tabled both with the House of Commons Standing Committee on Operations and Estimates and also with this Senate committee. After you make your recommendations, it then goes to the minister. The minister, under the User Fees Act, decides whether he wishes to proceed, amend or cancel. If he wishes to proceed, then we go through the regulatory process. We have just done the user fee side. Now we go through the regulatory process, in which case we then file a Treasury Board submission for a change in fees under the regulations. We publish it in the *Canada Gazette* and follow that process. You will see it through the regular process, yes.

Senator Hervieux-Payette: That was my question. I do not think there is any opposition. It is a long process. You have my sympathy.

Ms. MacKenzie: Thank you.

The Chair: Any other questions, senators?

Thank you so much, Ms. MacKenzie and Mr. McBain for your presence here.

Does the committee wish to discuss observations?

Senator Fox: Report back to the Senate.

The Chair: That is my second question. Is it agreed we report the proposal back to the Senate?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: You do not need observations?

Hon. Senators: No.

The Chair: Is it agreed unanimously we report the proposal back to the Senate?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Thank you very much. We will adjourn until next Wednesday at six o'clock when the minister will come to discuss Bill C-7.

(The committee adjourned.)

OTTAWA, Wednesday, June 10, 2009

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-7, An Act to amend the Marine Liability Act and the Federal Courts Act, and to make consequential amendments to other acts, met this day at 6:32 p.m. to give consideration to the bill.

Senator Lise Bacon (*Chair*) in the chair.

Mme MacKenzie : La proposition a été présentée au Comité permanent des opérations gouvernementales et des prévisions budgétaires de la Chambre des communes ainsi qu'à ce comité du Sénat. Lorsque vous aurez formulé vos recommandations, la proposition ira au ministre. Ce dernier, en vertu de la Loi sur les frais d'utilisation, décidera d'aller de l'avant, d'apporter une modification ou d'annuler la proposition. S'il décide d'aller de l'avant, alors nous procéderons par règlement. Nous venons de régler la question des frais d'utilisation. Nous passerons alors au processus réglementaire, auquel cas nous devons préparer une présentation au Conseil du Trésor en vue de modifier les frais prévus par le règlement. Nous publierons la modification dans la *Gazette du Canada* et donnerons suite à ce processus. Le règlement suivra effectivement le processus normal.

Le sénateur Hervieux-Payette : C'était ma question. Je ne crois pas qu'il y ait d'opposition. C'est un long processus. Je sympathise avec vous.

Mme MacKenzie : Merci.

La présidente : Y a-t-il d'autres questions?

Madame MacKenzie et monsieur McBain, je vous remercie sincèrement de votre présence parmi nous.

Y a-t-il des membres du comité qui veulent émettre des observations?

Le sénateur Fox : Il faut faire rapport au Sénat.

La présidente : C'était ma deuxième question. Êtes-vous d'accord pour que l'on fasse rapport au Sénat?

Les sénateurs : Oui.

La présidente : Vous n'avez aucune observation à émettre?

Les sénateurs : Non.

La présidente : Sommes-nous tous d'accord pour renvoyer la proposition devant le Sénat?

Les sénateurs : Oui.

La présidente : Merci beaucoup. La séance est levée. Nous reprendrons mercredi prochain à 18 heures, lorsque le ministre viendra discuter du projet de loi C-7.

(La séance est levée.)

OTTAWA, le mercredi 10 juin 2009

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été déposé le projet de loi C-7, Loi modifiant la Loi sur la responsabilité en matière maritime, la Loi sur les Cours fédérales et d'autres lois en conséquence, se réunit aujourd'hui à 18 h 32 pour en faire l'examen.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[English]

The Chair: The minister is here with us this evening. Welcome, again, Minister Baird, to this meeting on Bill C-7, An Act to amend the Marine Liability Act and the Federal Courts Act and to make consequential amendments to other Acts.

You are here today with Mr. Tim Meisner, Director General, Marine Policy, Transport Canada; Mr. Jerry Rysanek, Director, International Marine Policy, Transport Canada; and Mr. Mark Gauthier, Senior Counsel, Legal Services, Transport Canada. Mr. Brian Jean will be with us soon, I believe.

We welcome you, minister. We will hear from you first and then we will ask our questions. The floor is yours.

[Translation]

Hon. John Baird, P.C., M.P., Minister of Transport, Infrastructure and Communities: Thank you very much, Madam Chair. It is indeed a pleasure for me to be here on such an important occasion.

[English]

I am pleased to be here to present for consideration Bill C-7, to amend the Marine Liability Act and the Federal Courts Act and to make consequential amendments to other Acts. In Canada, as in all major economies, trade is a significant driver.

The Chair: Slowly, please; we have stenographers here.

Mr. Baird: In Canada, as in all major economies, trade is a significant driver of the economy. Given our geography, it should not come as a surprise that marine transportation plays a major role in our overall trading system. Today, ships carry one fifth of Canada's exports to the U.S. and 95 per cent of the value of Canada's exports to other countries.

The bill before us today, C-7, will modernize the Marine Liability Act to protect our environment from the risks of marine transport in the following ways: by further protecting taxpayers against the financial consequences of an oil spill, which can be quite devastating; by requiring shipowners to maintain insurance to protect the interests of passengers while onboard Canadian ships; by removing onerous provisions that threaten the viability of the marine adventure tourism sector; and by putting Canadian businesses that supply provisions on credit to ships on an equal footing with their American counterparts when it comes to securing that credit.

[Traduction]

La présidente : Nous recevons aujourd'hui le ministre. Je vous souhaite de nouveau la bienvenue, monsieur Baird, à la présente réunion portant sur le projet de loi C-7, Loi modifiant la Loi sur la responsabilité en matière maritime, la Loi sur les cours fédérales et d'autres lois en conséquence.

Nous accueillons également Tim Meisner, directeur général, Politique maritime, Transports Canada; M. Jerry Rysanek, directeur, Politique maritime internationale, Transports Canada; et M. Mark Gauthier, avocat général, Droit maritime, Transports Canada. Je crois que M. Brian Jean se joindra à nous sous peu.

Monsieur le ministre, nous vous souhaitons la bienvenue. Nous allons commencer par écouter votre déclaration préliminaire, et nous vous poserons ensuite des questions. La parole est à vous.

[Français]

L'honorable John Baird, C.P., député, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités : Merci beaucoup, madame la présidente. C'est bien sûr un grand plaisir pour moi de vous rencontrer pour cette importante occasion.

[Traduction]

Je suis heureux d'être ici pour examiner le projet de loi C-7, Loi modifiant la Loi sur la responsabilité en matière maritime, la Loi sur les cours fédérales et d'autres lois en conséquence. Au Canada, comme c'est le cas dans toutes les principales puissances économiques, le commerce est un moteur important de l'économie.

La présidente : Parlez plus lentement, s'il vous plaît — les sténographes doivent transcrire votre discours.

M. Baird : Au Canada, comme dans toutes les grandes puissances économiques, le commerce est un moteur important de l'économie. Il n'est guère surprenant, compte tenu de notre géographie, que le transport maritime joue un rôle de premier plan dans notre système commercial en général. À l'heure actuelle, les navires transportent 20 p. 100 du volume des exportations canadiennes à destination des États-Unis et 95 p. 100 de la valeur des exportations du Canada vers d'autres pays.

Le projet de loi que nous examinons aujourd'hui, le projet de loi C-7, modernisera la Loi sur la responsabilité en matière maritime de façon à protéger notre environnement des risques liés au transport maritime. Le projet de loi accomplira cette tâche en protégeant davantage les contribuables contre les conséquences financières d'un déversement d'hydrocarbures, qui peut être particulièrement dévastateur; en exigeant que les armateurs souscrivent une assurance pour protéger les intérêts des passagers pendant qu'ils sont à bord de navires canadiens; en supprimant les dispositions astreignantes qui menacent la viabilité du secteur du tourisme d'aventure maritime; enfin, en mettant les entreprises canadiennes qui offrent des biens et des services à crédit aux armateurs sur un pied d'égalité avec leurs concurrents américains en ce qui a trait au remboursement de ce crédit.

These amendments are important. While this government has advanced the safety of marine transport by making necessary amendments to safety regulations under the Canada Shipping Act, these actions alone cannot eliminate all the risks related to shipping. When things go wrong and when accidents happen, Canadians expect their government to ensure that their interests are protected by modern legislation that includes proper compensation. They expect, and their government is of the same opinion, that polluters must pay for the damages caused by a ship or its cargo.

Since 2005, Transport Canada has consulted with those engaged in the marine industry, maritime law and insurance, and maritime-related tourism. These stakeholders have expressed support for these amendments contained in Bill C-7. They recognize the importance of modernizing the act to tackle some of the realities we face today. They understand that the act must continue to protect Canadians and harmonize Canadian law with various international conventions. The government has listened and acted on those concerns.

This bill makes five major changes. First, the proposed amendment will protect Canadians against the financial consequences of oil tanker spills. We all know that a spill can be devastating both to the environment and to the economy. While Canada has not had a major accident on the scale of the *Exxon Valdez*, these amendments will ensure that there is sufficient compensation available to deal with those oil spills. This would mean increased compensation for fishermen who see their fisheries closed and for coastal communities who see their local business and economies suffering as a result of an oil spill. These proposed amendments mean that the compensation would come from polluters and, most important, not from taxpayers.

Today, the Marine Liability Act has a regime that would provide about \$500 million in compensation to victims of such an accident, including compensation from the International Oil Pollution Compensation Fund. We are also proposing amendments to protect Canadians against the financial consequences of bunker-fuel spills. The current Marine Liability Act requires only tankers to carry insurance to cover their liability for oil spills. However, most ships carry large supplies of bunker oil for propulsion — which can cause significant damage. Bill C-7 will enable implementation of the Bunkers Convention and allow Canada's ratification, thus ensuring that coastal Canadians are

Ces modifications sont importantes. Même si notre gouvernement a fait progresser la sécurité du transport maritime en appliquant les modifications nécessaires aux règlements de sécurité en vertu de la Loi sur la marine marchande du Canada, ces mesures ne peuvent à elles seules éliminer tous les risques liés au transport maritime. Lorsque les choses tournent mal et que des accidents se produisent, les Canadiens s'attendent à ce que leur gouvernement s'assure que leurs intérêts sont protégés par des mesures législatives modernes prévoyant notamment une indemnisation appropriée. Les Canadiens croient que les pollueurs devraient payer pour les dommages causés par un navire ou sa cargaison, et leur gouvernement est du même avis.

Depuis 2005, Transports Canada a consulté les intervenants des secteurs de l'industrie maritime, du droit maritime, de l'assurance maritime et du tourisme maritime. Ces intervenants appuient les modifications contenues dans le projet de loi C-7. Ils reconnaissent l'importance de moderniser la Loi sur la responsabilité en matière maritime de manière à pouvoir faire face aux réalités d'aujourd'hui. Ils comprennent que la Loi doit continuer à protéger les Canadiens, et ils sont conscients de la nécessité d'harmoniser la Loi canadienne avec les diverses conventions internationales. Le gouvernement a pris acte de ces préoccupations et a pris des mesures pour y remédier.

Le projet de loi C-7 apporte cinq changements majeurs. Tout d'abord, les modifications proposées protégeront les Canadiens contre les conséquences financières des déversements provenant de pétroliers. Personne n'ignore que les déversements d'hydrocarbures peuvent être dévastateurs, autant pour l'environnement que pour l'économie. Même si le Canada n'a pas subi d'accident majeur de l'ampleur du désastre de l'*Exxon Valdez*, les modifications proposées garantiront une indemnisation suffisante aux personnes touchées par les déversements. Cela se traduirait par une augmentation de l'indemnisation versée aux pêcheurs dont la pêche est fermée ou aux collectivités côtières dont l'économie et les entreprises locales sont compromises en raison d'un déversement d'hydrocarbures. Et surtout, ces modifications font en sorte que cette indemnisation serait versée non pas par les contribuables, mais par les pollueurs.

Dans sa version actuelle, la Loi sur la responsabilité en matière maritime prévoit une indemnisation d'environ 500 millions de dollars pour les victimes d'un déversement d'hydrocarbures, y compris une indemnisation du Fonds international d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, le FIPOL. Nous proposons également des modifications afin de protéger les Canadiens contre les conséquences financières des rejets d'hydrocarbures de soute. À l'heure actuelle, la Loi sur la responsabilité en matière maritime oblige seulement les pétroliers à souscrire une assurance pour couvrir leur responsabilité pour les déversements

afforded the same level of financial protection against bunker-fuel spills as the coastal residents in other countries.

Bill C-7 will also provide compulsory insurance for the protection of passengers. Every commercial airline today must have insurance to cover the liability for passengers. However, the same cannot be said for ferries and other commercial ships that carry passengers. Why should different rules apply? Our proposed amendments do change that.

The bill also ensures that the marine-adventure tourism sector, including whitewater rafting companies and sea-kayaking operations, will continue to be viable. Such marine-adventure tourism activities bring thousands of jobs and income to some of Canada's most rural areas — for example, in this part of country, outside of Ottawa, in Renfrew County. Today, the Marine Liability Act treats these participants in marine-adventure tourism as if they were passengers on any other commercial vessels, like large ferries that transport people and vehicles along the coastlines.

Bill C-7 strikes the right balance, I believe. The proposed amendments will protect Canadian businesses that supply provisions to service ships. While shipping is an international industry, it can have a significant impact on local businesses. This is especially true for those Canadian businesses that supply goods and services to foreign ships that come to our ports from around the world. Most of these goods and services are sold on credit. When it comes to securing that credit, the Canadian ship supplier cannot rely on the maritime lien, even though an American competitor can enforce such a lien in a Canadian court. Often, the Canadian ship supplier cannot recover through a Canadian court even the smallest portion for the cost of goods supplied to a ship while an American firm can be paid in full. We have listened to the concerns of business that supply ships and we agree that this is simply unfair.

The bill has found support from all parties in the House of Commons. The Standing Committee on Transport, Infrastructure and Communities worked together to improve the bill after hearing from a number of stakeholders. The bill has broad support from stakeholders, and all those who are affected are

d'hydrocarbures. Toutefois, la plupart des navires transportent, pour des fins de propulsion, de grandes quantités d'hydrocarbures de soute qui peuvent provoquer des dommages considérables. Le projet de loi C-7 permettra la mise en œuvre de la Convention sur les hydrocarbures de soute et l'adhésion du Canada à celle-ci, ce qui fera en sorte que les populations côtières du Canada bénéficieront du même niveau de protection financière contre les déversements d'hydrocarbures de soute que les populations côtières d'autres pays.

Le projet de loi C-7 prévoit également la souscription obligatoire d'une assurance pour la protection des passagers. Actuellement, toutes les compagnies aériennes doivent souscrire une assurance couvrant leur responsabilité envers les passagers. Cependant, on ne peut en dire autant des traversiers et des autres navires commerciaux qui transportent des passagers. Pourquoi les règles devraient être différentes? Les modifications que nous proposons permettent de changer cela.

Le projet de loi veillera également à ce que le secteur du tourisme d'aventure maritime, y compris les entreprises de descente en eaux vives et les activités de kayak de mer, continue d'être viable. Les activités de tourisme maritime de ce genre créent des milliers d'emplois dans certaines des régions les plus rurales du Canada et procurent un revenu à des résidents de ces régions, par exemple, non loin d'ici, à l'extérieur d'Ottawa, dans le comté de Renfrew. Dans sa version actuelle, la Loi sur la responsabilité en matière maritime traite les personnes qui participent à des activités de tourisme d'aventure maritime comme des passagers de n'importe quel autre bâtiment commercial, par exemple les gros traversiers qui transportent des personnes et des véhicules le long de nos côtes.

À mon avis, le projet de loi C-7 permet d'établir un juste équilibre. Les modifications proposées protégeront les entreprises canadiennes qui offrent des provisions aux bateaux de service. Le transport maritime est une industrie internationale, mais il peut avoir des répercussions importantes sur les entreprises locales. Cela est particulièrement vrai pour les entreprises canadiennes qui fournissent des biens et des services aux navires battant pavillon étranger qui accostent dans nos ports en provenance du monde entier. La plupart de ces biens et services sont fournis à crédit. Au moment d'obtenir le remboursement de ce crédit, les fournisseurs canadiens ne peuvent se prévaloir du privilège maritime devant un tribunal canadien, alors qu'un concurrent des États-Unis peut le faire. Souvent, le fournisseur canadien ne peut recouvrer, par l'entremise d'un tribunal canadien, la somme due, même pas la plus petite portion du coût des biens fournis à un navire, alors qu'une société américaine peut être remboursée intégralement. Nous avons écouté les préoccupations des entreprises canadiennes qui approvisionnent les navires, et nous convenons que cela est tout simplement injuste.

Tous les partis qui siègent à la Chambre des communes ont appuyé le projet de loi C-7. Le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités a travaillé pour améliorer le projet de loi après avoir consulté de nombreux intervenants. Le projet de loi C-7 a reçu un vaste appui des intervenants, et toutes

pleased that it has become a priority for the government. The message they gave us was that we have struck the right balance.

I am pleased to be here before the committee and to answer any questions.

This issue of maritime law is an incredibly complex one. The department has well-versed experts in the field who conducted these consultations and have done a significant amount of work on marine law. I am pleased to have these experts with me today, along with Mr. Jean, my Parliamentary Secretary.

[Translation]

The Chair: Pursuant to clause 12 of Bill C-7, Canadian suppliers would be entitled to a maritime lien against foreign vessels in the event of unpaid bills. The Canadian Shipowners Association supports this provision, but is opposed to any amendment to Bill C-7 that would allow a maritime lien against Canadian vessels. Do you intend to propose amendments to allow a maritime lien against Canadian vessels as well?

[English]

Jerry Rysanek, Director, International Marine Policy, Transport Canada: The provision in the bill specifically applies to foreign ships, and that was quite intentional, because the problem that the ship suppliers have with unpaid invoices involves largely foreign ships.

The Canadian Shipowners Association, to which you refer, is well aware of it and very concerned about any extension of that provision to Canadian shipowners. The reason it has not been done in the bill is that Canadian ship suppliers have many other means of enforcement if there is a case of unpaid invoices with respect to Canadian shipowners, and they do not have any problem. Hence, it applies only to foreign shipowners, and that is the intent.

The Chair: Members of the House of Commons Committee on Transport, Infrastructure and Communities amended the bill to add “stowaway” to the classes of persons for which the limits of liability do not apply. That is in clauses 3 and 8.

Are stowaways a problem in Canada? Were there any disagreements in the past between companies and their insurance providers about stowaways?

Mr. Rysanek: I do not think there is an acute problem with stowaways. What we responded to in the bill was a potential misinterpretation of the bill, as the legislation did not distinguish between the treatment of stowaways and passengers. Passengers clearly are entitled to a very specific treatment. As the minister said, this has been done in aviation for a long time, and there is

les parties intéressées sont heureuses de constater qu’il s’agit d’une priorité pour le gouvernement. Le message qu’on nous a transmis, c’est que le projet de loi permet d’établir un juste équilibre.

Je suis heureux de me présenter devant le comité et je répondrai avec plaisir à toutes les questions qui me seront posées.

La question du droit maritime est extrêmement complexe. Le ministère dispose d’experts en la matière qui ont mené des consultations et qui ont effectué un travail colossal sur le sujet. Je me réjouis de leur présence à mes côtés aujourd’hui, de même que de la présence de mon secrétaire parlementaire, M. Jean.

[Français]

La présidente : Avec le projet de loi C-7, vous créez un privilège maritime sur les navires étrangers comme garantie aux fournisseurs canadiens advenant des factures impayées. On retrouve cela à l’article 12 de la loi. L’Association des armateurs canadiens appuie cette disposition, mais s’oppose à toute modification au projet de loi C-7, qui imposerait un tel privilège aux flottes canadiennes. Vous aviez l’intention de proposer des amendements pour mettre en place un privilège maritime sur les navires canadiens aussi?

[Traduction]

Jerry Rysanek, directeur, Politique maritime internationale, Transports Canada : La disposition contenue dans le projet de loi s’applique expressément aux navires battant pavillon étranger, et cela n’est pas du tout un hasard puisque le problème de factures impayées avec lequel sont aux prises les fournisseurs canadiens concerne dans une large mesure ces navires.

L’Association des armateurs canadiens, à laquelle vous faites allusion, est tout à fait au courant de cela et est très préoccupée par tout élargissement éventuel de cette disposition et de son application aux armateurs canadiens. Si le projet de loi C-7 ne prévoit pas un tel élargissement, c’est que les fournisseurs canadiens disposent d’une pléthore d’autres moyens pour faire valoir leurs droits dans les cas où le litige les oppose à un armateur canadien — il n’y a donc aucun problème de ce côté-là. C’est la raison pour laquelle la disposition du projet de loi ne vise que les armateurs étrangers — c’est le but recherché.

La présidente : Les membres du Comité permanent des transports, de l’infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes ont modifié le projet de loi en ajoutant les « passagers clandestins » aux catégories des personnes auxquelles la limite de responsabilité ne s’applique pas. Cela est énoncé aux articles 3 et 8.

Les passages clandestins représentent-ils un problème au Canada? Y a-t-il eu, dans le passé, quelque litige que ce soit entre les entreprises et leurs assureurs à propos de passagers clandestins?

M. Rysanek : Je ne pense pas que les passagers clandestins représentent un problème grave. La modification avait pour but de prévenir toute éventuelle interprétation erronée du projet de loi, qui prévoyait un traitement semblable pour les passagers clandestins et les autres passagers. Ces derniers ont manifestement le droit d’être traités d’une façon très précise. Dans le secteur de

now a specific regime for liability with respect to passengers. However, the law was silent on trespassers and stowaways. To ensure that stowaways are not considered passengers and thus entitled to compensation as if they were passengers, the law now makes it clear that their entitlement is very limited and that they are not to be considered passengers, because they were on the ship illegally.

The Chair: Was there previously any problem with insurance providers about stowaways?

Mr. Rysanek: No, there was no specific problem to which we are responding, only to the absence of a clear provision in order to prevent future problems.

Brian Jean, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities: That was a clarification in response to a concern that was brought forward.

[Translation]

The Chair: Certain provisions of Bill C-7, specifically sections 1, 10, 12, 14, 16 and 18, will come into force 90 days after the day on which the act receives Royal Assent. Other provisions, such as sections 11, 13, 17, 19, 23 and 24, will come into force on a day fixed by order. When do you plan to have the other provisions take effect, specifically those concerning the Ship-source Oil Pollution Fund? That is where the problem lies.

Mr. Baird: Our priority is to act as quickly as possible, while ensuring that the necessary work has been done. Mr. Rysanek can give you a more specific answer.

The Chair: Do you have some specific dates for us?

[English]

Mr. Rysanek: To add to what the minister said, the date is largely driven by a process of ratification of international conventions. That is the reason we have those provisions. I cannot give you a specific date, but the process will advance as quickly as possible.

Senator Johnson: What are the international implications associated with amending the Marine Liability Act?

Mr. Rysanek: They are very positive. The heart of the bill, as I call it, is in the amendments dealing with pollution, particularly pollution caused by oil tankers, and in that sense we are introducing amendments that will bring into force in Canada a new international convention, which is the improvement of an existing regime of which Canada is already a contracting state or state party. With the amendment, we will join the international

aviation, comme le ministre l'a mentionné, cela est le cas depuis longtemps, et il existe à présent un régime particulier de responsabilité envers les passagers. Par contre, la Loi sur la responsabilité en matière maritime était muette en ce qui a trait aux intrus et aux passagers clandestins. Pour faire en sorte que les passagers clandestins ne soient pas considérés comme des passagers et qu'ils n'aient donc pas le droit, à l'instar de ces derniers, de recevoir une indemnisation, à présent, la Loi énonce clairement que l'indemnisation à laquelle ont droit les passagers clandestins est très limitée et qu'ils n'ont pas qualité de passagers parce qu'ils sont montés illégalement à bord du navire.

La présidente : Les assureurs ont-ils déjà eu un quelconque problème en raison des passagers clandestins?

M. Rysanek : Non, les mesures que nous avons prises visent non pas à répondre à un problème précis, mais seulement à prévenir tout problème qui pourrait découler de l'absence d'une disposition claire sur cette question.

Brian Jean, Secrétaire parlementaire du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités : Il s'agissait d'apporter une clarification pour donner suite à une préoccupation qui avait été soulevée.

[Français]

La présidente : Des articles du projet de loi C-7 entreront en vigueur 90 jours après la sanction royale; on parle des articles 1, 10, 12, 14, 16 et 18. D'autres auront besoin de décrets pour être actifs; on pense aux articles 11, 13, 17, 19 et 23, et l'entrée en vigueur à l'article 24. Quand pensez-vous mettre en vigueur les autres articles, entre autres, ceux qui touchent la caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causés par les navires? Parce que c'est cela le problème.

M. Baird : Notre priorité est d'agir aussi vite que possible, mais c'est bien sûr essentiel que le travail nécessaire ait été fait. M. Rysanek peut donner les détails précis.

La présidente : Avez-vous des dates précises?

[Traduction]

M. Rysanek : Pour faire suite aux propos du ministre, je tiens à souligner que la date dépend en grande partie du déroulement du processus de ratification des conventions internationales. C'est la raison pour laquelle ces dispositions ont été proposées. Je ne peux pas vous indiquer une date précise, mais nous ferons en sorte que le processus avance le plus rapidement possible.

Le sénateur Johnson : Quelles seront les répercussions de la modification de la Loi sur la responsabilité en matière maritime à l'échelle internationale?

M. Rysanek : Elles seront très positives. Les modifications touchant la pollution, particulièrement la pollution attribuable aux pétroliers, constituent le cœur du projet de loi, comme j'ai l'habitude de le dire, dans la mesure où elles entraîneront l'entrée en vigueur au Canada d'une nouvelle convention internationale, qui se veut une amélioration du régime existant auquel le Canada est déjà partie. Le Canada a pris du retard par rapport à la

community that is ahead of us and increase the level of compensation from about \$500 million per incident to about \$1.5 billion per incident should the incident occur in Canadian waters. It is a very positive amendment.

Mr. Jean: In fact, I believe it ratifies two international conventions.

Senator Johnson: Is there any overlap in the application of the Arctic Waters Pollution Prevention Act and this act, the Marine Liability Act? What other statutes are intended to protect waters from pollution damage?

Mr. Rysanek: There is no overlap in terms of liability for any polluting incident, whether it happens south of 60 or north of 60. In other words, the Marine Liability Act applies in all Canadian waters uniformly, so there is no overlap in that sense.

With regard to prevention of pollution, there are different statutes that deal with ships' safety, particularly the Canada Shipping Act, but this statute does not deal with it. Liability, however, is an incentive to safety.

Mr. Baird: We are conforming to international law and acting in concert with our major trading partners, whereas the Arctic bill, which I understand will be getting Royal Assent soon, deals with extending domestic laws in the North.

Senator Johnson: How are various compensation funds managed in government?

Mr. Rysanek: There are two funds involved in this legislation. We are already a member of the international fund, and by adopting the new convention we will become a member of the higher level fund. We have a domestic fund as well, the Ship-source Oil Pollution Fund, which has been in existence for many years. They operate in tandem to provide compensation in case of an incident.

Mr. Baird: The first one does not operate within government. The second one operates within government but in a separate account. It is separate from the Consolidated Revenue Fund. As you would expect, Finance is not big on this, but it is important because it is not part of that Consolidated Revenue Fund. It should be there in case of an emergency. That would ensure that taxpayers' dollars are not mixed, which I think is one of the centrepieces of polluter pays.

Mr. Jean: It is a \$1.5-billion maximum, and the way it works is shipowner's liability first, then the International Oil Pollution Compensation Funds — IOPC — and then a supplementary fund.

communauté internationale, et les modifications en question nous permettront de le combler. En outre, grâce à ces modifications, le niveau d'indemnisation passera d'environ 500 millions de dollars par incident à environ 1,5 milliard de dollars si l'incident survient en eaux canadiennes. Ces modifications sont très positives.

M. Jean : En fait, le projet de loi valide deux conventions internationales.

Le sénateur Johnson : Y a-t-il chevauchement dans l'application de la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques et la Loi sur la responsabilité en matière maritime? Quelles autres lois ont pour objet de protéger les eaux canadiennes des dégâts occasionnés par la pollution?

M. Rysanek : Il n'y a aucun chevauchement au chapitre de la responsabilité à l'égard d'un quelconque incident de pollution, qu'il survienne au nord ou au sud du 60° parallèle. En d'autres termes, la Loi sur la responsabilité en matière maritime s'applique uniformément à toutes les eaux canadiennes — dans cette mesure, il n'y a donc aucun chevauchement.

Quant à la prévention de la pollution, il existe diverses lois qui traitent de la sécurité des navires, plus particulièrement la Loi sur la marine marchande du Canada. Cependant, la Loi dont nous parlons ne traite pas de cet aspect. Cela dit, la responsabilité incite à la sécurité.

M. Baird : Nous nous conformons au droit international et nous agissons de concert avec nos principaux partenaires commerciaux, tandis que le projet de loi modifiant la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, qui recevra la sanction royale sous peu, si j'ai bien compris, traite de l'application au Nord des lois intérieures.

Le sénateur Johnson : Comment le gouvernement gère-t-il les divers fonds d'indemnisation?

M. Rysanek : Deux fonds sont concernés par ces mesures législatives. Le Canada est déjà membre du Fonds international et, en adoptant la nouvelle convention, il deviendra membre du fonds de niveau supérieur. Nous disposons également d'un fonds national, la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, qui existe depuis bon nombre d'années. Ces deux fonds fonctionnent conjointement pour offrir une indemnisation en cas d'incident.

M. Baird : Le premier n'est pas administré par le gouvernement. Le deuxième est géré par le gouvernement, mais dans un compte distinct. Il ne fait pas partie du Trésor. Comme vous pouvez le deviner, cette situation ne plaît pas vraiment au ministère des Finances, mais il s'agit d'un fonds important parce qu'il ne fait pas partie du Trésor. Nous devons pouvoir avoir accès à ce fonds en cas d'urgence. Il ne faut pas que l'argent des contribuables soit mêlé avec l'argent de ce fonds — il s'agit là, je crois, de la clé de voûte du principe du pollueur-payeur.

M. Jean : L'indemnisation maximale s'élève à 1,5 milliard de dollars, et doit être versée d'abord par l'armateur, le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, et enfin par un fonds supplémentaire.

Senator Mercer: I spoke in the Senate in favour of this bill, and I received a very good briefing from your officials, which I appreciated.

How will ferry providers, such as Marine Atlantic and BCFerries, the two largest ferry providers in the country, recover the cost of the insurance that we are asking them to have? I am particularly concerned about Marine Atlantic, being from Nova Scotia.

Will the costs be passed on to the users, in particular in Senator Cochrane's province, which relies so heavily on products coming across marine Atlantic to Newfoundland and Labrador?

Mr. Baird: We know from Pacific Canada with the B.C. ferry disaster how important insurance is.

Mr. Rysanek: It is important to take note at what the legislation that is before you is doing. It is not changing the exposure of the shipowners or changing the liability; they already have it in the law. The vast majority of them are already insured against that liability. That is what prudent owners would be expected to do. For them, this bill has no news. They have been liable for a long time to specific amounts. They are well covered and the insurance costs that they pay have been already handled by them.

This bill will address the small minority problem — that is, in the absence of compulsory insurance, some are perhaps not insured and are saving money on premiums because they may not be fully covered. There will be a certain impact for them as a result of the legislation; they will have to look at the insurance cost and will have to deal with it. That is what compulsory insurance is all about.

Senator Mercer: I am not a big fan of insurance companies. I sometimes think it is legalized extortion. However, if we are going to force people to have insurance who might not have insurance now, how do we protect them against insurance companies who will take the opportunity, because now this is being forced, to inflate the rates for coverage?

Mr. Baird: With the relevant superintendent of financial institutions, depending on the provincial or federal level where it is regulated, and depending on the kind of shipping there is to insure, there is relative consumer protection. The existing consumer protection we think is fairly decent.

Mr. Rysanek: I would agree with that. It exists already in aviation; it applies to all airlines, small or large. The insurance markets are fairly competitive and competition will take care of it.

Le sénateur Mercer : Au Sénat, je me suis prononcé en faveur du projet de loi dont nous parlons, et les représentants de votre ministère m'ont dispensé une excellente séance d'information, et je leur en suis reconnaissant.

Comment les sociétés de traversiers, comme Marine Atlantique et BCFerries, les deux plus importantes sociétés de traversiers du Canada, recouvreront-elles les coûts liés à l'assurance qu'on leur demande de souscrire? Je m'inquiète particulièrement pour Marine Atlantique puisque je viens de la Nouvelle-Écosse.

Est-ce que les coûts seront refilés aux utilisateurs de ces services, plus particulièrement dans la province du sénateur Cochrane, qui est si fortement tributaire des produits provenant de Terre-Neuve-et-Labrador transportés par Marine Atlantique?

M. Baird : Depuis l'incident faisant intervenir un traversier de la Colombie-Britannique sur le Pacifique, nous savons à quel point les assurances sont importantes.

M. Rysanek : Il convient de prendre acte de l'effet des mesures législatives que nous examinons en ce moment. Elles n'ont pas pour effet de modifier le risque ou la responsabilité des armateurs déjà prévu dans la loi. La vaste majorité des armateurs ont déjà souscrit une assurance pour couvrir cette responsabilité, comme tout armateur prudent devrait le faire. Pour eux, le présent projet de loi n'apporte rien de nouveau. Depuis longtemps, ils sont assujettis à des montants précis — ils sont bien couverts et ils ont déjà acquitté les frais d'assurance exigés.

Le projet de loi C-7 réglera un problème qui ne touche qu'une petite minorité d'armateurs, à savoir ceux qui n'ont peut-être pas souscrit d'assurance parce que celle-ci n'est pas obligatoire et qui économisent sur les primes d'assurance parce qu'ils ne pourraient peut-être pas bénéficier d'une couverture complète. Les présentes mesures législatives auront une certaine incidence sur eux — ils devront prendre en charge les frais d'assurance exigés. C'est comme ça que fonctionne un régime d'assurance obligatoire.

Le sénateur Mercer : Je ne suis pas un grand admirateur des compagnies d'assurance. À mon avis, leurs pratiques s'apparentent parfois à de l'extorsion autorisée par la loi. Toutefois, dans l'éventualité où nous obligeons les gens qui ne sont pas couverts à l'heure actuelle à souscrire une assurance, comment ferons-nous pour les protéger contre les compagnies d'assurance qui profiteront de ce caractère obligatoire pour gonfler leurs frais?

M. Baird : Selon que l'armateur est visé par la réglementation provinciale ou fédérale et en fonction du type de flotte qui doit être assurée, le surintendant des institutions financières pertinent assure une certaine protection des consommateurs. Nous estimons que les mesures de protection des consommateurs qui sont en place à l'heure actuelle sont relativement convenables.

M. Rysanek : Je suis d'accord avec cela. Cette obligation est déjà en vigueur dans le secteur de l'aviation — elle s'applique à toutes les compagnies aériennes, les petites comme les grandes. Le

There are no bones about it. Compulsory insurance means you must have it to operate.

Senator Mercer: My comment is on the protection of suppliers — which is an excellent provision. In my hometown, there are big suppliers to shippers. This is an excellent coverage for them. We appreciate that being in the bill.

Going back to the chair's question on stowaways, her question, which did not get answered, was whether stowaways are a problem in Canada. You answered another technical aspect, but you did not answer the question about whether we have a stowaway problem. On occasion, I know we have; in my hometown of Halifax, we have had that problem. Is it seen generally by the department as an ongoing problem?

Mr. Baird: We do not see it as a huge one. The stowaway issue came up in committee from one witness, so I think the standing committee in the house decided to clarify the issue in its amendments. It was a government amendment that was brought forward. I do not know whether we keep records in terms of the number of stowaways. We can look into that and respond back.

This specific part deals not so much with stowaways but rather with passenger liability, and it is not a bad amendment to clarify who is and is not a passenger. Obviously, if someone is illegally aboard a ship it is difficult for the carrier.

Senator Mercer: I appreciate that. It was more for information than anything else.

Mr. Baird: We will get a note back to the committee.

Senator Cochrane: The marine adventure tourism industry is thriving in my province of Newfoundland and Labrador. We have whale watching, sea kayaking and boat tours that are important attractions, especially during the summertime.

How will this legislation affect this industry? What will be its impact on the people who participate in this industry? I am also thinking about the owners, the operators and the clients.

Mr. Baird: There is probably a big fundamental difference between a passenger, for lack of a better word, and, I will say, a participant, in the three examples you cited. For whale watching or boating, an individual is a passenger, whereas in kayaking, one of your other examples, as well as in whitewater rafting as I discussed, the individual is very much a participant — neither an employee nor a passenger; the individual would fall in the middle.

marché de l'assurance est passablement concurrentiel, et la concurrence fera son œuvre. Il n'y a pas de doute là-dessus. Pour exploiter votre entreprise, vous devez souscrire une assurance — c'est ce qu'il faut entendre par « assurance obligatoire ».

Le sénateur Mercer : Mon commentaire concerne la protection des fournisseurs — il s'agit d'une excellente disposition. Dans ma ville natale, il y a d'importants fournisseurs de biens et de services aux chargeurs. Pour eux, il s'agit d'une excellente protection, et nous sommes heureux que cette disposition fasse partie du projet de loi.

J'aimerais revenir à la question posée par la présidente à propos des passagers clandestins et d'un éventuel problème à cet égard au Canada. Cette question est demeurée sans réponse. Vous avez fourni une réponse à propos d'un autre aspect technique, mais vous n'avez pas répondu à la question de savoir s'il existe un problème en ce qui a trait aux passagers clandestins. Je sais que cela arrive parfois — à Halifax, ma ville natale, nous avons déjà eu ce problème. En général, le ministère considère-t-il qu'il s'agit là d'un problème permanent?

M. Baird : Selon nous, il ne s'agit pas d'un énorme problème. La question des passagers clandestins a été soulevée par un témoin devant un comité. Je pense que le comité permanent de la Chambre a donc décidé de tirer la question au clair dans le cadre des modifications. Il s'agit d'une modification qui a été proposée par le gouvernement. Je ne sais pas si nous tenons des statistiques quant au nombre de passagers clandestins. Nous pouvons examiner cela et vous fournir une réponse ultérieurement.

Cette disposition particulière porte davantage sur la responsabilité des passagers que sur les passagers clandestins, et il n'est pas inutile d'apporter une modification pour faire la lumière sur la question de savoir qui est considéré comme un passager et qui ne l'est pas. De toute évidence, la présence d'un passager clandestin pose des problèmes aux transporteurs.

Le sénateur Mercer : Je comprends cela. Je posais la question simplement à titre informatif.

M. Baird : Nous fournirons une réponse au comité.

Le sénateur Cochrane : Dans ma province, Terre-Neuve-et-Labrador, le tourisme maritime d'aventure est une industrie florissante. L'observation des baleines, le kayak de mer et les excursions en bateau sont des activités qui attirent beaucoup le public, particulièrement pendant l'été.

Quelle sera l'incidence de ces mesures législatives sur cette industrie? Quelle sera leur incidence sur les gens qui font partie de cette industrie? Je pense aux propriétaires et aux exploitants d'entreprises, et également aux clients.

M. Baird : Dans les trois activités que vous avez mentionnées, il existe probablement une différence fondamentale entre, disons, un participant et, à défaut d'un meilleur mot, un passager. Dans le cas de l'observation des baleines ou d'une excursion en bateau, les personnes qui prennent part à ces activités sont des passagers, mais dans le cas du kayak, le troisième exemple que vous avez évoqué, de même que dans le cas d'une descente en eaux vives,

This is huge, not just in Newfoundland but also in Eastern Ontario where I hail from, and it has been a significant source of concern.

Mr. Jean: I can advise the committee that we heard evidence particularly that, if we did not exclude this particular group of individuals running businesses, they would not be able to continue in business. We heard that it would absolutely devastate the community of tourism.

Mr. Baird: An individual would assume a significantly greater amount of liability as a participant versus a passenger. That is why it is called adventure tourism — in other words, extreme tourism. There is a difference between going on a plane and being a skydiver. There is a difference between being a passenger on a tour boat and being a participant in kayaking. We hope this will send a message to that sector that they will have greater certainty for long-term viability.

We do not pay enough attention, in my judgment, to tourism. We have great potential, whether in Newfoundland, in Eastern Ontario or up in Nahanni, where we just expanded the park. There is great potential and hopefully this will allay some of the fear the industry legitimately had.

Senator Cochrane: Have you heard from the operators and owners of the tourism industry?

Mr. Baird: Yes. In this regard, they seemed to be pleased and supported this part. I would be dishonest if I did not say that they did not have a number of other concerns at Transport Canada, but in terms of liability issues, this was just changed about eight years ago, where it caused a problem.

Senator Cochrane: What about oil spills? We have had a lot of problems in my area with oil spills over the years. An oil spill results in the death of birds; it does all kinds of damage. I do not think anyone admits they are doing it. There has not been much of a force put on to prevent it from happening.

Mr. Rysanek: There is civil liability for oil spills, and the provisions are not new in terms of Canadian law. We have had this legislation for a long time.

dont j'ai parlé plus tôt, la personne a davantage qualité de participante — il ne s'agit pas tout à fait d'un employé ni d'un passager, mais de quelque chose entre les deux. Ces activités sont extrêmement populaires, non seulement à Terre-Neuve, mais également dans l'est de l'Ontario, d'où je viens, et il s'agit d'une importante source de préoccupations.

M. Jean : Je peux signaler au comité que nous avons entendu des témoignages sur cette question particulière selon lesquels les exploitants de ce type d'entreprise seraient incapables de poursuivre leurs activités si cette disposition continue de s'appliquer à eux. Nous avons entendu dire que cette disposition aurait un effet absolument dévastateur sur l'industrie du tourisme.

M. Baird : Un participant devrait avoir à assumer une responsabilité beaucoup plus élevée qu'un passager. C'est pourquoi nous employons l'expression « tourisme d'aventure » — en d'autres termes, il s'agit de tourisme extrême. Monter à bord d'un avion et faire du saut en chute libre, ce n'est pas du tout la même chose. Être passager sur un bateau d'excursion et participer à une activité de kayak, ce n'est pas du tout la même chose. Nous souhaitons que les intervenants de ce secteur comprennent que leur viabilité à long terme se verra renforcée.

À mes yeux, nous n'accordons pas suffisamment d'attention au tourisme. Nous avons énormément de potentiel à cet égard, que ce soit à Terre-Neuve, dans l'est de l'Ontario ou à Nahanni, où nous venons tout juste d'agrandir le parc. Nous avons un potentiel énorme, et il est à souhaiter que ces mesures dissiperont certaines des craintes légitimes exprimées par les différents acteurs de l'industrie.

Le sénateur Cochrane : Avez-vous discuté avec les exploitants et les propriétaires d'entreprises du secteur du tourisme?

M. Baird : Oui. À cet égard, les exploitants et les propriétaires semblaient satisfaits, et ils ont appuyé cette section du projet de loi. Je serais malhonnête si je ne vous disais pas qu'ils ont fait part d'un bon nombre d'autres préoccupations à Transports Canada, mais en ce qui a trait aux questions relatives à la responsabilité, des modifications ont été apportées il y a environ huit ans, pour régler certains problèmes.

Le sénateur Cochrane : Qu'avez-vous à dire en ce qui concerne les déversements d'hydrocarbures? Dans ma région, au fil des ans, nous avons eu notre lot de problèmes à cet égard. Les déversements d'hydrocarbures tuent des oiseaux — ils occasionnent toutes sortes de dégâts. Je pense que personne n'admet être à l'origine de tels déversements. Peu d'efforts ont été déployés pour éviter que ce type d'incident ne se produise.

M. Rysanek : Il existe une responsabilité civile pour ce qui est des déversements d'hydrocarbures, et les dispositions législatives canadiennes en la matière ne sont pas nouvelles. Ces dispositions sont en place depuis un bon moment.

The changes are raising the level of compensation for any oil spills, including any cost of environmental damage, so in that sense there will be more money. However, it is not safety legislation. This is liability legislation.

Mr. Baird: I hope the link is strong, such that if the liability is greater, it means you will have a direct cost or the insurance for your operation will be more, recognizing the risk. I hope we are being clear with respect to liability and raising the amount of compensation that can be claimed. No amount of money can compensate for the damage done to the environment. We can only try to do our best to tackle the challenges caused by it.

Senator Cochrane: Do you not agree that there should be more surveillance?

Mr. Baird: Sure.

Mr. Jean: I had the opportunity to travel to Nova Scotia and visit one of the navy bases there, to see exactly what technology was available. This was several years ago. My understanding at the committee level as well is that the technology is moving forward rapidly in relation to Canada having the ability to discover oil spills. They can see it from satellite or from other aircraft, and there is some ability to share that information from the United States as well. We are moving forward quickly with that kind of technology in the navy.

Senator Cochrane: Is there more enforcement then?

Mr. Jean: There is more ability to observe and, as a result of investments by this government, more helicopters and ships that will be on the waters to patrol the area and catch up to the people causing these problems.

Senator Cochrane: Are you saying that that is already there?

Mr. Jean: I am saying the technology is moving forward. They do have the technology — I was able to observe that first-hand at one of these navy bases. We invested in some frigates and helicopters in the North and in other parts of Canada to be able to observe and catch those people responsible for a spill afterwards. That was one of the difficulties in the past. Even if a spill was observed, they were not able to follow through and find these people.

Senator Cochrane: I will be watching for that. Thank you.

Senator Wallace: It is good to have you here, Minister Baird. You have become a weekly guest. We are always happy to see you.

Les modifications ont pour effet d'élever le niveau d'indemnisation lié à tout déversement d'hydrocarbures, y compris les coûts liés aux dommages environnementaux. Ainsi, dans ce sens, il y aura plus d'argent. Cependant, il ne s'agit pas de mesures législatives en matière de sécurité — il s'agit de mesures législatives en matière de responsabilité.

M. Baird : Ce que je souhaite, c'est que les coûts soient directement proportionnels à la responsabilité, de sorte que plus la responsabilité est grande, plus les coûts directs ou les frais d'assurance de l'entreprise sont élevés. Les coûts doivent refléter le risque. J'espère que nous envoyons un message clair en ce qui concerne la responsabilité en élevant le montant de l'indemnisation pouvant être réclamé. Aucune somme d'argent ne peut réparer les dégâts environnementaux. Nous faisons simplement de notre mieux pour tenter de faire face aux problèmes.

Le sénateur Cochrane : N'êtes-vous pas d'avis qu'il devrait y avoir davantage de surveillance?

M. Baird : Tout à fait.

M. Jean : Il y a plusieurs années, j'ai eu l'occasion de me rendre en Nouvelle-Écosse et de visiter l'une des bases navales de cette province pour voir exactement quelle technologie était disponible. Ce que j'ai cru comprendre à ce moment-là, et ce que j'ai appris dans le cadre de mes travaux au sein du comité, c'est que la technologie évolue rapidement en ce qui a trait à la capacité du Canada de détecter les déversements d'hydrocarbures. Ils peuvent être localisés par satellite ou par d'autres types d'aéronefs, et en plus, il est possible d'échanger ces informations avec les États-Unis. La technologie à la disposition de la marine évolue rapidement.

Le sénateur Cochrane : Dans ces conditions, la loi est-elle davantage appliquée?

M. Jean : La capacité d'observation est renforcée et, grâce aux investissements de notre gouvernement, il y aura davantage d'hélicoptères dans les airs et de navires sur les eaux pour patrouiller la région et mettre la main sur les personnes qui sont à l'origine de ces problèmes.

Le sénateur Cochrane : Êtes-vous en train de nous dire que ces activités de surveillance sont déjà en cours?

M. Jean : Ce que je dis, c'est que la technologie évolue. La technologie est là — j'ai pu moi-même le constater dans une base navale. Nous avons investi dans l'achat de frégates et d'hélicoptères dans le Nord et dans d'autres régions du Canada pour pouvoir surveiller les eaux et mettre la main sur les responsables des déversements d'hydrocarbures. Dans le passé, cela était une des lacunes : même si un déversement était constaté, on était incapable de remonter la piste jusqu'aux responsables.

Le sénateur Cochrane : Je vais me tenir au courant de cela. Merci.

Le sénateur Wallace : Nous sommes heureux de votre présence ici, monsieur Baird. Vous êtes devenu un habitué — vous êtes ici chaque semaine. C'est toujours un plaisir de vous voir.

I would like to comment on the proposed amendments to the Marine Liability Act — in particular, the two international conventions on liability and compensation that relate to marine oil pollution damage — to see what your reaction to that might be.

First, looking at the first convention, which deals with the supplementary fund protocol of 2003, et cetera, it is dealing with increasing the current level of compensation for oil pollution damage by tankers in Canada from \$405 million to \$1.5 billion. When I look at that, it has particular meaning and relevance to me, being from Atlantic Canada, from New Brunswick, Saint John, for that matter, on the Bay of Fundy. We have in Saint John the largest oil refinery in the country, and all the crew that arrives at the refinery arrives by ship, by tanker. In Newfoundland, with the offshore crude wells, a number of crude ships are in that area as well.

That provision, to me, is highly relevant, and I compliment you for that amendment. We all know the problems that can arise from oil pollution. Having adequate coverage is absolutely essential.

My understanding is that by agreeing to become part of this convention, it would put us in the right place in relation to other countries and what they are doing in response to having adequate funding in place for compensation.

That is my reaction to it. I am wondering if there is anything you wish to comment on.

Mr. Baird: An additional \$985 million in compulsory liability can only be positive. It is important now in Saint John. They are building a new refinery there, which will even make it more important.

Senator Wallace: Yes. I think many of the corporations have insurance that would be perhaps up to those levels, but for those who do not, that is very important.

Mr. Baird: With respect to environmental damage, you can try to put a dollar amount on it, but in many cases you cannot put a dollar amount on it. There was an oil pipeline rupture in Burrard Inlet in Burnaby, in British Columbia. When you have visited an agency that deals with the effects on wildlife and have seen a duck soaked in oil, there is not a dollar amount you can put on that. It is outrageous, not to mention the shoreline and fish habitat.

Senator Wallace: Certainly moving it up to \$1.5 billion is a huge step in the right direction.

Mr. Baird: It raises the bar.

J'aimerais faire des commentaires concernant les modifications proposées de la Loi sur la responsabilité en matière maritime, plus particulièrement sur les deux conventions internationales sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages en mer attribuables à la pollution par des hydrocarbures. J'aimerais connaître votre opinion à cet égard.

Tout d'abord, la première convention, le protocole de 2003 portant création d'un fonds complémentaire, fera passer le niveau d'indemnisation actuel pour les dommages dus à la pollution par des hydrocarbures occasionnée par des pétroliers au Canada de 405 millions de dollars à 1,5 milliard de dollars. Comme je suis originaire des provinces de l'Atlantique, plus précisément de Saint John, au Nouveau-Brunswick, dans la baie de Fundy, cette question revêt une signification et une importance particulières à mes yeux. La plus grande raffinerie de pétrole du pays se trouve à Saint John, et toutes les personnes qui y travaillent arrivent par bateau, sur des pétroliers. Un bon nombre de pétroliers se rendent également à Terre-Neuve en raison des plates-formes de forage sous-marin qui se trouvent dans cette région.

À mon avis, il s'agit d'une disposition extrêmement pertinente, et je vous félicite d'avoir apporté cette modification. Nous sommes tous conscients des problèmes qui peuvent découler de la pollution par les hydrocarbures. Il est absolument essentiel de disposer d'une protection adéquate.

Si je comprends bien, en ratifiant cette convention, nous comblerons l'écart qui nous sépare des autres pays en ce qui a trait à la mise en place de mécanismes de financement adéquats en matière d'indemnisation.

C'est ce que j'avais à dire à ce sujet. Je me demandais si vous aviez quoi que ce soit à ajouter.

M. Baird : À coup sûr, l'ajout de 985 millions de dollars en assurance obligatoire de responsabilité représente une mesure positive. À l'heure actuelle, il s'agit d'une mesure importante pour Saint John. Une nouvelle raffinerie est en construction dans cette région, ce qui rend cette mesure d'autant plus essentielle.

Le sénateur Wallace : Oui. Je pense que de nombreuses entreprises ont souscrit une assurance de cette valeur ou à peu près, mais pour celles qui ne l'ont pas encore fait, cela est très important.

M. Baird : Pour ce qui est des dommages environnementaux, vous pouvez toujours essayer de les chiffrer, mais dans bien des cas, cela est impossible. Une rupture de l'oléoduc est survenue à Burrard Inlet, à Burnaby, en Colombie-Britannique. Si vous avez visité les lieux du désastre en compagnie des membres d'un organisme de protection de la faune et que vous avez vu un canard englué de pétrole, vous comprenez que les dégâts environnementaux ne peuvent être chiffrés. De tels dégâts sont inacceptables, sans mentionner les dommages causés sur les rivages et dans l'habitat des poissons.

Le sénateur Wallace : Le fait d'augmenter à 1,5 milliard de dollars la limite de responsabilité constitue assurément un très grand pas dans la bonne direction.

M. Baird : Cela place la barre plus haut.

Senator Wallace: The other convention I would comment on as well is the one that deals with pollution that can result from the bunkers on ships. There now will be compulsory insurance in place that requires the shipowner to have the coverage in the event of a bunker spill. I was thinking of your appearance two weeks ago when we talked about expanding the boundaries of our Arctic marine areas and about global warming. There is no question that, as time goes on, there will be more tankers, not crude tankers but tankers and ships in the Arctic, and probably not only more of them but larger ones. There is no question that the amount of bunker fuel that is on any ship can be a huge issue in itself. It struck me that this provision ties in very nicely with that piece of legislation and provides not only protection in all waters of Canada, but also will be very relevant in the Arctic.

Mr. Baird: This comes full circle to the comments that Senator Cochrane made. The effect of an oil spill on an oil tanker is gigantic, because that is the commodity. Bunker fuel, of course, is exponentially more likely to be a problem. That relates to the concerns that Senator Cochrane raised. An extra \$100 million hopefully will send a strong signal that there will be greater public liability and that, as a participant in the marine industry, you have to step up to the plate with insurance.

Senator Wallace: Adjust to the times as they change, which clearly this is doing.

Mr. Baird: It does not replace the need for prevention efforts.

Senator Fox: There is some change to the governance of the Ship-source Oil Pollution Fund. I would like to know how the contributions to the fund are determined and whether the amount currently held in the fund gives you comfort. The obvious question in this day of asset-backed commercial paper is this: Have the fund's assets been well managed to date?

Mr. Rysanek: The Ship-source Oil Pollution Fund was established a long time ago, in 1973, right before Canada joined the international convention. Right from the beginning, it was decided that the funding will come from oil companies, not from taxpayers, and the seed money was provided through a levy imposed on oil imported, or received in Canadian ports, and it was paid by all companies who imported the oil.

The collection of the levy was stopped in 1976, when the amount reached about \$36 million and there were no claims. Since then, the seed money, the basic amount collected from industry, has grown through accrued interest to the current level

Le sénateur Wallace : L'autre convention que j'aimerais commenter traite de la pollution pouvant être occasionnée par les hydrocarbures de soute se trouvant à bord des navires. En vertu de cette convention, les armateurs sont tenus de souscrire une assurance assortie d'une couverture en cas de déversements d'hydrocarbures de soute. Je pense à ce que vous avez dit devant le comité, il y a deux semaines, à propos de l'expansion des frontières des milieux marins arctiques et du réchauffement climatique. Il ne fait aucun doute que, avec le temps, il y aura de plus en plus de navires-citernes dans l'Arctique, non pas des pétroliers, mais des navires-citernes et des navires, et que ceux-ci ne seront probablement pas seulement plus nombreux, mais également plus gros. Sans aucun doute, les navires transportent des quantités énormes de combustible de soute. Ce qui me frappe, c'est que cette disposition s'intègre très bien à cette loi et qu'elle permet de protéger l'ensemble des eaux canadiennes, plus particulièrement celles de l'Arctique.

M. Baird : Cela nous ramène aux commentaires formulés par le sénateur Cochrane. Un déversement d'hydrocarbures a des répercussions gigantesques puisqu'il s'agit du produit transporté par le pétrolier. Évidemment, les combustibles de soute sont susceptibles de poser un problème encore plus grand. Cela est lié aux préoccupations soulevées par le sénateur Cochrane. Il est à souhaiter que les 100 millions de dollars supplémentaires enverront un message clair, à savoir que la limite de responsabilité civile sera plus élevée et que les membres de l'industrie maritime doivent assumer cette responsabilité en souscrivant une assurance.

Le sénateur Wallace : Les temps changent, et il faut s'adapter. De toute évidence, c'est ce que cette disposition exige.

M. Baird : Cela ne nous dispense pas de poursuivre nos efforts en matière de prévention.

Le sénateur Fox : Quelques changements ont été apportés en ce qui concerne la gouvernance de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. J'aimerais savoir de quelle façon sont fixées les cotisations à ce fonds et si la valeur actuelle de ce fonds vous convient. À l'heure où le papier commercial adossé à des actifs fait les manchettes, vous ne serez guère surpris que je vous pose la question suivante : à ce jour, est-ce que les actifs de la Caisse ont été bien administrés?

Mr. Rysanek : La Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires a été créée il y a longtemps, en 1973, juste avant que le Canada n'adhère à la convention internationale. D'emblée, il a été convenu que le financement proviendrait non pas des contribuables, mais des sociétés pétrolières, et les capitaux d'amorçage ont été obtenus par l'imposition d'une redevance sur le pétrole importé ou reçu dans les ports canadiens. Cette redevance était versée par toutes les sociétés qui importaient du pétrole.

Le Canada a cessé de percevoir cette redevance en 1976, lorsque le montant a atteint 36 millions de dollars environ. Il n'y avait aucune réclamation. Depuis, grâce aux intérêts courus, les capitaux d'amorçage — la somme de base recueillie auprès de

of about \$360 million, largely because, fortunately, the fund has not been used or has not been exposed to too many claims over the years.

The fund is administered by an administrator appointed by cabinet, who reports to Parliament through the Minister of Transport. The Ship-source Oil Pollution Fund is located in Ottawa and it submits annual reports, through the minister, to Parliament.

Senator Fox: Has the fund been well managed to date? Have you had any problems? Many other funds, from university funds to endowments, have had a lot of problems. Has this fund survived the turmoil?

Mr. Rysanek: There have been no problems over the years. The changes in governance were thought necessary. There has not been any change to the governance of the fund since it was established in 1973. Some improvements are introduced in this bill, particularly regarding filing of annual reports and financial statements and regarding audit of the statements. Its funds are in a special account in the Consolidated Revenue Fund, and the fund is not investing its money in any way, shape or form. It is not exposed.

Mr. Baird: We will provide the full financial performance of the fund, senator. It is a fair question.

Senator Fox: Looking at the stakeholder reaction in the Canadian Bar Association, National Maritime Law Section, I see that they had proposed that a new criterion be added to one of the sections requiring the adventure tourism industry to have a seaworthy ship at the commencement of the voyage. That seems to be very reasonable. You were talking about the tourism industry before. We want to have more tourists here, but having a guarantee or an undertaking that the adventure tourism ship is seaworthy at the commencement of the voyage seems to make sense.

Mr. Baird: When you are dealing with whitewater rafting, you are dealing with an inflatable raft, at least in Eastern Ontario, in large measure.

Mr. Jean: Actually, the committee considered this particular aspect thoroughly and determined from evidence from the largest adventure tourism operator in Canada, which is not far from the capital, that indeed they would not be operating unless they were seaworthy, and that the ability to get insurance for them, I think was the actual testimony of this particular gentleman, would be impossible if they were not operating on that basis. He actually gave evidence that the group to which they belong ensures that each and every adventure tourism operator has seaworthy

l'industrie — ont augmenté à environ 360 millions de dollars, la réserve actuelle de la Caisse. Cela est attribuable dans une large mesure au fait que, heureusement, au fil des ans, il n'a pas été nécessaire de piger dans la réserve de la Caisse et que peu de demandes d'indemnisation ont été présentées.

L'administrateur de la Caisse est nommé par le Cabinet et rend des comptes au Parlement par le truchement du ministre des Transports. La Caisse, dont le siège social est situé à Ottawa, présente des rapports annuels au Parlement par l'entremise du ministre.

Le sénateur Fox : À ce jour, la Caisse a-t-elle été bien administrée? Y a-t-il eu quelque problème que ce soit? De nombreux autres fonds, qu'il s'agisse de fonds universitaires ou de fondations, ont connu beaucoup de problèmes. La Caisse a-t-elle été épargnée par la tourmente?

M. Rysanek : Il n'y a eu aucun problème au fil des ans. Les changements au chapitre de la gouvernance ont été jugés nécessaires — il n'y avait eu aucun changement à cet égard depuis la fondation de la Caisse, en 1973. Le projet de loi C-7 apporte quelques améliorations, particulièrement en ce qui concerne le dépôt des rapports annuels et des états financiers, et en ce qui a trait à la vérification de ces états financiers. Les fonds de la Caisse sont placés dans un compte spécial du Trésor, et ils ne sont pas investis de quelque façon que ce soit. Ils ne sont exposés à aucun risque.

M. Baird : Nous présenterons tous les renseignements relatifs au rendement financier de la Caisse, monsieur le sénateur. Votre question est légitime.

Le sénateur Fox : J'ai pris connaissance de la réaction des membres de la Section nationale de droit maritime de l'Association du Barreau canadien. Je constate qu'ils ont proposé qu'un nouveau critère soit ajouté à l'une des sections de la loi pour que l'industrie du tourisme d'aventure soit tenue d'assurer le bon état de navigabilité des embarcations au début du voyage. Cela semble très raisonnable. Vous avez parlé plus tôt de l'industrie du tourisme. Nous voulons attirer davantage de touristes, mais il semble logique d'exiger une garantie ou un engagement en ce qui concerne l'état de navigabilité des embarcations utilisées dans le cadre du tourisme d'aventure avant que celles-ci ne soient mises à l'eau.

M. Baird : En général, les embarcations utilisées dans le cadre des activités de descente en eaux vives sont des radeaux pneumatiques, à tout le moins dans l'est de l'Ontario.

M. Jean : En fait, les membres du comité ont examiné en détail cette question précise et, en se fondant sur le témoignage présenté par le plus important exploitant du secteur du tourisme d'aventure au Canada, dont les activités se déroulent non loin de la capitale nationale, ils ont déterminé que les entreprises du secteur ne pourraient effectivement pas poursuivre leurs activités si elles ne peuvent pas prouver le bon état de navigabilité de leurs embarcations. En outre, je crois que le témoin en question a précisé qu'il serait impossible pour ces entreprises de souscrire une

vehicles, because if they did not, they not would not be able to qualify for the insurance in the first place. That was more or less our evidence.

The other problem is how to determine seaworthiness and enforce on that on a particular basis. The groups themselves seem to be taking care of that issue. I could find more information, but we did spend considerable time on that. If you would like, senator, I can find the blues and forward them to the committee chair for distribution.

Senator Fox: My last question is on limits of liability to passengers. Why did you choose \$350,000? Is that an international norm? Why not leave it to tort law under Canadian law to determine the value of an individual's death or injuries for an accident occurring in these circumstances?

Mr. Baird: It is probably a matter of balancing off insurance, much like we do in the auto insurance sector, by capping liability. We have a mandate for insurance. You have to cap the liability; otherwise, it would be tremendously difficulty to get it, much like when you have auto insurance.

Mr. Rysanek: I have a small addition. We were inspired by aviation, which has uniformity of limits and uniformity of applications.

Senator Fox: Are the limits comparable to the Warsaw Convention limits for air travel?

Mr. Rysanek: They are comparable, although in our case, they are inspired by the international convention on marine transport, not aviation transport. They are more or less comparable.

Senator Fox: I always have trouble with the limitation on liability. If there is a wrongful death due to gross negligence, the operator should pay whatever the value of that life is.

Mr. Rysanek: I could defer to our counsel. There are provisions in the law that allow for breaking of the limit under certain circumstances.

Mr. Jean: Indeed, the Supreme Court of Canada has indicated a particular limit from time to time on tort law. I believe that \$250,000 was the maximum, except the loss of facilities, et cetera. The Supreme Court has limited it so that we do not become like the United States, in essence, with their tort system.

assurance si elles ne répondent pas aux critères relatifs à l'état de navigabilité des embarcations. En fait, ce témoin a affirmé que l'organisation qu'il représentait s'assurait que chaque exploitant du secteur du tourisme d'aventure dispose d'une flotte en bon état de navigabilité et que, en cas contraire, il ne serait pas admissible à une assurance de toute façon. En gros, c'est le témoignage que nous avons entendu.

L'autre problème tient à l'évaluation de l'état de navigabilité et à la capacité d'exécuter la loi sur ce fondement précis. Les groupes semblent s'occuper eux-mêmes de cette question. Je pourrais vous fournir de plus amples renseignements, mais je peux vous dire que nous avons passé beaucoup de temps là-dessus. Si vous le voulez, monsieur le sénateur, je peux trouver les bleus et les transmettre au comité.

Le sénateur Fox : Ma dernière question concerne la limite de responsabilité pour les passagers. Pourquoi a-t-elle été fixée à 350 000 \$? S'agit-il d'une norme internationale? Pourquoi ne pas laisser le soin au régime canadien en matière de responsabilité civile délictuelle de fixer le montant de l'indemnisation à verser pour le décès ou les blessures attribuables à un accident survenu dans de telles circonstances?

M. Baird : L'objectif consiste probablement à établir un équilibre, un peu comme on le fait dans le secteur de l'assurance automobile, en plafonnant la responsabilité. En matière d'assurance, nous devons fixer des balises. Il faut limiter la responsabilité — autrement, il serait extrêmement difficile d'obtenir une assurance, comme c'est le cas dans le secteur de l'assurance automobile.

M. Rysanek : J'ai un bref commentaire à ajouter. Nous nous sommes inspirés du secteur de l'aviation, où la limite est la même pour tous et s'applique également à tous

Le sénateur Fox : Les limites fixées sont-elles comparables à celles de la Convention de Varsovie dans le cas du transport aérien?

M. Rysanek : Elles sont comparables, même si, dans le cas qui nous occupe, ces limites s'inspirent non pas des conventions sur le transport aérien, mais de la convention internationale sur le transport maritime. Elles sont plus ou moins comparables.

Le sénateur Fox : J'ai toujours de la difficulté à accepter la limitation de la responsabilité. Dans le cas d'un décès injustifié attribuable à une négligence grave, aucune limite ne devrait être fixée au montant que l'exploitant devrait être tenu de payer.

M. Rysanek : Il faudrait que je consulte notre conseil. Cela dit, la loi prévoit que la limite peut être dépassée dans certaines circonstances.

M. Jean : En effet, il est arrivé périodiquement à la Cour suprême du Canada de fixer une limite en se fondant sur le droit de la responsabilité civile délictuelle. Je pense que le plafond a été fixé à 250 000 \$, moins la perte des installations, et ainsi de suite. La Cour suprême a fixé une limite de manière à éviter que notre régime se transforme en un régime de responsabilité civile délictuelle, comme celui des États-Unis.

Senator Housakos: Minister, can you tell us what laws are already in place that would prevent oil spills from happening in the first place?

Mr. Baird: There are a considerable number of domestic and foreign conventions. I will turn it over to Mr. Rysanek.

Mr. Rysanek: Canada is one of the early members of a very important convention adopted by the International Maritime Organization called the International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation (OPRC), 1990. There are established centres across Canada with contingency plans prepared to deal with major pollution. They have the equipment, the know-how and the expertise. Canada is well advanced in terms of its capability to respond to pollution.

Of course, another part of pollution is the application of safety regime to the ships, and we follow fairly vigorously international conventions adopted by international maritime organizations. My safety colleagues would be better able to deal with that question.

Senator Housakos: With regard to the maritime lien against foreign vessels, how big has this problem become for Canadian suppliers to supply foreign vessels? As well, how would this help the Canadian supplier attract payment from foreign vessels in a timely manner? I know the Americans have had a similar law for a long time. For example, if a company is seized in a port in Boston or New York and is taken to court because it has been delinquent in respect of a supplier and not paid for materials or services and the ship is impounded, what happens? How would this law apply in protecting Canadians in the U.S. or other jurisdictions?

Mr. Rysanek: There are legal and policy aspects to your questions. I would suggest that the legal aspect be taken by Mr. Gauthier.

Mark Gauthier, Senior Counsel, Marine Law Secretariat, Legal Services, Transport Canada: Thank you, senator. In effect, this particular provision will achieve a form of reciprocity with the Americans. In the situation that you have described, under current law the American courts would look to whether there is a recoverable lien under Canadian law and they would apply it. They would find under today's law that there is no such lien and, therefore, the Canadian supplier would be disadvantaged.

However, once this bill passes and there is a recognized maritime lien for ship suppliers, the reciprocity or the equivalency will be established between a matter arising in a court in the United States or in Canada.

Mr. Rysanek: From a policy point of view, why has this protection been brought forward? The ship suppliers have made the case for many years that this imbalance between the American and Canadian law causes them to lose when an action is pursued

Le sénateur Housakos : Monsieur le ministre, pouvez-vous nous dire quelles sont les lois qui, à l'heure actuelle, contribuent à prévenir les déversements d'hydrocarbures?

M. Baird : Il existe un nombre considérable de conventions nationales et internationales. Je vais laisser M. Rysanek répondre à la question.

M. Rysanek : Le Canada est l'un des premiers pays à avoir adhéré à une très importante convention adoptée en 1990 par l'Organisation maritime internationale, à savoir la Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures, la CRPO. Des centres dotés de plans d'urgence pour réagir à des incidents majeurs en matière de pollution ont été établis partout au Canada. Ces centres possèdent le matériel, le savoir-faire et l'expertise nécessaires. Le Canada est en très bonne posture pour intervenir en cas d'incident.

Bien sûr, la lutte contre la pollution suppose également l'application de la réglementation en matière de sécurité des navires, et à cet égard, nous respectons assez scrupuleusement les conventions adoptées par les organisations maritimes internationales. Mes collègues de la Sécurité publique pourraient mieux que moi répondre à cette question.

Le sénateur Housakos : Pour ce qui est du privilège maritime en faveur des fournisseurs canadiens sur les bâtiments étrangers, quelle est l'ampleur de ce problème? En outre, comment le projet de loi aidera-t-il les fournisseurs canadiens à obtenir un remboursement en temps voulu des bâtiments étrangers? Je sais qu'une loi semblable est en vigueur depuis longtemps aux États-Unis. Par exemple, si un bâtiment est saisi dans un port à Boston ou à New York et est poursuivi devant un tribunal parce qu'il n'a pas remboursé un fournisseur pour les biens et les services qui lui ont été fournis et que le navire est saisi, que se passe-t-il? De quelle façon s'appliquerait la présente loi pour protéger les Canadiens aux États-Unis ou dans d'autres administrations?

M. Rysanek : Votre question comporte un aspect juridique et un aspect relatif à la politique. Je demanderais à M. Gauthier de répondre en ce qui concerne l'aspect juridique.

Mark Gauthier, avocat général, secrétariat du droit maritime, services juridiques, Transports Canada : Merci, monsieur le sénateur. De fait, la disposition en question mettra en place une forme de réciprocité avec les États-Unis. En ce qui a trait à l'exemple que vous avez donné, en vertu de la loi actuelle, les tribunaux des États-Unis tenteraient de déterminer s'il existe un privilège applicable aux termes des lois canadiennes. Ils constateraient qu'il n'en existe actuellement aucun et, par conséquent, le fournisseur canadien serait désavantagé.

Toutefois, lorsque le projet de loi C-7 sera adopté et que le privilège maritime des fournisseurs sera reconnu, un principe de réciprocité ou d'équivalence sera établi pour ce qui est des litiges dont seront saisis les tribunaux aux États-Unis et au Canada.

M. Rysanek : Du point de vue des politiques, pourquoi avoir adopté cette mesure de protection? Depuis de nombreuses années, les fournisseurs font valoir que ce déséquilibre entre les lois américaines et canadiennes faisait en sorte que les litiges les

by American ship suppliers on the same ships in Canadian courts. The principal reason was to fix the imbalance. The actual losses they suffered vary. We were given evidence that it ranges from fairly small claims to amounts in the millions of dollars when there has been a long-standing or large purchase made by shipowners.

No one is keen to provide evidence of being taken to the cleaners, if you will pardon the expression. Certainly, it was a serious problem, in particular because they were not treated in the same way as their U.S. counterparts.

Mr. Jean: If I may say, senator, we heard evidence that this would give great comfort to those people who are honest and doing proper business; those people who are not will no longer deal with Canada. We do not want them anyway, so it provides security to the marketplace.

Senator Housakos: What happens to the shipping companies and the passenger ship lines that come to Canadian ports that do not have the proper documentation and liability insurance? What will be the repercussions?

Mr. Rysanek: Under our safety regimes, they should not be here. We have provisions through vessel traffic management that the ship certificates and other documents should be provided. If they arrive and on evidence it shows that they did not have, for example, the compulsory insurance certificates, penalties will be levied. Mr. Gauthier may deal with that in detail.

The Chair: Minister, it is 7:15 p.m.

Mr. Baird: Thank you for the Senate's consideration. I am certainly available any time after the committee if any senator has a specific concern. At the wish of the committee, I will return.

The Chair: Other questions, senators?

Thank you, Mr. Jean and officials from Transport Canada.

(The committee adjourned.)

OTTAWA, Tuesday, June 16, 2009

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-7, An Act to amend the Marine Liability Act and the Federal Courts Act and to make consequential amendments to other Acts, met this day at 9:32 a.m. to give consideration to the bill.

Senator Lise Bacon (*Chair*) in the chair.

opposant à des navires américains étaient tranchés en faveur de ces derniers devant les tribunaux canadiens. La présente disposition visait principalement à remédier à ce déséquilibre. Les pertes réelles subies par les fournisseurs canadiens varient — d'après ce que nous avons entendu, elles vont de créances relativement peu élevées à des montants de plusieurs millions de dollars dans les cas où les armateurs ont reçu des biens et des services pendant une longue période ou effectué un achat de grande envergure.

Personne n'aime révéler s'être fait plumer, pour rester poli. Assurément, le problème était important, particulièrement parce que les fournisseurs n'étaient pas traités de la même façon que leurs concurrents des États-Unis.

M. Jean : Si vous le permettez, sénateur, je tiens à souligner qu'on nous a dit que cette mesure rassurerait grandement les personnes honnêtes et les entreprises aux pratiques commerciales appropriées — quant aux autres, elles ne feront plus affaire avec le Canada. De toute façon, nous ne voulons pas faire affaire avec elles. Ces mesures apporteront donc de la sécurité au marché.

Le sénateur Housakos : Qu'arrivera-t-il aux sociétés de transport maritime et de navires à passagers dont les bâtiments accostent à un port canadien sans posséder les documents adéquats et sans être munis d'une assurance de responsabilité? Quelles repercussions subiront-elles?

M. Rysanek : En vertu de nos régimes en matière de sécurité, ces navires ne devraient pas se trouver là. Selon les dispositions relatives à la gestion du trafic maritime, les responsables du navire doivent fournir les certificats et les autres documents requis. S'il s'avère qu'ils ne sont pas munis, par exemple, d'un certificat d'assurance obligatoire, des pénalités seront imposées. M. Gauthier pourrait vous répondre de façon plus détaillée.

La présidente : Monsieur le ministre, il est 19 h 15.

M. Baird : Je remercie les sénateurs de leur attention. Je serai disponible en tout temps pour répondre à toute question précise d'un sénateur après la réunion d'aujourd'hui. Si le comité le souhaite, je reviendrai témoigner.

La présidente : Sénateurs, y a-t-il d'autres questions?

Merci, monsieur Jean, et merci aux représentants de Transports Canada.

(La séance est levée.)

OTTAWA, le mardi 16 juin 2009

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, qui s'est vu confier le projet de loi C-7, Loi modifiant la Loi sur la responsabilité en matière maritime, la Loi sur les Cours fédérales et d'autres lois en conséquence, se réunit aujourd'hui, à 9 h 32, afin d'examiner ce projet de loi.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[English]

The Chair: We have on our agenda this morning Bill C-7, An Act to amend the Marine Liability Act and the Federal Courts Act and to make consequential amendments to other Acts.

We have as witnesses from the Canadian Bar Association, Simon Barker, Chair, National Maritime Law Section; and Kerri Froc, Lawyer, Legislation and Law Reform. Welcome to our committee. We will hear from you first, and then senators will ask questions.

Kerri Froc, Lawyer, Legislation and Law Reform, Canadian Bar Association: The Canadian Bar Association is pleased to appear before the Senate committee today on Bill C-7, amending the Marine Liability Act and the Federal Courts Act among others.

The Canadian Bar Association, CBA, is a national association with about 37,000 members across the country. The primary objectives of the organization are improvements in the law and improvement in the administration of justice. It is in this light that we have made our written submissions, which have been circulated to you in advance, and make our comments to you today.

The CBA has been engaged in consultation with the government on marine liability amendments since at least 2005, and we are pleased to see progress made on this issue. We appeared before the House of Commons committee to discuss the concerns that we had about the bill.

I will ask Mr. Barker, the chair of the National Maritime Law Section to make substantive comments about two significant issues that remain outstanding. One is in relation to adventure tourism and the other is the proposed lien for Canadian ship suppliers.

Simon Barker, Chair, National Maritime Law Section, Canadian Bar Association: Good morning, honourable senators. Thank you for allowing me to sit before you this morning to speak about the proposed amendments to the Marine Liability Act, otherwise known as Bill C-7.

The Marine Liability Act has been law in Canada for some eight years, having come into force on August 8, 2001. We have an interesting situation in that, prior to 2001, we had one piece of legislation that contained many of the shipping matters in the country called the Canada Shipping Act. In 2001, we broke it apart. We have the operational technical stuff now in the Canada Shipping Act, 2001, and we have the Marine Liability Act. Eight years later, we are trying to put the connection back together in part, and it is having some unintended effects.

[Traduction]

La présidente : Nous avons ce matin à l'ordre du jour le projet de loi C-7, Loi modifiant la Loi sur la responsabilité en matière maritime, la Loi sur les Cours fédérales et d'autres lois en conséquence.

Nous entendrons, à titre de témoins, Simon Barker, président de la Section nationale du droit maritime de l'Association du Barreau canadien, et Kerri Froc, avocate, Législation et réforme du droit. Bienvenue à ce comité. Nous écouterons d'abord vos témoignages, puis les sénateurs poseront des questions.

Kerri Froc, avocate, Législation et réforme du droit, Association du Barreau canadien : L'Association du Barreau canadien est heureuse de comparaître aujourd'hui devant ce comité au sujet du projet de loi C-7, qui modifie, entre autres, la Loi sur la responsabilité en matière maritime et la Loi sur les Cours fédérales.

L'Association du Barreau canadien, l'ABC, est une association nationale qui représente environ 37 000 juristes de l'ensemble du pays. Les principaux objectifs de l'association comprennent l'amélioration du droit et de l'administration de la justice. C'est dans ce contexte que nous avons rédigé notre mémoire qui vous a été distribué à l'avance, et que nous présentons nos commentaires aujourd'hui.

L'ABC participe aux consultations avec le gouvernement sur les modifications relatives à la responsabilité en matière maritime depuis au moins 2005, et nous sommes heureux de constater des progrès à cet égard. Nous avons comparu devant le comité de la Chambre des communes pour discuter de nos préoccupations concernant ce projet de loi.

Je demanderais à M. Barker, président de la Section nationale du droit maritime de présenter ses commentaires sur deux questions importantes qui sont toujours en suspens. L'une de ces questions porte sur le tourisme d'aventure et l'autre sur la proposition de création d'un privilège pour les fournisseurs canadiens qui approvisionnent les navires.

Simon Barker, président, Section nationale du droit maritime, Association du Barreau canadien : Bonjour, honorables sénateurs. Merci de me donner la chance de comparaître devant vous ce matin pour vous parler des modifications proposées à la Loi sur la responsabilité en matière maritime, également connue sous le nom de projet de loi C-7.

Depuis le 8 août 2001, soit depuis environ huit ans, la Loi sur la responsabilité en matière maritime est en vigueur au Canada. La situation actuelle est intéressante en ce sens qu'avant 2001, nous disposions d'une mesure législative, la Loi sur la marine marchande du Canada, qui incluait de nombreuses questions liées à la marine marchande au pays. Nous l'avons scindée en 2001. Désormais, les questions techniques et opérationnelles sont regroupées dans la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, et nous avons également la Loi sur la responsabilité en matière maritime. Huit ans plus tard, nous essayons de relier ces deux lois, mais cela a des effets involontaires.

I appeared as a witness before the House of Commons Standing Committee on Transport, SCOTIC as it is now called, on April 23, 2008. I appeared in the same role that I am today, as the chair of the National Maritime Law Section of the Canadian Bar Association. I appeared a week before the representative of the Canadian Maritime Law Association, CMLA. The two law associations are very close to each other; the membership is pretty much the same. The submissions for both organizations were similar; there were a few minor points between the two.

The National Maritime Law Section of the Canadian Bar Association made two submissions; I believe you have those two submissions before you today.

SCOTIC made amendments to the bill, some of which improved the text and were welcome. One, in particular, did not improve the text. That one was made in relation to clause 12, the proposed lien for Canadian ship suppliers.

I was up in Montreal yesterday at a continuing legal education session of the Canadian Maritime Law Association. Those sessions occur not every year but on quite a regular basis. The association tends to choose subjects that are in the forefront of the law — improvements in the law, problems with the law — subjects that will generate debate and discussion, and puts together an education program. I have never attended an education session before and heard a speaker — Robert Jetté of New Brunswick — talk about something that was actually not law. He picked up on Bill C-7, as it had been amended at the House of Commons committee. Therefore, the lawyers are now debating something that you are also debating. I have text of some of comments from them that might help you in your deliberations today.

The other comment I want to make on the subject of adventure tourism is that we believe the House of Commons committee missed an opportunity to improve the bill. Minister Baird, when he was here before you last Wednesday, said:

When things go wrong and when accidents happen, Canadians expect their government to ensure that their interests are protected by modern legislation that includes proper compensation.

On the subjects of the Canadian ship suppliers' lien and adventure tourism, the bill goes a long way to doing that. However, it has two stumbling blocks. The stumbling blocks are the ones that we will discuss with you today. I do not believe the bill, if you pass it as written, will allow proper compensation. It will allow compensation, but the question is whether it will allow proper compensation, as the minister has set as his objective.

I think the opportunity that the House of Commons committee missed was to amend clause 9 of the bill. Clause 9 is where you see the exemption for marine adventure tourism activities. The

Le 23 avril 2008, j'ai comparu devant le Comité permanent des transports de la Chambre des communes, qu'on appelle maintenant le CPTIC. Comme c'est le cas aujourd'hui, j'avais témoigné à titre de président de la Section nationale du droit maritime de l'Association du Barreau canadien. J'avais comparu une semaine avant le représentant de l'Association canadienne de droit maritime, l'ACDM. Ces deux associations juridiques sont très similaires; les membres qui les composent sont en grande partie les mêmes. Les mémoires présentés par les deux organisations étaient semblables à quelques exceptions près.

La Section nationale du droit maritime de l'Association du Barreau canadien a présenté deux mémoires. Je crois que vous les avez présentement en main.

Le CPTIC a apporté des modifications au projet de loi, dont certaines ont permis d'améliorer le texte et ont été bien accueillies. Une de ces modifications n'a pas amélioré le texte. Cette modification visait l'article 12 qui porte sur la proposition de création d'un privilège pour les fournisseurs canadiens.

J'ai assisté hier, à Montréal, à une séance de formation juridique continue donnée par l'Association canadienne de droit maritime. Ces séances, bien qu'elles ne soient pas données chaque année, sont offertes sur une base régulière. De manière générale, l'Association choisit des sujets qui sont au premier plan de la loi — améliorations à la loi, problèmes de loi — et qui généreront des débats et des discussions, et elle élabore un programme éducatif. C'était la première fois que j'assistais à une séance de formation. Un des conférenciers — Robert Jetté du Nouveau-Brunswick — a parlé d'un sujet qui ne portait pas sur la loi. Il a repris le projet de loi C-7, tel qu'il a été amendé par le comité de la Chambre des communes. Par conséquent, les avocats débattent actuellement d'un sujet qui fait également l'objet d'un débat ici. J'ai le texte de certains des commentaires qu'ils ont faits. Il pourrait vous aider dans le cadre de vos délibérations.

En ce qui a trait au tourisme d'aventure, nous croyons que le comité de la Chambre des communes n'a pas saisi l'occasion d'améliorer le projet de loi. Le ministre Baird a dit lorsqu'il a comparu devant vous mercredi dernier :

Lorsque les choses tournent mal et que des accidents surviennent, les Canadiens s'attendent à ce que leur gouvernement s'assure que leurs intérêts sont protégés par des mesures législatives modernes qui comprennent une indemnisation adéquate.

En ce qui a trait au privilège pour les fournisseurs canadiens et au tourisme d'aventure, le projet de loi le fait de manière substantielle. Il y a toutefois deux pierres d'achoppement, qui seront le sujet de notre discussion d'aujourd'hui. Si vous l'adoptez tel qu'il a été rédigé, je ne crois pas que ce projet de loi permettra d'offrir une indemnisation adéquate. Il autorisera une indemnisation, mais la question est de savoir si cette indemnisation sera adéquate, conformément à l'objectif que le ministre s'était fixé.

Je crois que le comité de la Chambre des communes a manqué l'occasion d'amender l'article 9 du projet de loi. L'article 9 énumère les conditions d'exemption des activités du tourisme

inclusion of a requirement that a marine adventure tourism activity be seaworthy at the commencement of the voyage and properly crewed was missed.

I think it would be fair to say that, on the subjects of the marine lien, clause 12, and adventure tourism, clause 9, there was much confusion in the lower house. Certainly, that was true the day I appeared before the committee. I sit here before you this morning looking to you as the upper chamber for that sober second thought for which you have become renowned. The phrase that I always remember my grandmother telling me is “the devil is in the details,” and, in this situation, I think the devil is very much in the details.

Everyone on the government side of the shop and the private bar are all in agreement with the broad strokes. We all think Bill C-7 is a very good piece of legislation: It will increase oil spill compensation; it addresses the ship arrest provisions that have been out there, which have been problematic for so long; and it will bring the text into line. However, where we start to have some disagreements is when looking at some of the small details.

Clause 9 concerns liability for passengers. In 2001, the Marine Liability Act, MLA, brought into Canadian law the Athens Convention, an internationally agreed liability regime for loss of life or personal injury for passengers travelling on board ships. I call it a “big ship” convention. It is for ferries and passenger cruise ships. It establishes amounts on the basis of a shipowner’s liability to their passengers.

The part of the Athens Convention to keep in mind as you have your deliberations is that Article 18 does not allow a shipowner to contract out of liability. It makes what have become effectively known as waivers null and void.

With respect to Part 4 of the act, the big ship convention, in effect, once we brought it back here to Canada, we applied it to both domestic and international carriage of passengers by ship. Since 2001, the marine adventure tourism industry in this country has been subject to Part 4. They are not allowed to use waivers, according to the law of the land. That is causing them problems, as the House of Commons committee heard.

Clause 9, therefore, in effect will remove or exclude a marine adventure tourism activity from Part 4 of the MLA. It will take them out of that regime. In the submission of the Canadian Bar Association, which is dated April 21, we said that we think it is reasonable to exclude adventure tourism activities from Part 4 of the Marine Liability Act. However, if you allow it to happen, we will see a return to the common law in relation to the carriage of passengers in those activities for those ships.

d’aventure. La condition voulant qu’un navire destiné aux activités de tourisme d’aventure soit en bon état de navigabilité et que l’équipage soit adéquat au début du voyage n’a pas été incluse.

Je crois qu’il est juste d’affirmer qu’il y a eu une certaine confusion à la Chambre basse en ce qui a trait à l’article 12, qui porte sur le privilège maritime, et à l’article 9, qui porte sur le tourisme d’aventure. C’était le cas lorsque j’ai comparu devant ce comité. Je comparais ce matin, devant la Chambre haute, dans le cadre de ce second examen objectif pour lequel vous êtes reconnus. Ma grand-mère me disait que ce sont les détails qui comptent. Dans cette situation, je crois que ce sont vraiment les détails qui comptent.

Tous les représentants du gouvernement et du secteur privé sont d’accord avec les questions d’ordre général. Nous croyons tous que le projet de loi C-7 est une très bonne mesure législative. Il permettra d’augmenter les indemnités pour les déversements de pétrole, il examine les dispositions relatives à la saisie d’un navire qui cause des problèmes depuis trop longtemps, et il permettra d’approcher les textes anglais et français. Cependant, là où nous ne nous entendons pas, c’est lorsqu’on se penche sur certains détails plus précis.

L’article 9 porte sur la responsabilité des passagers. En 2001, la Loi sur la responsabilité en matière maritime a intégré à la loi canadienne la Convention d’Athènes, un régime de responsabilités reconnu à l’échelle internationale qui porte sur la perte de vie ou les blessures corporelles de passagers qui voyagent à bord de navires. Je l’appelle une convention de « gros navire ». Elle a été élaborée pour les traversiers et les navires de croisière. Les montants établis sont calculés en fonction de la responsabilité d’un armateur à l’égard de ces passagers.

Dans le cadre de vos délibérations, vous devriez garder en tête l’article 18 de la Convention d’Athènes qui n’autorise pas un armateur à se dégager de ses responsabilités. Ça a créé ce qu’on appelle désormais une exonération invalide.

La partie 4 de la loi, la convention des gros navires, que nous avons intégrée au contexte canadien, s’applique à la fois aux transports nationaux et internationaux de passagers par navire. Depuis 2001, l’industrie canadienne du tourisme d’aventure maritime est assujettie à la partie 4. L’industrie n’est pas autorisée à recourir aux renoncements, conformément à la loi du pays. Cela lui cause des problèmes, comme l’a entendu le comité de la Chambre des communes.

Toutefois, l’article 9 exclura une activité de tourisme d’aventure maritime de la partie 4 de la Loi sur la responsabilité en matière maritime. Elle sera exclue de ce régime. Dans le mémoire de l’Association du Barreau canadien du 21 avril, nous mentionnons que nous croyons raisonnable d’exclure les activités de tourisme d’aventure de la partie 4 de la Loi sur la responsabilité en matière maritime. Cependant, si cela est fait, on assistera au retour d’une loi commune en lien avec le transport de passagers dans ces activités pour ces bateaux.

More specifically, we will see the return of what are known as waivers, the ability of an operator to contract out of liability. Waivers, in and of themselves, are not a bad thing; they are a source of work for lawyers when matters get into courtrooms.

I was in Barrie, Ontario on Saturday of last week, zip-lining with my daughter for her birthday with six of her friends, and I was asked to sign a waiver when I walked into the office to pay the money and log in the kids. As a lawyer, I am probably as bad an example as anyone, but I signed the line that said, "I have read the terms and conditions and I understand them." I signed it because I had seven kids by my side saying, "Dad, let us go. We need to get out of here."

Waivers help these organizations, but I also relied upon the fact that my wife had done her homework and she found a safe zip-lining operation in Barrie. As we spent the afternoon there, they were a safe operation. They did everything right; they had all the right cables and so on. Therefore, I had no problems, in the back of my mind, signing that piece of paper.

I am saying to you today, with respect to clause 9 and the marine adventure tourism activities, that if you add a requirement to clause 9 that the operator provide a seaworthy ship, properly crewed at the commencement of the voyage, that will mean that poor operators will not be able to hide behind their waivers in the event that the ship is not seaworthy as it pulls away from the dock.

You will not know that as a passenger when you sign the waiver in the kiosk or office before you get on the boat. However, if the ship pulls away and it is not seaworthy, that will mean down the line in a courtroom if that poor operator tries to hide behind that waiver, he will not be able to because the unseaworthy ship will push him back into Part 4 of the act, and Part 4 says that waivers are null and void. He will not be able to hide behind it.

Good operators — the ones that appear up in the Ottawa Valley and in British Columbia, the ones that you see in the harbour in Montreal, the Lachine rapids — need not worry. They have safe operations, they will still be able to use waivers, and they will still be able to look after themselves.

The concept of seaworthiness at the commencement of a voyage is not a new concept. We have it in the Marine Liability Act today in the cargo liability provisions. It is a concept that has existed in the shipping world since about the 17th century and the days of the Lloyd's Coffee House in London, England which was the birthplace of marine insurance. It is not a new concept by any stretch of the imagination.

The lien clause is clause 12. The lien clause will help Canadian ship suppliers when they supply to foreign vessels. That is a good thing. What you see before you in the submissions of the

Nous verrons, plus particulièrement, le retour de ce qu'on appelle des exonérations, c'est-à-dire la capacité d'un exploitant de se dégager de ses responsabilités. Les exonérations, en elles-mêmes, ne sont pas une mauvaise chose; elles donnent du travail aux avocats lorsque les questions sont débattues en cours.

Samedi dernier, j'étais à Barrie, en Ontario, pour faire de la tyrolienne avec ma fille et six de ses amis pour son anniversaire. Quand je suis entré dans le bureau pour payer les frais de l'activité et inscrire les enfants, on m'a demandé de signer une exonération. Comme les cordonniers sont toujours les plus mal chaussés, j'ai signé au bas de la ligne qui disait : « J'ai lu les modalités et conditions et je les comprends. » J'ai signé ce document parce que j'avais à mes côtés sept enfants qui répétaient : « Papa laisse-nous y aller. Il faut que nous allions à l'extérieur. »

Les exonérations aident ces organisations, mais je me fie également au fait que ma femme avait pris ses responsabilités et trouvé une entreprise qui permet de faire de la tyrolienne à Barrie en toute sécurité. Comme nous y avons passé l'après-midi, je peux affirmer qu'il s'agissait d'une entreprise qui respecte les règles de sécurité. Ils ont tout fait dans les règles de l'art; ils avaient les bons câbles, et cetera. Par conséquent, la signature de ce document ne me préoccupait pas.

Je vous raconte tout ça aujourd'hui, parce que si vous ajoutez une condition à l'article 9 voulant que les exploitants fournissent un navire en bon état de navigabilité et un équipage adéquat au début du voyage, les mauvais exploitants ne seraient pas en mesure de recourir à une renonciation dans l'éventualité où le navire ne serait pas en bon état de navigabilité au moment où il quitte les quais.

En tant que passager, on ne sait pas ça au moment de signer l'exonération au kiosque ou dans le bureau avant d'embarquer sur le bateau. Cependant, si le navire quitte le quai, mais qu'il n'est pas en bon état de navigabilité, un mauvais exploitant ne pourrait recourir à une renonciation en cour parce que son navire n'était pas en bon état de navigabilité. Le mauvais état de navigabilité du navire le ramènera à la partie 4 de la loi qui porte sur l'interdiction du recours à une renonciation. Il ne pourra l'invoquer.

Les bons exploitants — ceux de la vallée de l'Outaouais et de la Colombie-Britannique, ceux que vous voyez dans le port de Montréal et les rapides de Lachine — n'ont pas à s'inquiéter. Leurs activités respectent les règles de sécurité, ils pourront toujours avoir recours aux renonciations et subvenir à leurs besoins.

Le concept de bon état de navigabilité au début du voyage n'est pas nouveau. Il existe déjà dans les dispositions sur la responsabilité de la cargaison de la Loi sur la responsabilité en matière maritime. C'est un concept qui existe dans le monde de la navigation depuis le XVII^e siècle environ, depuis l'époque du Lloyd's Coffee House de Londres, en Angleterre, qui est le lieu de naissance de l'assurance maritime. Ce n'est absolument pas un concept nouveau.

L'article 12 porte sur le privilège. Cet article créera un privilège maritime sur un navire étranger en faveur de fournisseurs canadiens. C'est une bonne chose. Ce que vous voyez dans les

Canadian Maritime Law Association, the Canadian Bar Association and the government are differences in the level of the detail that should be attached to that protection.

In our supplemental submission to SCOTIC, which was dated April 30, there was some confusion when I appeared on the 23rd on the subject of the link. I had made an offer to the House of Commons committee to supply them with some words. They took me up on that offer. It is the same with every volunteer, if you put yourself out there, sometimes you do not want to hear the answer; but they took us up on that offer.

We went back, and the CMLA had some words that they had proposed for the lien clause. The Canadian Bar Association was very happy with those words. We went a bit further than the Canadian Maritime Law Association with two modifications, but the revisions that you see to proposed new section 139 appear in the submission dated April 30, 2009. That wording is a modification of a proposal originally developed by the Canadian Maritime Law Association. You have all the practitioners in this field together on the subject of what words should appear for the lien clause.

At the House of Commons committee, at the clause-by-clause analysis, we had a series of amendments proposed. I think there were four or five amendments and there were amendments amending amendments and amendments conditional upon amendments. It was a normal clause-by-clause melee, if I can put it that way. Amendments were dropped; amendments came forward.

In the report from SCOTIC, a number of amendments are suggested for clause 12, but one says: "(b) replacing line 13 on page 59 with the following: 'equipping of the foreign vessel.'" It goes on to talk about the Canadian Shipping Act — subject to section 251 of the Canada Shipping Act, 2001. It was the government amendment at SCOTIC; other amendments were stood down and that one was allowed to go forward.

That wording that appears in the bill, as reprinted at report stage, was the subject of the discussion at the Canadian Maritime Law Association continuing legal education seminar yesterday. I can tell you, from having been there and having had coffee with various people and having been lobbied when they heard where I was coming today, that a great deal of confusion and legal discussion ensued about the words that were added at the report stage.

If I may be permitted to read to you a part of Mr. Jetté's paper yesterday, it sums it up nicely. He says, concerning the Marine Liability Act amendments, Bill C-7 and proposed new section 139:

mémoires de l'Association canadienne de droit maritime, de l'Association du Barreau canadien et du gouvernement sont des différences dans les détails qui devraient être ajoutés à cette protection.

Lorsque j'ai comparu le 23, il m'a semblé y avoir certaines confusions concernant le privilège. Nous avons donc déposé un mémoire complémentaire au CPTIC le 30 avril. J'ai offert au comité de la Chambre des communes de leur fournir un document. Ils ont accepté cette offre. C'est la même chose pour chaque bénévole : quand on pose une question, on ne veut pas nécessairement avoir de réponse. Mais ils ont accepté mon offre.

Nous sommes revenus et l'ACDM a proposé un libellé pour l'article sur le privilège. L'Association du Barreau canadien est très satisfaite de ce libellé. Nous sommes allés un peu plus loin que l'Association canadienne de droit maritime en apportant deux modifications, mais les révisions que vous voyez à l'article 139 qui est proposé se trouvent dans le mémoire présenté le 30 avril 2009. Ce libellé est une modification d'une proposition qui avait été soumise par l'Association canadienne de droit maritime. Vous disposez de tous les spécialistes de ce domaine qui travaillent sur la question du libellé qui devrait être utilisé pour l'article sur le privilège.

Lors de l'examen article par article fait par le comité de la Chambre des communes, nous avons proposé une série de modifications. Je crois que nous avons proposé quatre ou cinq modifications et qu'il y avait des modifications qui modifiaient des modifications ainsi que des modifications conditionnelles à d'autres modifications. C'était une mêlée normale d'examen article par article, si je peux m'exprimer ainsi. Des modifications ont été rejetées, d'autres ont été mises de l'avant.

Dans le rapport du CPTIC, un certain nombre de modifications ont été suggérées pour l'article 12, dont une qui recommande de « (b) remplacer la ligne 13 de la page 59 par : » outillage du navire étranger »«. Le rapport se poursuit en abordant le sujet de la Loi sur la marine marchande du Canada, assujettie à l'article 251 de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada. Il s'agissait de l'amendement du gouvernement concernant le CPTIC; d'autres modifications ont été rejetées, mais celle-ci a été retenue.

Ce libellé utilisé dans le projet de loi, tel qu'il a été réimprimé à l'étape du rapport, a fait l'objet d'une discussion à l'Association canadienne de droit maritime dans le cadre du séminaire de la formation juridique continue tenu hier. Je peux vous dire pour y avoir assisté, siroté un café avec différentes personnes et fait l'objet d'un certain lobbyisme lorsqu'elles ont su où je serais aujourd'hui, qu'il y a beaucoup de confusion et qu'une discussion juridique s'en est suivie concernant les termes qui ont été ajoutés à l'étape du rapport.

Si vous me le permettez, j'aimerais lire une partie du document présenté hier par M. Jetté. Il résume bien la situation. Il dit, en ce qui a trait aux amendements à la Loi sur la responsabilité en matière maritime, le projet de loi C-7 et le nouvel article 139 qui est proposé :

However, when the legislation was drafted and the Bill introduced the Section eliminated the mention of ranking, removed the concept of extinguishment of the lien after a bona fide sale, and had added the claims described in subsection 22(2)(n) of the FCA (less construction) to the class of claims covered by the lien and most disturbing eliminated the necessity of any involvement by the owner.

More consultation at the Committee level occurred and further representations were made to SCOTIC and ultimately oral representations were made before the Committee by both the CMLA and the CBA Maritime Law Section. Changes were made to the language by the Committee

— those are the phrases to which I referred —

which now resulted in the reintroduction of some owners' involvement by the addition of subsection 2(1) in the final text. However, this "owners' involvement" was not applicable to all claims. Furthermore, the claims for stevedoring and lighterage had the additional characteristic of being subject to Section 251 of the Canada Shipping Act, 2001.

The debate that went on yesterday was about whether, with the words "subject to," the provisions on stevedoring and lighterage in the Canadian Shipping Act, 2001 come first or those in the Marine Liability Act. The conclusion at the end of the day was that it was lots of grist for the lawyers and judges in the years to come. However, would that protect Canadian ship suppliers? There was a doubt. If the intent of the minister's bill is to protect Canadian ship suppliers, his words do not cut it, simply put.

The point that I want to make to you today is that you have an opportunity to rethink the lien provision. You also have an opportunity to rethink the adventure tourism provision. I would urge you to do so as the upper chamber.

Those are my submissions. I would be pleased to answer any questions that you may throw at us.

The Chair: There will be questions, to be sure. I tried to follow what you were saying to us, but in your submission of April 30 to the Standing Committee on Transport, Infrastructure and Communities, you recommended a revision to proposed new section 139, the maritime lien that you just mentioned.

Do you still think the wording of the bill should be changed again in proposed new sections 139(1), (2), (2.1), (3) and (4) and a time limit should be added to proposed new section 139(5) in order to provide necessary safeguards? I do not know if I heard you correctly, but I want to ask the question just the same.

Toutefois, lorsque la loi a été rédigée et que le projet de loi a été introduit, la Section a éliminé la mention de classement, supprimé le concept de l'extinction du privilège après une vente de bonne foi, ajouté les créances décrites dans le paragraphe 22(2)(n) de la Loi sur la Cour fédérale (moins la construction) à la classe de créances couvertes par le privilège et, ce qui est le plus dérangent, éliminé la nécessité de toute autre participation du propriétaire.

Il y a eu d'autres consultations au niveau du comité, davantage de représentations ont été faites au CPTIC et, en dernier ressort, des représentations orales ont été faites devant le comité par l'ACDM et la Section nationale du droit maritime de l'ABC. Des modifications ont été apportées au libellé par le comité

— les phrases auxquelles j'ai fait référence —

qui se sont traduites par la réintroduction d'une certaine participation des propriétaires par l'ajout du paragraphe 2(1) du texte final. Cependant, cette « participation des propriétaires » ne s'appliquait pas à toutes les créances. De plus, les créances liées à la manutention et à l'acconage avaient la particularité d'être assujetties à l'article 251 de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada.

Le débat d'hier visait à déterminer si, en raison de l'utilisation des termes « assujetti à », ce sont les dispositions sur la manutention et l'acconage de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada ou celles de la Loi sur la responsabilité en matière maritime qui prévalent. À la fin de la journée, il a été conclu que cela amènerait beaucoup d'eau au moulin pour les avocats et les juges dans les années à venir. Cependant, est-ce que cela protégerait les fournisseurs canadiens? Un doute subsiste. Si l'objectif du projet de loi du ministre est de protéger les fournisseurs canadiens, ses idées ne tiennent tout simplement pas la route.

Ce que je veux dire, c'est que vous avez l'occasion aujourd'hui de revoir la disposition sur le privilège. Vous avez également l'occasion de revoir la disposition sur le tourisme d'aventure. En tant que membre de la Chambre haute, je vous exhorte à le faire.

Voilà mes mémoires. C'est avec plaisir que je répondrai à toutes vos questions.

La présidente : Il y aura des questions c'est certain. J'ai essayé de suivre ce que vous nous avez dit, mais dans votre mémoire du 30 avril déposé au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités, vous aviez recommandé la révision du nouvel article 139 qui a été proposé, celui sur le privilège maritime dont vous venez tout juste de parler.

Croyez-vous toujours que le libellé du projet de loi devrait être modifié de nouveau dans les nouveaux articles 139(1), (2) (2.1), (3) et (4) qui ont été proposés, et qu'une période de prescription devrait être ajoutée au nouvel article 139(5) qui a été proposé afin de fournir les protections nécessaires? Je ne sais pas si je vous ai bien compris, mais je souhaite tout de même vous poser cette question.

Mr. Barker: The answer is yes, I do believe that the proposed new section should be changed.

As I mentioned in my statement, I have never had a situation where I have gone to an education session to learn about something that is proposed law. Normally, we talk about law that is on the books and that judges have had a chance to think about and cogitate about. Usually, one judge has said one thing and one judge has said another; a Court of Appeal judge decides to weigh into it and has said something else, and the lawyers get to mish and mash it all together.

This is the first time I have ever been to an education session where we were actually talking about something that is proposed. Mr. Jetté's paper was tense because, as he said, it was a moving target. It had come out of the House of Commons committee and was coming into your committee today.

The point I wanted to make was that the words that were proposed in the April 30 submission were words that the CMLA had a chance to sit down and think about. The Canadian Bar Association then had a chance to review it. We agreed with them. We made a couple of modifications, and they have come forward. They were words that were thought through rather than in the heat of a clause-by-clause analysis and in the days before. I believe the words that you see on April 30 have the agreement of the private bar.

The Chair: Do you still want the amendment?

Mr. Barker: We suggest that you change the amendment that appears in the bill as printed at report stage.

The Chair: Bill C-7, in clause 1, was amended by replacing line 14, on page 1, "a person carried on board a vessel propelled manually by paddles or oars; and" with "propelled manually by paddles or oars and operated for a commercial or public purpose; and."

Is the modification of the meaning of "passenger" clear enough to limit the liability in the case of adventure tourism?

Mr. Barker: The amendment that was made at SCOTIC on that point was a good amendment. It is a solid amendment.

The Chair: Do you agree with that amendment?

Mr. Barker: We agree with that amendment.

The Chair: Another change to the original Bill C-7 is the addition of "stowaway" to classes of persons to which the limits of liabilities do not apply, such as clauses 3 to 8. Proposed new section 28(3)(c.1) says: "a stowaway, a trespasser or any other person who boards a ship without the consent or knowledge of the master or the owner;"

M. Barker : Oui, je crois qu'il y a lieu d'amender les nouveaux articles proposés.

Comme je l'ai dit, je n'avais jamais participé à une séance de formation durant laquelle un projet de loi a été débattu. Habituellement, nous discutons de lois en vigueur, auxquelles des juges ont eu l'occasion de réfléchir et qu'ils ont eu l'occasion d'analyser. D'habitude, un juge dit une chose, un autre juge en dit une autre, un juge de la Cour d'appel décide de s'en mêler et il est d'avis contraire, puis les avocats doivent démêler le puzzle.

C'était la première fois que j'assistais à une séance de formation durant laquelle nous avons examiné une proposition. Le document de M. Jetté n'a pas fait l'unanimité car, comme il l'a dit, les débats à ce sujet étaient toujours en cours. Le projet de loi venait d'être examiné par le comité de la Chambre des communes et il devait être examiné par le comité sénatorial aujourd'hui.

Ce qu'il est important de comprendre, c'est que le libellé du texte proposé le 30 avril est un libellé auquel l'ACDM a eu l'occasion de réfléchir à tête reposée. L'Association du Barreau canadien a ensuite examiné cette proposition et elle l'a approuvée. Nous avons apporté quelques modifications, qui ont été soumises à la discussion. Ce libellé a fait l'objet d'une réflexion approfondie; il n'a pas été rédigé pendant les débats houleux d'une étude article par article ni dans les jours précédant celle-ci. À mon avis, les avocats du secteur privé souscrivent à la proposition du 30 avril.

La présidente : Souhaitez-vous toujours que l'amendement soit adopté?

M. Barker : Nous suggérons que vous modifiez l'amendement qui apparaît dans le projet de loi, tel qu'il a été imprimé à l'étape du rapport.

La présidente : Le projet de loi C-7, à l'article 1, a été modifié par substitution à la ligne 14, page 1, de ce qui suit : « la personne transportée à bord d'un bâtiment utilisé à des fins commerciales ou publiques et propulsé manuellement à l'aide de pagaies ou d'avirons », à l'ancien libellé : « la personne transportée à bord d'un bâtiment propulsé manuellement à l'aide de pagaies ou d'avirons ».

Cette modification du sens de « passager » est-elle assez claire pour limiter la responsabilité dans le cas du tourisme d'aventure?

M. Barker : L'amendement adopté à ce sujet par le CPTIC est judicieux. C'est un bon amendement.

La présidente : Souscrivez-vous à cet amendement?

M. Barker : Oui.

La présidente : Une autre modification apportée à la première version du projet de loi C-7 est l'ajout des « passagers clandestins » aux catégories de personnes auxquelles les limites de responsabilité ne s'appliquent pas. Cette modification touche les articles 3 à 8. Voici le libellé du nouvel alinéa 28(3)c.1) : « est un passager clandestin, un intrus ou toute autre personne ayant monté à bord d'un navire sans le consentement ou à l'insu du capitaine ou du propriétaire ».

That is at page 3 of the bill. Do you have any comments on that matter?

Mr. Barker: No. I understand that was a submission of the Canadian Maritime Law Association. It is a solid submission, and I think it makes sense.

The Chair: Does it make sense to you?

Mr. Barker: It does.

The Chair: Thank you.

Senator Johnson: Welcome to the committee this morning. Your three concerns are adventure tourism, maritime liens and limitation period.

In terms of adventure tourism, can you define what you mean by “significantly greater risk?” Is that a term that can be quantified? Does it have any standing in law? What does it oblige the operators of these tourists to do that the legislation as it is now does not?

Mr. Barker: When you say, “significantly greater risk,” what do you mean; significantly greater risk to whom?

Senator Johnson: To customers. I am asking what you mean by “significantly greater risk”. It is in your submission.

Mr. Barker: Of April 21?

Senator Johnson: Yes, to the committee. In the House of Commons, did you make these arguments when you appeared there?

Mr. Barker: Where do you see the words “significantly greater risk?” I am just trying to follow it.

Senator Johnson: It was in our notes here. The Canadian Maritime Law Association recommends that the bill “be amended to require that participants be exposed to a ‘significantly’ greater risk than passengers are normally exposed to.” I am asking you to define what you mean there and whether or not you think that is an issue.

Mr. Barker: As a representative of the Canadian Bar Association, I cannot speak on behalf of the Canadian Maritime Law Association. They are in Montreal today having their annual general meeting.

Senator Johnson: That was another law association, the Canadian Maritime Law Association.

Mr. Barker: Right. The plan is to take adventure tourism out of Part 4 of the Marine Liability Act. The justification the government has given us for exempting vessels engaged in adventure tourism from the provisions of the Marine Liability Act is that when you go white-water rafting, engage in a marine adventure activity or go zip-lining in the trees in Barrie, to use my

C’est à la page 3 du projet de loi. Avez-vous des observations à faire à ce sujet?

M. Barker : Non. D’après ce que je comprends, cette modification a été proposée par l’Association canadienne de droit maritime. C’est une proposition judicieuse et je crois qu’elle est bien fondée.

La présidente : Cela vous semble-t-il raisonnable?

M. Barker : Oui.

La présidente : Je vous remercie.

Le sénateur Johnson : J’aimerais vous souhaiter la bienvenue ce matin. Les trois sujets qui vous préoccupent sont le tourisme d’aventure, les privilèges maritimes et la prescription.

En ce qui concerne le tourisme d’aventure, pouvez-vous nous expliquer ce que vous entendez par « des risques beaucoup plus grands »? Ces risques peuvent-ils être quantifiés? Cette expression a-t-elle une quelconque portée juridique? À quelles obligations supplémentaires devraient se soumettre les exploitants des bateaux sur lesquels s’embarquent ces touristes, par rapport à la législation actuellement en vigueur?

M. Barker : Qu’est-ce que vous voulez dire par « risques beaucoup plus grands »? Qui s’expose à ces risques beaucoup plus grands?

Le sénateur Johnson : Les clients. Je vous demande ce que vous entendez par « risques beaucoup plus grands »? Cette expression figure dans votre mémoire.

M. Barker : Celui du 21 avril?

Le sénateur Johnson : Oui, dans le mémoire au comité. Avez-vous présenté ces arguments lorsque vous avez témoigné à la Chambre des communes?

M. Barker : Où voyez-vous les mots « risques beaucoup plus grands »? J’essaie simplement de comprendre.

Le sénateur Johnson : C’est dans notre documentation. L’Association canadienne de droit maritime recommande que le projet de loi soit amendé de telle sorte que les participants doivent être exposés à des risques « beaucoup » plus grands que ceux auxquels les passagers sont normalement exposés. Je vous demande de nous expliquer ce que vous entendez par là et de nous dire si, à votre avis, il y a là un problème.

M. Barker : En tant que représentant de l’Association du Barreau canadien, je ne peux pas parler au nom de l’Association canadienne de droit maritime. Les membres de cette association tiennent leur assemblée générale annuelle à Montréal aujourd’hui.

Le sénateur Johnson : C’était donc une autre association de droit : l’Association canadienne de droit maritime.

M. Barker : C’est exact. L’idée est d’exclure le tourisme d’aventure de la partie 4 de la Loi sur la responsabilité en matière maritime. La raison que le gouvernement nous a donnée relativement à l’exclusion des activités de tourisme d’aventure au terme de la Loi sur la responsabilité en matière maritime est que les personnes qui font du rafting, qui participent à une activité

other example, you consent to some degree to the risks involved. You are looking for the thrill. You are seeking out vessels that permit you to engage in thrill-seeking activities.

When you are on a ferry going from Cape Breton to Newfoundland and Labrador or when you are on a ferry going from Vancouver to Victoria, you are not seeking out a thrill; you merely want to get from point A to point B. Those are two different scenarios.

When you are a passenger on a ferry, you are not asked to sign a waiver. You buy a ticket; you go onto that vessel with your luggage, car, kids, family, dog and bunnies or whatever, and you go from points A to B. The shipowner in those situations should not be able to contract out of any liability. There should be a basis of liability and an amount of compensation if that ship gets into trouble. That is what the Athens Convention tries to do and does successfully.

When I am looking for white-water thrills up in the Fraser Canyon, in the Ottawa Valley or the Lachine Rapids, I am there because I want to engage in a somewhat dangerous activity. I know that it is dangerous because that is why I have gone there in the first place. To sign a waiver to say, "I acknowledge the risks involved" is not stepping outside the logical parameters of the ballpark.

We are saying, as lawyers, that if you want to take or if the government wants to take adventure tourism out of Part 4 of the Marine Liability Act, it is a policy decision and there is nothing wrong with that policy decision in its context, then do it correctly. Ensure that whomever you take out are good operators and not bad operators.

In the consultation process before the bill came into the house, Transport Canada initially came up with an idea that they would focus on the ship as the trigger to get the marine tourism activity out of Part 4. It was felt by many people that that was not the way to approach it. Consultations and meetings took place with departmental officials, and the proposal was put forward that the nature of the activity should be what gets you out of the bill.

You see this rather convoluted drafting, if I can put it that way, because it was the only way that you could do it in clause 9, proposed new section 37.1, which states:

“This Part does not apply to an adventure tourism activity that meets the following conditions . . .”

d’aventure maritime ou qui font de la tyrolienne entre des arbres à Barrie, pour reprendre mon exemple précédent, acceptent dans une certaine mesure les risques que cela implique. Ces personnes recherchent des sensations fortes. Elles veulent s’embarquer sur des bateaux qui leur permettraient d’éprouver de telles sensations.

Vous ne recherchez pas des sensations fortes lorsque vous voyagez à bord d’un traversier qui va du cap Breton à Terre-Neuve-et-Labrador, ou de Vancouver à Victoria. Vous voulez simplement vous rendre du point A au point B. Il s’agit de deux choses différentes.

Lorsque vous embarquez à bord d’un traversier, on ne vous demande pas de signer une renonciation. Vous achetez votre billet, vous embarquez sur le bateau avec vos bagages, votre voiture, vos enfants, votre famille, votre chien, vos lapins ou quoi que ce soit, et vous vous rendez du point A au point B. Il ne serait pas approprié que le propriétaire du bateau, dans une telle situation, ait la possibilité de faire signer des documents l’exonérant de toute responsabilité. Il faut que le propriétaire soit fondamentalement responsable et qu’un montant soit versé à titre de compensation si le bateau rencontre des problèmes. C’est l’objectif visé par la Convention d’Athènes, et cette convention remplit sa fonction.

Lorsqu’une personne recherche des sensations fortes en faisant du rafting dans le canyon du Fraser, dans la vallée de l’Outaouais ou dans les rapides de Lachine, elle est là où elle se trouve parce qu’elle a voulu faire une activité qui comporte un certain risque. Elle sait que c’est dangereux; c’est pour cette raison qu’elle est là. Dans ces circonstances, on ne fait aucune entorse à la logique en exigeant que cette personne signe une renonciation selon laquelle elle reconnaît les risques auxquels elle s’expose.

Notre avis, en tant qu’avocats, est que si vous souhaitez ou que si le gouvernement souhaite exclure le tourisme d’aventure de la partie 4 de la Loi sur la responsabilité en matière maritime, cette décision est une décision de principe, et que s’il n’y a rien de mal avec cette décision de principe dans les circonstances, il faut néanmoins procéder correctement. Vous devez vous assurer que les exploitants de bateau visés par l’exclusion sont les bons exploitants et non les mauvais.

Au cours du processus de consultation qui a eu lieu avant que le projet de loi ne soit soumis à la Chambre, le ministère des Transports a d’abord pensé qu’il pourrait appliquer l’exclusion des activités de tourisme maritime prévue à la partie 4 en fonction du bateau. Bon nombre de personnes étaient d’avis que ce n’était pas la bonne manière d’aborder la question. Il y a eu des consultations et des réunions avec des fonctionnaires ministériels, puis on a proposé que l’exclusion soit fonction de la nature de l’activité.

La formulation proposée est quelque peu alambiquée, si je puis m’exprimer ainsi, parce que c’était la seule façon d’y arriver dans l’article 9 du projet de loi, qui correspond à la proposition pour l’article 37.1 de la loi. Le nouvel article proposé est libellé comme suit :

« La présente partie ne s’applique pas à l’activité de tourisme d’aventure qui réunit les conditions suivantes [...] »

Therefore, you are trying to describe the activity by determining if it is not that type of activity, in which case it is not subject to Part 4. If the activity does not meet these conditions, it will be subject to Part 4.

We are saying that, for example, if I get in a Zodiac — an inflatable boat — on the St. Lawrence River and go out to chase the humpback whale around the Saguenay-St. Lawrence Marine Park with my children, I am being exposed to an aquatic environment. It would require safety equipment and procedures beyond those normally used in the carriage of passengers. Presumably, in a Zodiac, I would be wearing a life jacket. On a ferry, however, I would have access to a life jacket and know where the muster stations are, but I would not be required to wear a life jacket. I may have clip lines on to ensure I do not fall out of the Zodiac. I would be exposed to greater risks than passengers are normally exposed to.

I will use the example of the Saguenay again. When you go whale-watching, you have a choice. You have a large ship on which you can stand on the railings and look down on the whales as they are frolicking in the water, or you can be in a Zodiac right beside the whales. One, I would suggest, is more akin to being a passenger on a ferry, and the other is more akin to being an adventure tourism activity. The risks have been presented to me, and I have accepted in writing that I will be exposed to the risks.

When I took my children up to the Saguenay last summer to go whale-watching on a big ship, I was not asked to sign a waiver. That would mean that particular whale-watching operation would not be a marine adventure activity for the purposes of this act. If I had got into the Zodiac, I might have been asked to sign a waiver, which would have been the difference between the two.

I am saying that there should be another paragraph inserted to say that the ship I get into is seaworthy at the commencement of the voyage and is properly crewed. If the adventure tourism activity does not ask me to sign a waiver and does not have a seaworthy ship, then it is not a marine adventure tourism activity and is subject to Part 4 of the Marine Liability Act.

Senator Johnson: Let us cut to the chase. The big deal here, of course, is that the House of Commons met five times on this bill. The bill has been passed by the Parliament of Canada, and you generally applaud it.

On tente donc de décrire l'activité en établissant si ce n'est pas de ce type d'activité dont il s'agit, auquel cas l'activité n'est pas visée par la partie 4. Si l'activité ne réunit pas ces conditions, la partie 4 s'y appliquera.

Ce que nous disons, c'est que si une personne s'embarque à bord d'un Zodiac — un canot pneumatique — sur le fleuve Saint-Laurent et qu'elle se lance à la poursuite de roquais à bosse avec ses enfants aux alentours du parc marin du Saguenay — Saint-Laurent, cette personne et ses enfants sont en contact avec un milieu aquatique. La situation exigerait des procédures et de l'équipement de sécurité qui vont au-delà de ce qui est normalement prévu dans le cadre d'activités de transport de passagers. À bord d'un Zodiac, ces personnes porteraient vraisemblablement un gilet de sauvetage. À bord d'un traversier, cependant, elles auraient accès à un gilet de sauvetage; elles sauraient où se trouvent les points de rassemblement, mais elles ne seraient pas obligées de porter un gilet de sauvetage. Dans un Zodiac, elles seraient peut-être attachées par des câbles de sécurité pour éviter qu'elles ne tombent à l'eau. Ces personnes courraient un risque plus grand que le risque auquel des passagers sont normalement exposés.

Je vais reprendre l'exemple du Saguenay. Lorsque vous allez observer les baleines, vous avez le choix. Vous pouvez vous embarquer à bord d'un gros bateau, sur lequel vous pourrez vous tenir près des rambardes pour observer les baleines qui batifolent à la surface de l'eau, ou vous pouvez être à bord d'un Zodiac, tout à côté des baleines. Une de ces activités ressemble davantage à un voyage à bord d'un traversier tandis que l'autre se rapproche plutôt du tourisme d'aventure. Les risques sont présentés aux adeptes de tourisme d'aventure, et ils doivent signer un document attestant qu'ils acceptent les risques auxquels ils seront exposés.

Quand j'ai emmené mes enfants observer les baleines au Saguenay à bord d'un gros bateau l'été dernier, on ne m'a pas demandé de signer une renonciation. Cela signifierait que cette activité particulière d'observation de baleines n'aurait pas été considérée comme une activité d'aventure maritime, aux termes de la loi. Si nous nous étions embarqués à bord d'un Zodiac, on nous aurait peut-être demandé de signer une renonciation. Voilà la différence entre les deux.

Mon opinion est qu'un autre paragraphe devrait être ajouté afin de prévoir que le bateau doit être en bon état de navigabilité au début du voyage et que l'équipage doit être adéquat. Si l'on ne me demande pas de signer une renonciation au début d'une activité de tourisme d'aventure et que le bateau n'est pas en bon état de navigabilité, il ne s'agit pas d'une activité de tourisme d'aventure maritime, et cette activité n'est pas visée par la partie 4 de la Loi sur la responsabilité en matière maritime.

Le sénateur Johnson : Tenons-nous-en à l'essentiel. Le problème, en l'occurrence, c'est bien entendu que la Chambre des communes s'est réunie à cinq reprises au sujet de ce projet de loi. Le projet de loi a été adopté par le Parlement du Canada et, de manière générale, vous l'avez applaudi.

Are you suggesting we send the bill back for your amendments? It will probably be rejected again. Our position is that the bill should be passed and put into legislation. That is the reality. What do you expect us to do?

Mr. Barker: I do not believe the bill has been passed by the Parliament of Canada, because I thought the Senate was part of the Parliament of Canada. I believe it has been passed by the House of Commons.

Senator Johnson: It has passed the House of Commons; that is right.

Mr. Barker: It is now being considered here in the Senate, as the upper chamber. If you believe that a bill coming out of the House of Commons is not correct, you have the ability to consider it and amend it.

Senator Johnson: I have been here 19 years. I am well aware of that.

Mr. Barker: The bill has not been passed by Parliament.

Senator Johnson: The bill has been passed by the House of Commons. They met five times.

Could the bill take care of the issues you raised in the regulations?

Mr. Barker: No, because if a waiver is signed and a waiver is allowed to stand, and an accident happens where someone gets hurt and they cannot get past the waiver, then the legislation will not meet the minister's intent and will not provide proper compensation if the vessel is unseaworthy when it leaves the dock. The regulations will not be able to address the issue.

Senator Stratton: Did you make a presentation with this information to the House of Commons?

Mr. Barker: Correct.

Senator Stratton: How many times did you make your presentation?

Mr. Barker: Just once, on April 23.

Senator Stratton: Did the House of Commons reject it?

Mr. Barker: In the Commons committee, the Liberal side, the opposition side of the committee, took the comments on board and proposed an amendment, which was voted down by the government side of the committee. It was not a unanimous position at the House of Commons committee.

Senator Stratton: In essence, it was rejected by the House of Commons?

Mr. Barker: Correct.

Senator Cochrane: You mentioned adventure tourism. I have been whale-watching, and I was not asked to sign a waiver. However, in order to get a licence to operate a boat and a tourist

Nous suggérez-vous de renvoyer le projet de loi afin que vos modifications y soient apportées? On le rejettera probablement encore une fois. À notre avis, il faudrait que le projet de loi soit adopté et qu'il devienne loi. Voilà les faits. À quoi vous attendez-vous de notre part?

M. Barker : Je ne crois pas que le projet de loi a été adopté par le Parlement du Canada puisque le Sénat, à ce que je sache, fait partie du Parlement. Je crois qu'il a été adopté par la Chambre des communes.

Le sénateur Johnson : Il a été adopté par la Chambre des communes, c'est vrai.

M. Barker : Il est maintenant examiné ici, par le Sénat, qui agit à titre de Chambre haute. Si vous estimez qu'un projet de loi venant de la Chambre des communes est incorrect, vous pouvez l'examiner et y apporter des modifications.

Le sénateur Johnson : Je suis ici depuis 19 ans. Je suis bien conscient de cela.

M. Barker : Le projet de loi n'a pas été adopté par le Parlement.

Le sénateur Johnson : Il a été adopté par la Chambre des communes, qui s'est réunie cinq fois.

Le projet de loi pourrait-il régler les problèmes que vous avez soulevés relativement à la réglementation?

M. Barker : Non, car si une renonciation est signée et qu'on en reconnaît la valeur légale, puis qu'un accident survient et qu'une personne est blessée, mais que la renonciation prive cette personne de tout recours, la loi n'atteindra pas l'objectif visé par le ministre et elle ne permettra pas à la personne blessée d'obtenir une indemnisation adéquate dans l'éventualité où le bateau n'aurait pas été en bon état de navigabilité au moment où il a quitté le quai. La réglementation ne pourra pas empêcher ce problème.

Le sénateur Stratton : Avez-vous mentionné cela dans un exposé présenté à la Chambre des communes?

M. Barker : Oui.

Le sénateur Stratton : Combien de fois avez-vous présenté cet exposé?

M. Barker : Une fois seulement, le 23 avril.

Le sénateur Stratton : La Chambre des communes a-t-elle rejeté cette idée?

M. Barker : Au comité de la Chambre, les membres de l'opposition, les libéraux, se sont ralliés à ce point de vue et ils ont proposé une modification, qui a été rejetée par les membres du gouvernement siégeant au comité. Le comité de la Chambre des communes n'a pas été unanime à ce sujet.

Le sénateur Stratton : En gros, la Chambre des communes a rejeté la motion?

M. Barker : C'est exact.

Le sénateur Cochrane : Vous avez parlé du tourisme d'aventure. Je suis allé voir les baleines et on ne m'a pas demandé de signer une renonciation. Cependant, dans la

facility or business, there must be something in the language that implies that, should an accident happen, there is compensation for passengers. This should all happen within the contract before they get a contract.

Mr. Barker: A number of safeguards exist for those of us who go whale-watching or engage in marine adventure tourism activities or board ferries. The Canada Shipping Act, 2001 and Transport Canada's Marine Safety regulate those operations. Through their compliance and enforcement policy, they supervise those operations.

My understanding is that the government's enforcement policy is a good one. Good operators are subject to the regulatory regime that the Canada Shipping Act, 2001 puts together from a safety point of view.

There was some confusion at the House of Commons level over the two sets of enforcement that exist. One is a regulatory enforcement regime and the other is a free-market regime. If you are operating a business and you can get insurance, then the insurance market is saying that they have reviewed the business that you are in and feel comfortable, so they are giving you insurance. That is free-market regulation because if they do not think you are running a good operation, you will not get the insurance; and if you do not get the insurance, you will not be able to operate, unless you have deep pockets and can self-insure.

If someone gets hurt, they have the ability to go after the operator of the activity. The operator of the activity might have assets. There might be a corporation they can go against. The company might be insured. If the court concludes that the operator was negligent when you got hurt, then mechanisms are out there.

Part 4 also has a compulsory insurance regime. Part 4 says that if you are subject to Part 4, you will have compulsory insurance. There is no compulsory insurance today because the government has not put forward compulsory insurance regulations. We heard at the House of Commons level that those regulations are on hold pending passage of this bill.

For those operations that are in Part 4, when this bill passes, there will be insurance as an asset in the event that a victim is able to convince the court that there was negligence on the part of operator. That insurance policy will be a source of compensation, and, to go back to the minister's words of last Wednesday, proper compensation.

If you pass this bill, you are taking adventure tourism out of Part 4 and out of the need for compulsory insurance, so they will not have that asset. We are saying that if you are taking the adventure tourism activity out of a compulsory insurance regime, then you should tighten up the doorway to allow them to get out of that regime. If they have a seaworthy ship, there will be less need for insurance; if they have an unseaworthy ship, they should have insurance.

documentation requise pour obtenir une licence permettant d'exploiter un bateau et une entreprise de tourisme, il doit y avoir quelque chose qui implique que, si un accident survient, les passagers seront indemnisés. Il doit s'agir d'une condition intrinsèque des contrats.

M. Barker : Il existe un certain nombre de mesures qui protègent les personnes qui vont observer les baleines, qui font du tourisme d'aventure maritime ou qui montent à bord d'un traversier. La Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada et la Direction de la sécurité maritime de Transports Canada réglementent ces activités. Elles les supervisent par le biais de leur politique de conformité et d'application de la loi.

Selon moi, la politique d'application de la loi du gouvernement est bonne. Les bons exploitants sont assujettis, sur le plan de la sûreté, au régime de réglementation prévu par la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada.

Il y avait une certaine confusion à la Chambre des communes au sujet des deux régimes d'application de la loi existants : l'un est un régime de réglementation alors que l'autre est un régime de marché libre. Imaginons que vous exploitez une entreprise et que vous voulez obtenir une assurance : si, après avoir vérifié votre entreprise, l'assureur juge que tout est en ordre, il vous assure. Il s'agit là de marché libre parce que s'il considère que votre entreprise n'est pas convenable, il ne vous assurera pas; si vous n'êtes pas couvert, vous ne pourrez pas exercer vos activités, à moins que vos coffres soient bien garnis et que vous soyez votre propre assureur.

Lorsqu'une personne se blesse, elle a la possibilité de poursuivre l'exploitant, qui a peut-être un avoir. Elle peut se retourner contre une personne morale qui, elle, est peut-être assurée. Des mécanismes sont en place pour les cas où le tribunal conclut que la personne s'est blessée en raison de la négligence de l'exploitant.

La partie 4 prévoit également un régime d'assurance obligatoire qui s'applique aux personnes qui y sont assujetties. À l'heure actuelle, il n'y a pas d'assurance obligatoire parce que le gouvernement n'a pas instauré de réglementation à cet égard. Nous avons entendu dire à la Chambre des communes que cette réglementation est en veilleuse pour l'instant, jusqu'à ce que le projet de loi soit adopté.

Lorsque le projet de loi aura été adopté, les activités visées par la partie 4 seront couvertes par une assurance qui constituera un élément d'actif dans le cas où une victime arriverait à convaincre le tribunal que l'exploitant a fait preuve de négligence. Cette politique d'assurance sera une source d'indemnités ou — pour reprendre les mots que le ministre a employés mercredi dernier — d'indemnités adéquates.

En adoptant le projet de loi, vous excluez le tourisme d'aventure de la partie 4 et vous dites qu'il n'a pas besoin de régime d'assurance obligatoire, de sorte qu'il n'aura pas cet élément d'actif. Si vous faites cela, vous devez resserrer les conditions permettant de se soustraire à ce régime. Les entreprises qui ont un navire en bon état de navigabilité n'auront pas vraiment besoin d'une assurance, alors que les autres devraient être assurées.

Senator Cochrane: Transport Canada would not allow them to be on the water if they did not have all the security and safety, would they?

Mr. Barker: No, they would not. Transport Canada's compliance enforcement, to my knowledge, is very good. However, as with all line departments, they do not have the resources or people they would like to have. They are moving toward an audit called the insurance process, so they hit all of the operators some of the time but not all of the operators all of the time. To ensure that you have a proper system, you do need some form of free-market regulation.

Senator Zimmer: Good morning and thank you for your presentation. Mr. Barker, when I look at you and hear your voice, I have a tremendous urge to call you Hugh Grant, and I am sure you have heard it before.

Mr. Barker: I have heard that a number of times.

Senator Zimmer: It is compelling, so I will not look at you.

Mr. Barker: All I can say, senator, is that I wish I had a fraction of his talent and a fraction of his money.

Senator Zimmer: My first question was asked by Senator Johnson. The second is on the topic of the proposal to amend Part 6 of the Marine Liability Act to implement the 2003 Supplementary Fund Protocol to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992 that would have better prepared Canada for serious oil spill and ensure that full compensation is available for all victims, considering the fact that oil spills do not respect state borders.

How were oil spills dealt with before the adoption of an international approach?

Mr. Barker: I am happy to say that Canada has been on the forefront of pollution prevention for many years. We can date back our pollution protection and our pollution legislation to 1970 and the Canada Shipping Act. Canada and the International Maritime Organization, IMO, have been very involved with the International Oil Pollution Compensation Funds for many years.

We have been attacking the thread of all pollution from the day the *Arrow* grounded in Chedabucto Bay in Nova Scotia to the day the *Irving Whale* sank in the Gulf of St. Lawrence. Transport Canada has a very good pollution regime: aerial surveillance; oil spill response organizations; the Coast Guard has a response capability and Fisheries and Oceans Canada help it too.

Le sénateur Cochrane : Transports Canada ne permettrait pas aux navires de naviguer s'ils ne respectaient pas toutes les exigences en matière de sécurité, n'est-ce pas?

M. Barker : Non, il ne leur permettrait pas. À ce que je sache, Transports Canada applique la loi de façon très efficace. Toutefois, comme tous les ministères responsables, il ne dispose pas de toutes les personnes ou ressources qu'il aimerait avoir. Il est en voie d'adopter un processus de vérification axé sur les assurances; il se concentre donc sur tous les exploitants à l'occasion, et non constamment. Pour avoir un système adéquat, il faut que la réglementation soit en partie applicable au marché libre.

Le sénateur Zimmer : Bonjour et merci pour votre exposé. Monsieur Barker, lorsque je vous vois et que j'entends votre voix, j'ai une envie irrésistible de vous appeler Hugh Grant. Je suis certain qu'on vous a déjà fait cette remarque.

M. Barker : À quelques reprises.

Le sénateur Zimmer : La ressemblance est fascinante, donc je ne vous regarderai pas.

M. Barker : Tout ce que je peux dire, monsieur le sénateur, c'est que j'aimerais bien avoir une partie de son talent et de son argent.

Le sénateur Zimmer : Le sénateur Johnson a posé ma première question. Ma deuxième concerne la proposition d'amender la partie 6 de la Loi sur la responsabilité en matière maritime de façon à mettre en oeuvre les dispositions du Protocole de 2003 portant création d'un fonds complémentaire au Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, qui découle de la Convention de 1992, qui aurait permis au Canada de mieux se préparer à intervenir en cas d'importants déversements d'hydrocarbures et de garantir une indemnisation suffisante à toutes les victimes, compte tenu du fait que les déversements ne respectent pas les frontières entre les États.

Comment faisait-on pour intervenir lors d'un déversement d'hydrocarbures avant l'adoption d'un système international?

M. Barker : Je suis heureux de dire que depuis de nombreuses années, le Canada est à l'avant-garde en matière de prévention de la pollution. Les premières mesures législatives antipollution que nous avons prises remontent à 1970 et à la Loi sur la marine marchande du Canada. Depuis des années, le Canada et l'Organisation maritime internationale, l'OMI, contribuent grandement au Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Nous nous attaquons à toutes les formes de pollution depuis le jour où l'*Arrow* s'est échoué dans la baie Chedabucto en Nouvelle-Écosse jusqu'au jour du naufrage du *Irving Whale* dans le golfe du Saint-Laurent. Transports Canada a un très bon régime antipollution : il y a de la surveillance aérienne, des organisations d'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures, des interventions de la Garde côtière et une aide supplémentaire de Pêches et Océans Canada.

From a pollution prevention point of view, I think the country is well served in the event that there are oil spills. There will be oil spills. There is no doubt that oil gets in the water, birds will be affected and fisheries will be affected. We had a small barge problem in the late 1980s just before the *Exxon Valdez* went aground in Prince William Sound. The *Nestucca* spilled over 800 tonnes of oil into the water, and we had a great deal of fallout because of a breakdown with the management system.

We still have problems today with the management system of oil spill response, but that has been addressed through regular consultations and negotiations with industry. Bill C-7 will further advance our pollution legislation in this country.

The bunkers convention is not really an item of note for us because we have had a bunkers regime for many years in this country. It is nice to see the supplemental funds and increase in limits. It will give our victims of oil spills more compensation in the event that they need it. We have never had a big spill in this country, and, touch wood, we never will. Therefore, more than sufficient compensation is out there. Bill C-7 talks about amendments to the Ship-source Oil Pollution Fund, the government agency here in town that helps victims from a compensation point of view, governance of that fund that builds solid on those points.

I think, from the pollution perspective, this bill is a very good one and will further the good legislation already out there.

Senator Mercer: Thank you for being here today.

I made a decision a long time ago not to go to law school, and I have reconfirmed that decision again this morning.

What seems so simple is not so simple, obviously. I will go back to the adventure tourism aspect of the clause. You talked about the seaworthiness of the vessel. How do you define “seaworthiness” of a white-water raft used on the Ottawa River, for example? How do you determine if it is seaworthy?

Mr. Barker: It is an excellent question, and you should have gone to law school. When I went to law school, I wanted to be a barman. I ended up going down another path.

What is “seaworthy” depends very much on the facts of the particular case. You could say that seaworthiness is the ability to float. When I say the “concept of seaworthiness,” there is no definition to which I can point you.

The concept came up in days of the Lloyd’s Coffee House where you had sailing ships leaving England to go to the four corners of the empire to get trade out there, such as spices, and bring it back in to Europe. The idea was that when you invested in that adventure, there were no insurance companies in those days,

Je crois que le pays est bien préparé aux déversements d’hydrocarbures. Il y en aura; il ne fait aucun doute que des hydrocarbures sont déversés dans l’eau et qu’ils ont des effets défavorables sur les oiseaux et les pêches. À la fin des années 1980, nous avons eu un petit problème avec une péniche, peu de temps avant que l’*Exxon Valdez* s’échoue dans le golfe du Prince William. Le *Nestucca* a déversé plus de 800 tonnes d’hydrocarbures, et les retombées ont été nombreuses en raison d’une défaillance du système de gestion.

Le système de gestion des interventions en cas de déversement d’hydrocarbures connaît encore des problèmes, mais on y apporte des améliorations grâce à des consultations et à des négociations régulières avec l’industrie. Le projet de loi C-7 fera progresser notre législation en matière de pollution.

La Convention sur les hydrocarbures de soute n’est pas vraiment importante pour nous parce que notre pays dispose depuis bien des années d’un régime à cet égard. C’est bien de créer un fonds complémentaire et de hausser les limites; les Canadiens touchés par les déversements d’hydrocarbures seront ainsi davantage indemnisés lorsqu’ils en auront besoin. Notre pays n’a jamais connu de grand déversement et j’espère qu’il n’en connaîtra jamais — touchons du bois. L’indemnisation est donc plus que suffisante. Le projet de loi C-7 propose des modifications à la Caisse d’indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, un organisme gouvernemental d’ici qui aide les victimes pour ce qui est de l’indemnisation; la gestion de la caisse est solide à cet égard.

Je crois qu’il s’agit d’un très bon projet de loi en matière de pollution et qu’il renforcera la législation efficace qui est déjà en place.

Le sénateur Mercer : Je vous remercie de votre présence aujourd’hui.

Il y a longtemps, j’ai décidé de ne pas faire mes études en droit, et notre réunion de ce matin me conforte à nouveau dans ma décision.

De toute évidence, ce qui semble très simple ne l’est pas. Je reviens au tourisme d’aventure dont on traite dans l’article. Vous avez parlé de l’état de navigabilité du navire. Comment faites-vous pour déterminer si un canot pneumatique est en état pour naviguer en eau vive, par exemple sur la rivière des Outaouais? Quelle est votre définition de « bon état de navigabilité »?

M. Barker : C’est une excellente question. Vous auriez dû étudier en droit. Quand j’étais à la faculté de droit, je voulais être barman. J’ai fini par prendre une autre voie.

L’état de navigabilité dépend beaucoup des faits qui entourent une situation donnée. On pourrait dire qu’un navire en bon état de navigabilité est un navire qui peut flotter. Il n’y a pas de définition pour le concept de navigabilité vers laquelle je pourrais vous diriger.

Ce concept est né à l’époque du Lloyd’s Coffee House, où les voiliers quittaient l’Angleterre pour se rendre aux confins de l’empire afin d’y faire du commerce et de ramener des produits, comme des épices, en Europe. Il n’y avait pas de compagnie d’assurance à cette époque, donc les gens d’affaires se réunissaient

so you got business people together. That is where “64 shares in a ship” came from in that you would all contribute to the venture. The ship would leave the port in England in a condition that was fit to go to sea for four, six, eight or twelve months. You could not say what would happen once it left the headland or went over the horizon. It may not have come back in a seaworthy condition, or it may have limped back, taking on water. However, when it left England, it was floating and properly equipped because you had the ship suppliers there; you could provision a ship; and get the crew.

When I say a “seaworthy ship that is properly crewed,” I could have a situation where, on a Monday, I have an inspection from Transport Canada. I pass that inspection. We have to remember that the inspection is based upon the minimum standards that the Canada Shipping Act requires. The standards that are agreed in the regulations are just minimum standards. Good shipowners will go above those minimum standards. However, the compliance and enforcement teams are just looking for the bare minimum that complies with the regulations.

Therefore, I could have an inspection on the Monday that passes. On the Wednesday, I could have a training situation and could take a ding to my boat and lose some seaworthiness; I could have a small leak. However, I can look at it and say, “It is fine. I have a tour going out tomorrow. It is fine, and I will look after it on Friday when I get it into the repair yard.”

On the Thursday, I could take out a bunch of people on my boat and have them sign a waiver, not realizing that the ding I took from the training accident might be more serious than I thought. I could spring a full leak and the boat could get into trouble. I would then have a serious situation on the Thursday. It would have still passed the Transport Canada inspection on the Monday. Transport Canada would not have visited it on the Wednesday after the accident because I might not have thought it was a serious enough accident to report to Transport Canada.

Therefore, you could have a situation with circumstances where the judge would get all of this information after the fact, would have a victim standing in front of him, there would be a waiver on the table and the judge would be able to conclude, “Well, we did not realize until the testimony here today in the trial that there was an accident on the Wednesday that caused a slight ding, and you should have done something then. Technically, at the commencement of the voyage on Thursday that was not a seaworthy vessel.”

That waiver will not hold at that point because Part 4 will suddenly apply and waivers will be null and void, and that victim will get an ability to get compensation that the waiver would have otherwise prevented. Until you have that fact situation present

pour investir des fonds dans ce périple — d’où la division des navires en 64 parts, pour que tous contribuent à l’entreprise. Les navires qui quittaient le port d’Angleterre étaient dans un état convenable pour un voyage en mer de quatre, six, huit ou douze mois. On ne pouvait pas prédire ce qui arriverait aux navires une fois qu’ils auraient passé le cap ou disparu à l’horizon. Les navires ne revenaient pas toujours en bon état de navigabilité — parfois même de peine et de misère parce qu’ils prenaient l’eau —, mais, à leur départ de l’Angleterre, ils flottaient et ils étaient équipés adéquatement parce que les fournisseurs étaient là; on pouvait approvisionner un navire et constituer son équipage.

Je vais vous donner un exemple pour illustrer ce que je veux dire quand je parle d’un navire en bon état de navigabilité qui dispose d’un équipage convenable. Disons que lundi, mon navire est soumis à une inspection de Transports Canada et que cette inspection s’avère positive. Il faut se rappeler que les inspections sont menées en fonction des normes minimales de la Loi sur la marine marchande du Canada. Les normes prévues par la réglementation sont uniquement des normes minimales. Les bons propriétaires de navire surpasseront ces normes minimales. Toutefois, les équipes de conformité et d’application de la loi vérifient uniquement que les navires satisfont aux normes minimales prévues par la réglementation.

Par contre, il se pourrait que l’inspection effectuée lundi s’avère positive et que le mercredi suivant, pendant une formation, mon bateau reçoive un coup et que son état de navigabilité soit réduit; il pourrait y avoir une petite fuite. Mais je peux me dire qu’il n’y a pas de problème et que je peux attendre d’avoir fait l’excursion prévue demain et y jeter un coup d’oeil vendredi, lorsque je serai au chantier de radoub.

Jeudi, je pourrais emmener des gens en expédition sur mon bateau et leur faire signer une renonciation en ne sachant pas que le creux qu’a causé le coup pendant la formation est peut-être plus grave que je ne le croyais. Il pourrait y avoir une grosse fuite et le bateau pourrait connaître des problèmes. Je me retrouverais donc dans une situation très grave le jeudi, alors que le lundi précédent, l’inspection de Transports Canada était positive. Comme je n’ai pas jugé que l’accident était suffisamment grave pour le déclarer à Transports Canada, le ministère n’a pas examiné mon bateau mercredi à la suite de l’accident.

Dans la situation, le juge saisi de l’affaire recevrait toute l’information après coup et il aurait devant lui une victime et une renonciation. Il pourrait alors conclure qu’il ne s’était pas rendu compte avant le témoignage présenté au cours de la journée qu’il y a avait eu un accident le mercredi qui avait causé un petit creux et qu’il aurait fallu intervenir à ce moment. Techniquement, au début de l’expédition de jeudi, le navire n’était pas en bon état de navigabilité.

La renonciation ne serait alors plus valide parce que la partie 4, qui s’applique dans les circonstances, l’annulerait; la victime serait alors en mesure d’obtenir une indemnité alors que la renonciation devait avoir l’effet contraire. Avant qu’une telle situation se

itself, it is very difficult to say whether or not seaworthiness exists. It is a term that is very dependent upon the facts of each particular case.

Senator Mercer: We could not put in place regulations covering all possibilities. The Americans could have changed all manner of rules, but they still could not have kept the skipper of the *Exxon Valdez* sober.

Mr. Barker: That is a good example. If you have an obligation to have a seaworthy ship that is properly crewed, is a drunken skipper at the commencement of the voyage “proper crew”? That ship, at that moment, might not comply.

Senator Mercer: I want to go to your letter of April 30 to Mr. Merv Tweed, M.P., Chair of the Standing Committee on Transport, Infrastructure and Communities in the other place. On page 2, paragraph 3 starts: “Not all charterers should be able to bind the ship owner.” You then say that there are three types of charterers. I have read it and reread it; now I would like you to explain to me in laymen’s terms what the three types of charterers are?

Mr. Barker: The question was also asked by the committee in the other place. The explanation I gave to them was to think of it as a landlord-tenant situation on land. The shipowner is the landlord. The bare-boat charterer, who has complete possession and control of the ship, is akin to someone renting your house for 12 months. The relationship between the landlord and tenant in that situation is that if anything happens to that house during the course of those 12 months, the tenant will look after it — maintain it, cut the grass, fix it, paint it. The tenant has complete control and use of that property for the period of the rental. In the shipping business, we call that person who has complete control of the ship the bare-boat charterer.

A time charterer has less control but has control for a period of time. You can say that a time charterer has a ship for three months. What you tend to find in the shipping business is that a time charterer has less control of the ship than a bare-boat charterer in that the master and crew of the ship are already on the ship and are representing the owner. The time charterer basically takes the master and the crew. The decisions made on the ship are the decisions of the master and crew. Therefore, time charterer has to make fewer decisions.

A voyage charterer has even less possession and control of the ship. A voyage charterer can simply be the owner of a container, and they are asking the shipowner for a little piece of that ship to take the container — whether it is a 20-foot or 40-foot box — from Vancouver to Japan to deliver it. For the purposes of the voyage from Vancouver to Japan, the voyage charterer is renting that little space.

présente, il est très difficile de déterminer si le navire est en bon état de navigabilité. La définition de ce concept dépend beaucoup des faits qui entourent chaque cas.

Le sénateur Mercer : Nous ne pouvons pas avoir une réglementation qui prévoit toutes les possibilités. Les Américains auraient pu apporter toutes sortes de changements à la réglementation, mais cela n’aurait pas empêché le capitaine de l’*Exxon Valdez* de consommer de l’alcool.

M. Barker : Il s’agit là d’un bon exemple. S’il est obligatoire d’avoir un navire en bon état de navigabilité et un équipage convenable, est-ce qu’un capitaine qui est ivre au début de l’expédition est considéré comme un « membre d’équipage convenable »? À ce moment-là, le navire en question pourrait être jugé non conforme.

Le sénateur Mercer : J’aimerais revenir à la lettre du 30 avril que vous avez écrite au député Merv Tweed, qui est président du Comité permanent des transports, de l’infrastructure et des collectivités de la Chambre. Au début du troisième paragraphe de la deuxième page, vous dites ceci : « Tous les affrêteurs ne devraient pas pouvoir lier le propriétaire d’un navire. Vous mentionnez aussi qu’il existe trois types d’affrêteurs. J’ai lu et relu votre lettre et j’aimerais que vous nous expliquiez en termes simples ces trois types d’affrêteurs.

M. Barker : Le comité de la Chambre m’a également posé cette question. J’avais alors répondu que la relation était similaire à celle qui existe entre le propriétaire et le locataire d’une habitation. Le propriétaire du navire est le propriétaire d’habitation. L’affrêteur en coque nue, qui est en pleine possession du navire et en a le plein contrôle, loue le navire comme une personne loue votre habitation pour 12 mois. S’il arrive quoi que ce soit à l’habitation pendant la période de 12 mois, c’est au locataire de s’en occuper — il assure l’entretien, coupe le gazon, fait des réparations et de la peinture. Le locataire a le plein contrôle de la propriété pour la période de la location et il a une liberté complète quant à son utilisation. Dans le domaine du transport maritime, nous appelons la personne qui a le plein contrôle du navire l’affrêteur en coque nue.

Un affrêteur à temps exerce un contrôle plus limité, pour une certaine période de temps. Par exemple, il pourrait disposer du navire pour trois mois. D’après la tendance dans l’industrie du transport maritime, l’affrêteur à temps exerce un contrôle plus limité sur le navire que l’affrêteur en coque nue, en ce sens que le capitaine et l’équipage sont déjà à bord et représentent le propriétaire. Dans le cas de l’affrètement à temps, le capitaine et l’équipage viennent avec le navire. C’est le capitaine et l’équipage qui prennent les décisions sur le navire. L’affrêteur à temps prend donc moins de décisions.

L’affrêteur au voyage a encore moins de droits du point de vue de la possession et du contrôle du navire. Il peut s’agir simplement du propriétaire d’un conteneur, par exemple une boîte de 20 ou 40 pieds, qui demande au propriétaire d’un navire de placer le conteneur à bord pour le transporter de Vancouver jusqu’au Japon. L’affrêteur au voyage loue l’espace nécessaire pour le trajet vers le Japon.

Senator Mercer: Therefore, his liability is much less.

Mr. Barker: Yes, his control and liability are much less. In the lien context, we are talking about the ability of someone to bind an owner. It would be the same as me coming up to the rented house and asking if I can fix the roof. You say, "Sure, you can fix the roof; there is a hole in it." When I say that I will bill you to fix the roof, you say that that is fine, to go right ahead. The tenant says to fix the roof. I fix the roof and then turn around, as the supplier, and send the bill to the owner, who says that he or she will not pay me for that because the owner did not tell me to do it, and instructs me to go see the tenant. However, the tenant has no money. The same is true in the shipping business.

If a supplier is supplying food, fuel and other provisions to a ship in the port of Halifax, for example, the supplier will want to know that the person he or she is contracting with, the master, has the ability to bind the owner. When the bill is not paid, then the owner will pay the bill. We are saying that not everyone has the ability to bind the owner.

The bare-boat charterer should be able to bind the owner; a time charterer should be able to bind the owner, but a voyage charterer should not. Why would people who ship one container on a ship to Japan say to the person supplying the fuel or the food to the ship that they will pay that bill? You know they never will.

We are trying to focus on who can contract with the owner. The shipping act words that were put into the bill in the other place talk about the Canada Shipping Act, 2001. The Canada Shipping Act, 2001 talks about a concept that we invented back during the period of 2000-2002 with Bill C-15 and the amendments to the shipping act of an authorized representative. An authorized representative is the master in the Canada Shipping Act, 2001 legislation, but the master might not be able to bind an owner.

In one piece of legislation, the Canada Shipping Act, 2001, you are talking about one person binding; and now in the Marine Liability Act, you are talking about a different person binding. When you say "subject to," you then give it to a judge to say that the rules of statutory interpretation apply. Which law is correct and who is in charge? That will benefit lawyers and judges but not ship suppliers. It does not make sense to me to see you pass a bill that creates confusion from the day it starts. That is why I am asking you to rethink that lien provision.

Senator Mercer: It always benefits lawyers.

Senator Housakos: How would you recommend strengthening the lien section of the bill to clarify some of the confusion?

Le sénateur Mercer : Sa responsabilité est donc beaucoup plus limitée.

M. Barker : Oui, le degré de contrôle et de responsabilité dans ce cas est bien moindre. Dans le contexte des privilèges maritimes, nous parlons de la capacité d'une personne de lier le propriétaire. C'est un peu comme si j'arrive dans une maison louée et que je demande si je peux réparer le toit. Vous dites : « Bien sûr, vous pouvez réparer le toit; il est percé. » Je dis que je vais vous envoyer la facture. Vous êtes d'accord et vous dites de commencer. C'est le locataire qui dit de réparer le toit. En tant que fournisseur, je fais les travaux et j'envoie ma facture au propriétaire, qui refuse alors de me payer parce qu'il ne m'a pas dit de faire ces travaux. Il me dit d'aller voir le locataire, mais le locataire n'a pas d'argent. C'est ce qui se produit dans l'industrie du transport maritime.

Si un fournisseur procure des aliments, du carburant ou d'autres produits à un navire au port d'Halifax, par exemple, le fournisseur voudra être sûr que la personne avec qui il passe le contrat, le capitaine, engage la responsabilité du propriétaire. Si la facture n'est pas payée, le propriétaire la paiera. Ce que nous voulons dire, c'est que ce n'est pas tout le monde qui peut parler au nom du propriétaire.

L'affrètement en coque nue et l'affrètement à temps devraient pouvoir lier le propriétaire, mais pas l'affrètement au voyage. Pourquoi une personne qui envoie un conteneur au Japon par bateau dirait-elle au fournisseur de carburant ou d'aliments du bateau qu'elle va payer la facture? Ça n'arrivera jamais.

Nous essayons de bien définir qui peut passer un contrat avec le propriétaire. Les termes de la Loi sur la marine marchande qui ont été inclus dans le projet de loi à l'autre Chambre se réfèrent à la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada. Cette loi de 2001 fait référence à un concept que nous avons créé entre 2000 et 2002 avec le projet de loi C-15 et les modifications à la Loi sur la marine marchande concernant le représentant autorisé. Dans la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, le capitaine est un représentant autorisé, mais il est possible que ses actions ne lient pas le propriétaire.

Dans un texte de loi donné, la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, vous dites qu'une personne engage la responsabilité du propriétaire; et dans la Loi sur la responsabilité en matière maritime, c'est une autre personne. Lorsque vous dites « sous réserve », vous laissez un juge conclure que les règles d'interprétation des lois s'appliquent. Quelle loi est correcte et qui est responsable? Ce sera intéressant pour les avocats et les juges, mais non pour les fournisseurs des navires. Je ne trouve pas logique que vous adoptiez un projet de loi qui sème la confusion dès le départ. C'est pourquoi je vous invite à repenser la disposition qui concerne les privilèges.

Le sénateur Mercer : C'est toujours avantageux pour les avocats.

Le sénateur Housakos : Que recommanderiez-vous pour améliorer et clarifier l'article du projet de loi qui concerne les privilèges?

Mr. Barker: By using the words that appear in our submission of April 30, 2009. The words were based on a proposal of the Canadian Maritime Law Association and were reviewed by the Canadian Bar Association, and the private bar is comfortable with those words. The amendment is sitting before you in the submission of April 30.

Senator Mercer: That leads to my question because that is a good question that Senator Housakos has put.

What are the consequences if we do not? What happens if we pass the bill, as amended from the House of Commons, and we do not put in these recommended amendments that you have proposed? What will the consequences be in two years' time after the law has been changed? What are the potential risks to Canadians and to Canadian businesses if we do not do this?

Mr. Barker: The globe will continue to rotate; that is the good news. The business will still go on. Ships will still trade and ship suppliers will still supply ships. Canadian ships suppliers might occasionally not be able to recoup some money that they lose. Lawyers with silken tongues might be able to take the difference between the Canada Shipping Act, 2001 and the Marine Liability Act and twist the words. As Mr. Jetté said yesterday in Montreal, they could say "There is some confusion, Your Honour, so let the foreign vessel go." The risk is that the minister's intent will not be met. Some Canadians will lose monetarily. Some victims will not get compensation, but in the greater scheme of things, life will go on.

Senator Housakos: When I look at Bill C-7, I appreciate your point of view on the maritime adventure tourism section of it and the legal point of view on the lien section on foreign vessels. However, we should not lose sight of the main component of Bill C-7, which is to deal with pollution liability. It has gone a long way in dealing with oil spill pollution and bunker fuel pollution and bringing this into conformity with various international conventions.

The second element is the passenger liability for cruise ships; the third element is the lien on foreign vessels; and the last element, where it exempts marine adventure tourism operators, was more a reaction based on the first three parts of the bill rather than anything else.

It is important to be cognizant of the fact that when I insure my Volvo, I get a certain type of insurance; when I insure my Porsche, I get a different type of insurance. If I had a Ferrari — which I do not — and I was racing it at the St-Eustache racetrack on the weekends, I would have a difficult time getting insurance for it; if I did, I would probably be paying more than the car is worth.

M. Barker : Il faudrait utiliser les termes qui figurent dans notre mémoire du 30 avril 2009. Nous avons utilisé une formulation qui repose sur une proposition de l'Association canadienne de droit maritime et qui a été examinée par l'Association du Barreau canadien. Ce qui est proposé a été jugé acceptable par les avocats du secteur privé. Vous pouvez en prendre connaissance en consultant le mémoire du 30 avril.

Le sénateur Mercer : Le sénateur Housakos a posé une question pertinente, qui m'amène à en poser une autre.

Si nous ne faisons pas de changements, quelles seront les conséquences? Qu'est-ce qui se passera si nous adoptons le projet de loi tel que modifié par la Chambre des communes, sans apporter les modifications que vous proposez? Qu'arrivera-t-il dans deux ans, une fois la loi modifiée? S'il n'y a pas de changements, quels pourraient être les risques pour les Canadiens et les entreprises canadiennes?

M. Barker : La terre continuera à tourner, rassurez-vous. L'industrie fonctionnera toujours. Les navires continueront à faire du commerce et les fournisseurs continueront à les approvisionner. Les fournisseurs canadiens ne seront peut-être pas toujours en mesure de récupérer l'argent qu'ils perdront. Des avocats habiles pourraient jouer sur les mots de manière à tirer parti de la différence entre la Loi de 2001 sur la marine marchande et la Loi sur la responsabilité en matière maritime. Comme M. Jetté l'a dit hier à Montréal, ils pourraient dire aux juges de laisser des navires étrangers partir parce qu'il existe une certaine confusion. Le risque, c'est qu'on ne respecte pas l'objectif visé par le ministre. Des Canadiens perdront de l'argent, des victimes ne seront pas indemnisées, mais globalement, la vie continuera.

Le sénateur Housakos : Quand je regarde le projet de loi C-7, je comprends votre point de vue concernant l'article sur le tourisme d'aventure, et le point de vue juridique concernant un autre article, sur le privilège par rapport aux navires étrangers. Mais il ne faut pas perdre de vue le principal élément du projet de loi C-7, qui est de gérer la responsabilité en matière de pollution. Il inclut d'importantes améliorations pour mieux faire face à la pollution causée par les déversements de pétrole et les hydrocarbures de soute, et assurer la conformité avec différentes conventions internationales.

Le deuxième élément est la responsabilité relative aux passagers de navires de croisière. Le troisième est le privilège par rapport aux navires étrangers. Le dernier élément, qui implique l'exemption des exploitants de navires de tourisme d'aventure, est essentiellement une réaction entraînée par les trois premières parties du projet de loi.

Il ne faut pas oublier que si j'assure ma Volvo, je souscris à un certain type d'assurance; si j'assure ma Porsche, il me faut une assurance différente. Si j'avais une Ferrari, ce qui n'est pas le cas, et que je participais à des courses à St-Eustache la fin de semaine, j'aurais de la difficulté à assurer mon véhicule. Si je réussissais à m'assurer, ça me coûterait probablement plus que ce que vaut la voiture.

As I understand the bill, if you look at the stakeholders that are in the marine adventure tourism business, both good operators and bad operators, they seem to be quite pleased that they were exempt from this bill. What would be the repercussions on the marine adventure tourism industry if we make this bill applicable to them?

Mr. Barker: If you pass this bill, marine adventure tourism activity will not be subject to this act. That is Part 4 of this act. It will take it out of this act. That would be the effect of that.

I will be very honest and tell you that as a maritime lawyer in this country, I was a little personally conflicted coming here today. I would very much love to see Bill C-7 passed. I think it will improve Canadian maritime law. I am very happy as a maritime lawyer to see the amount of marine activity in Parliament right now, from the House of Commons all the way up through the Senate. Many marine bills are going through the house right now, and it is very encouraging.

Therefore, yes, I would like to see Bill C-7 pass. Should it pass this week as worded, or should it pass another day with better wording? That is the question that you must grapple with at clause-by-clause consideration later this morning.

Looking back over 25 years of my marine career, I think three or four months is a short period of time. I have seen the Canada Shipping Act, 2001 be proclaimed in 2007. I have seen the Marine Liability Act pass in 2001. The adventure tourism industry has been in the Marine Liability Act now for eight years. They are still in business. They have not been able to use waivers for the last eight years, according to the law. They are still in business.

I saw an advertisement as recently as yesterday in Montreal for a marine tourism activity in the Lachine Rapids area. They are still doing business. Waivers will help them in their business — there is no doubt about that — but they are surviving without them because they are good operators; they are seaworthy operators. Putting clauses in the bill about seaworthiness will not change the way they do business.

The insurance market has changed dramatically since 2001 when we brought in compulsory insurance with the Athens Convention. It took a huge beating in the third quarter of 2008, and it is still reeling in the second quarter of 2009. Can I get insurance today? Yes, I can get insurance today. Does the insurance company have the investments that they used to have? They probably do not. They might be pickier about who they insure today, but they will still insure good operators. I believe the good operators will get insurance whether or not you make it compulsory because the free market will regulate it to a large degree.

D'après ma compréhension du projet de loi, les exploitants du secteur du tourisme d'aventure, qu'ils soient bons ou moins bons, semblent bien heureux de ne pas être visés par ce projet de loi. Si le projet de loi s'appliquait à eux, quelles seraient les répercussions sur ce secteur?

M. Barker : Si vous adoptez ce projet de loi, les activités maritimes de tourisme d'aventure ne seront pas visées. C'est la partie 4 de la loi. Cet aspect sera exclu. C'est ce qui arriverait.

Honnêtement, en tant qu'avocat spécialisé dans le droit maritime au Canada, je me sentais un peu déchiré à l'idée de venir ici aujourd'hui. J'aimerais beaucoup que le projet de loi C-7 soit adopté. Je crois qu'il permettra d'améliorer le droit maritime canadien. En tant qu'avocat dans ce domaine, je me réjouis de voir qu'on accorde autant d'attention aux activités maritimes au Parlement à l'heure actuelle, à la Chambre des communes et au Sénat. Différents projets de loi dans le domaine maritime sont examinés en Chambre à l'heure actuelle, ce qui est très encourageant.

Par conséquent, oui, j'aimerais que le projet de loi C-7 soit adopté. Devrait-il être adopté cette semaine dans son libellé actuel, ou devrait-il être adopté plus tard avec un meilleur libellé? C'est ce que vous devrez déterminer lorsque vous procéderez, plus tard, à son examen article par article.

J'ai 25 ans d'expérience dans le domaine maritime, et je peux vous dire que trois ou quatre mois, ce n'est pas long. La Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada a été promulguée en 2007. La Loi sur la responsabilité en matière maritime a été adoptée en 2001. L'industrie du tourisme d'aventure est assujettie à la Loi sur la responsabilité en matière maritime depuis huit ans, et, depuis huit ans, elle ne peut pas avoir recours à des renonciations. Mais elle existe toujours.

Pas plus tard qu'hier, j'ai vu une publicité à Montréal pour une entreprise de tourisme maritime dans la région des Rapides de Lachine. Manifestement, cette entreprise est toujours en activité. Cela l'aiderait très certainement de pouvoir avoir recours à des renonciations, mais elle survit sans cela parce qu'elle gère bien ses affaires, avec des bâtiments en bon état de navigation. Ajouter au projet de loi des dispositions sur la navigabilité ne changera rien à la façon dont cette entreprise gère ses affaires.

Le marché de l'assurance a considérablement évolué depuis 2001, date à laquelle nous avons adopté le principe de l'assurance obligatoire, à la Convention d'Athènes. Ce secteur a été durement frappé par la crise au troisième trimestre de 2008, et il continue de s'en ressentir au deuxième trimestre de 2009. Peut-on se faire assurer de nos jours? Oui, certainement. Le secteur des assurances attire-t-il autant d'investisseurs que dans le passé? Sans doute pas. Les compagnies d'assurances sont sans doute plus prudentes avant d'assurer quelqu'un, de nos jours, mais elles continuent d'assurer les bons opérateurs. Je suis convaincu que les bons opérateurs réussiront toujours à se faire assurer, que ça devienne obligatoire ou pas, car c'est surtout le marché libre qui va être le régulateur.

This is a very good bill. It should be passed by the Senate. Should it be passed as written today? I am sitting here before you today saying that it should have two changes made to it; it should be sent back to the House of Commons; and it should be voted on. You have time to get it right. Get it right, get it passed and life will go on.

Senator Housakos: If I understand you correctly, you feel that if Bill C-7 was applicable to marine adventure tourism activities, it would not have an impact on the industry?

Mr. Barker: It will have an impact on the industry in that it will formally take them out of Part 4 of the act. As to whether it will have an operational effect, they have been trading for the last eight years, the bill has been there, they have been subject to it and they are still in business.

Senator Housakos: However, their liability would not be as high as it would be under Bill C-7, would it?

Mr. Barker: The question is whether they have had any accidents in those eight years. Their liability does not increase in any way because you pass a bill in the house. A liability is a liability because they are out there in the field doing what they do. They were doing the same thing last year and the year before, and they will be doing it again next year.

In effect, what you are saying is that if you pass the bill today, they will be able to go back to using waivers. Have they been using waivers up to now? I suspect they have, contrary to Canadian law, because a waiver will only be addressed as an issue in the event that an accident occurs and a judge gets to see it as a barrier.

Senator Housakos: Why were they so keen on going back to having use of these waivers that they have not had in the last eight years?

Mr. Barker: I think a waiver is recognition by the person signing it that you are engaging in something that is abnormal.

When I went zip-lining in Barrie, I knew that by taking my 11-year-old up into the trees 30 feet above ground, something could go wrong. If something went wrong, I could not then say that I did not know what might happen. It is the recognition that you are about to engage in an activity that is more than simply taking a ferry from points A to B.

If I had been a passenger on the ferry the *Queen of the North* the night that it hit the rock, I would not have been consenting to what happened that evening. I would have been asking BC Ferries to take me from points A to B, away from that rock. However, the ship sank. That is an activity that the shipowner should not be able to contract out of.

C'est un excellent projet de loi, que le Sénat devrait adopter. Devriez-vous l'adopter sous sa forme actuelle? Je suis ici aujourd'hui pour essayer de vous convaincre que deux modifications devraient lui être apportées; ensuite, il devrait être renvoyé à la Chambre des communes, puis faire l'objet d'un vote. Vous avez le temps d'apporter ces modifications. Faites-le, adoptez-le et le reste suivra son cours.

Le sénateur Housakos : Si je vous ai bien compris, vous estimez que si le projet de loi C-7 était appliqué au tourisme d'aventure maritime, cela n'aurait aucun impact sur cette industrie?

M. Barker : Ça aura un impact au sens où cette industrie ne sera officiellement plus assujettie à la Partie 4 de la loi. Quant à savoir si ça en aura un au niveau opérationnel, je constate que ces entreprises sont assujetties au projet de loi depuis huit ans et que cela ne les a pas empêchées de faire des affaires.

Le sénateur Housakos : Toutefois, leur responsabilité ne serait plus aussi grande qu'elle l'est actuellement en vertu du projet de loi C-7, n'est-ce pas?

M. Barker : Tout dépend si elles ont des accidents pendant ces huit années. Leur responsabilité n'augmente pas simplement parce que vous adoptez un projet de loi au Parlement. Leur responsabilité découle du fait qu'elles se livrent à certaines activités dans un domaine précis. Elles avaient ces activités l'année dernière et l'année d'avant, et elles les auront probablement encore l'année prochaine.

Vous êtes en train de dire que si vous adoptez le projet de loi aujourd'hui, elles pourront recommencer à recourir à des renonciations. L'ont-elles fait jusqu'à présent? Je suppose que oui, contrairement au droit canadien, car on ne peut recourir à une renonciation qu'en cas d'accident, avec l'accord d'un juge.

Le sénateur Housakos : Mais pourquoi insistent-elles pour qu'on leur redonne le droit de recourir à des renonciations, alors qu'elles ne s'en sont pas prévaluées au cours des huit dernières années?

M. Barker : Je pense que, pour la personne qui la signe, la renonciation est la reconnaissance qu'elle s'engage dans une activité risquée.

Quand je suis allé faire une traversée en tyrolienne à Barry, je savais qu'en emmenant ma fille de 11 ans à une hauteur de 30 pieds au-dessus du sol, je courais des risques. Si un accident s'était produit, je n'aurais pas pu dire que je ne savais pas. Je reconnaissais que je m'engageais dans une activité qui est plus risquée que le simple fait de prendre un traversier du point A au point B.

Si j'avais été un passager sur le traversier *Queen of the North* le soir où il a heurté un écueil, je n'aurais pas consenti au départ à ce qui allait se passer ce soir-là. Je demandais simplement à BC Ferries de m'amener du point A au point B en évitant cet écueil. Malheureusement, le bateau a fait naufrage, et le propriétaire du bâtiment ne devrait pas pouvoir se dégager de sa responsabilité.

With respect to white-water rafting, personally, I do not see anything wrong, as a member of the Canadian public, in signing a waiver if I know that I will be engaging in something that is a bit risky. I am there because I wanted it to be a little risky. My daughter wanted to go zip-lining because it is exciting to be up in the trees 30 feet above the air. Equally, she had a harness on and had gone through a comprehensive safety situation. The company was very good because they kept saying, "Clip, clip, clip, clip." As a result, that afternoon, no one got hurt. We all signed waivers.

Senator Housakos: Thank you, Mr. Barker.

The Chair: Are small operators aware of the waiver clause?

Mr. Barker: I believe that with all of the advisers for small businesses, be they lawyers, accountants or insurance brokers, the industry is very aware of the benefit of a waiver.

Senator Merchant: This has been very enlightening. You give good examples, and you are easy to follow.

I have a different question only because you made recommendations about the limitation periods. Can you explain to us what that is about?

Mr. Barker: Right now, limitation periods are scattered throughout the legislation. Some are two-year periods; some are one-year periods. If you want to make a claim for damage to cargo, you have one year to make that claim from the discharge of a container or cargo from a ship. With a collision, you have two years. Different periods are put out.

The proposal in Bill C-7 is to have a general limitation period of three years because there is some confusion out there with the application of limitation periods that exist in the provinces today. Remember that we are in a federal jurisdiction of navigation and shipping.

However, if you take adventure tourism out of the act, you return it to the common law, in effect. That, then, exposes it to the provincial jurisdictions again. Therefore, different limitation periods would apply. If I am in the Lachine Rapids and I get hurt, I would have three years to sue the operator. If I am in Ontario, I have two years to sue the operator. I used to have six years in Ontario. I believe it is six years in Nova Scotia. When I was in British Columbia, it was two years out there. We have different periods to do different things.

Because of the interplay between the Federal Courts Act and the provincial laws, there was a bit of confusion about what would happen if it fell out of one of the specific limitation periods. The government put a proposal together to say that there should be a three-year general limitation period in the bill. That is a good thing. It is a good and solid amendment.

The only point that the Canadian Bar Association was making in the House of Commons was that if you have two years here, three years there and one year here, there should be a way to just have one period. It is very simple. The result is that one of the

En ce qui concerne la descente en eaux vives, personnellement, en tant que simple particulier, je n'ai rien contre le fait de signer une renonciation si je sais que je vais m'engager dans une activité un peu risquée. Je suis là justement parce que j'aime le risque. Ma fille voulait faire une traversée en tyrolienne parce que c'est excitant d'être au-dessus des arbres, à 30 pieds du sol. Elle portait bien sûr un harnais et avait suivi une séance d'information sur la sécurité. Les moniteurs du centre étaient très bons et ont pris toutes les précautions voulues, si bien que personne ne s'est blessé cet après-midi-là. Nous avons tous signé une renonciation.

Le sénateur Housakos : Merci, monsieur Barker.

Le président : Les petits opérateurs savent-ils qu'il y a une clause sur la renonciation?

M. Barker : Avec tous les conseillers qu'elles ont à leur disposition, qu'il s'agisse d'avocats, de comptables ou de courtiers en assurances, les petites entreprises sont, je pense, parfaitement au courant des avantages d'une renonciation.

Le sénateur Merchant : Tout cela est très intéressant. Vous donnez de bons exemples et vous êtes facile à suivre.

J'aimerais vous poser une autre question parce que vous avez fait des recommandations sur le délai de prescription. Pourriez-vous nous expliquer ce dont il s'agit?

M. Barker : À l'heure actuelle, il y a des délais de prescription un peu partout dans la loi. Certains sont d'une durée de deux ans, d'autres d'un an. Si vous voulez faire une réclamation pour avarie à la cargaison, vous avez un an pour la faire à partir du moment où le conteneur ou la cargaison a été déchargé du bateau. En cas de collision, vous avez deux ans. Les délais sont donc différents.

Le projet de loi C-7 propose d'avoir un délai de prescription général de trois ans, car il y a souvent confusion avec les délais de prescription imposés actuellement par les provinces. N'oubliez pas que nous sommes dans la sphère de compétence fédérale de la navigation et du transport maritime.

Toutefois, si vous retirez le tourisme d'aventure de la loi, vous le renvoyez, en fait, à la common law, et l'exposez à nouveau à la compétence provinciale. À ce moment-là, des délais de prescription différents s'appliqueront. Si je descends les Rapides Lachine et que je me blesse, j'aurai trois ans pour poursuivre l'opérateur. Si je suis en Ontario, j'aurai deux ans pour le faire. Avant, ce délai était de six ans en Ontario. Je crois qu'il est encore de six ans en Nouvelle-Écosse. Quand j'étais en Colombie-Britannique, c'était deux ans. Les délais varient donc, selon la situation.

Étant donné les recoupements qui peuvent se produire entre la Loi sur les Cours fédérales et les lois provinciales, on ne savait pas trop bien ce qui se passerait dans le cas où aucun délai de prescription ne s'appliquerait à une situation donnée. Le gouvernement a donc proposé un délai général de trois ans. À mon avis, c'est une bonne chose, et l'amendement est solide.

L'argument que l'Association du Barreau canadien faisait valoir à la Chambre des communes était que si vous avez un délai de deux ans dans tel cas, trois ans dans un autre et un an ailleurs, il devrait y avoir moyen d'avoir le même délai dans tous les cas.

biggest causes of lawyers getting sued is missing limitation periods. When you have one, two, three, four years or whatever, there is more potential for matters to fall through the cracks.

It was a submission that made sense, but if you approach it in a logical way, you would have to amend the whole act. You would have to change periods that appear in international conventions. That is just not doable. The point that we make is that we would like to see some harmony in the legislation for limitation periods.

The point that I made to the House of Commons is that there is something called a tolling agreement. A tolling agreement is where you can extend a limitation period by agreement. If the plaintiff and the defendant agree, and they are talking to each other and think they can settle a case, but they have to do it before Friday because the limitation expires Friday, in order to allow them to continue the conversation with a view to settling, they can extend that limitation period for, say, three months.

We do this all the time under the cargo liability regime. We have insurance companies in Europe and Asia and claimants in Canada. We are always going back and forth, so the shipping lines regularly give time extensions to allow the settlement discussions to continue. Rarely do I see a cargo case go to court; they always settle out of court.

We think tolling agreements should be recognized. The ability is in the act today, within the cargo liability, to do that. The difficulty we have in the provinces is that Ontario does not allow tolling agreements in the provincial jurisdiction, whereas British Columbia does. The position that we were adopting at the House of Commons level is that this is federal legislation. This is an opportunity to put in tolling agreements that get over this problem. No one at the House of Commons level felt that it was worth moving that suggestion forward.

Senator Merchant: Are you happy with that? For now, you can let that go, then? What reason did the House of Commons give that they were not prepared to do that?

Mr. Barker: No. This is the personal dilemma I had last night with coming before you today. I recognize that if you make a single amendment in this committee, it goes back to the House of Commons. I appreciate that.

You should not be changing commas or adding the words “and” or “or.” You should be asking whether this is something that is worthy of further consideration. Is this something that many people have thought about and do not agree on, or is this just six of one and half a dozen of the other?

Ce serait beaucoup plus simple. Très souvent, les avocats se font poursuivre parce qu'ils n'ont pas respecté le délai de prescription. Il est évident que lorsque vous avez des délais d'un an, de deux, de trois, de quatre ans ou même plus, il y a plus de risques d'erreurs.

C'était une proposition qui avait du sens, mais si on avait voulu aller jusqu'au bout du raisonnement, il aurait fallu modifier toute la loi. Il aurait aussi fallu changer les délais prescrits dans les conventions internationales. C'était donc impossible. Nous proposons donc simplement une harmonisation des délais de prescription dans la loi.

J'ai dit, devant le comité de la Chambre des communes, qu'il faudrait avoir une sorte d'accord sur le délai de prescription, qui permet de modifier un délai de prescription par simple accord. Si le plaignant et le défendeur sont d'accord et qu'ils pensent pouvoir s'entendre sur un règlement, ils doivent le faire avant vendredi car le délai de prescription expire vendredi. S'ils ont besoin de plus de temps pour s'entendre, ils peuvent décider de prolonger le délai de prescription de trois mois, par exemple.

C'est ce que nous faisons constamment dans le cadre du régime de la responsabilité à l'égard de la cargaison. Nous avons des compagnies d'assurances en Europe et en Asie, et les demandeurs au Canada. Nous sommes toujours entre les deux, et les compagnies de navigation demandent régulièrement des prolongations du délai afin que les discussions puissent aboutir à un règlement. Je vois rarement une affaire concernant une cargaison passer en tribunal; ce genre d'affaire est toujours réglée à l'amiable.

Nous pensons que les accords sur le délai de prescription devraient être reconnus. La loi permet de le faire, puisqu'elle reconnaît la responsabilité à l'égard de la cargaison. Le problème se pose au niveau provincial, car dans certaines provinces comme l'Ontario, les accords sur le délai de prescription ne sont pas autorisés, alors qu'ils le sont en Colombie-Britannique. Nous avons dit, devant le comité de la Chambre des communes, qu'il s'agissait d'une loi fédérale, et que nous avons donc l'occasion d'y intégrer les accords sur le délai de prescription afin de régler ce problème. Personne n'a jugé bon, au comité de la Chambre des communes, de donner suite à cette suggestion.

Le sénateur Merchant : Êtes-vous satisfait? Allez-vous en rester là? Le comité de la Chambre des communes vous a-t-il expliqué pourquoi il n'était pas prêt à donner suite à votre suggestion?

M. Barker : Non. C'est justement le dilemme auquel je réfléchissais hier soir, avant de comparaître devant votre comité. Je sais bien que, si votre comité apporte un seul amendement au projet de loi, celui-ci sera renvoyé à la Chambre des communes. J'en suis bien conscient.

Vous ne devriez pas vous limiter à changer des virgules ou à ajouter des mots comme « et » ou « ou ». Vous devriez plutôt vous demander si c'est une proposition qui mérite d'être étudiée davantage. Est-ce que c'est parce qu'un grand nombre de personnes l'ont examinée mais n'arrivent pas à se mettre d'accord dessus, ou est-ce simplement que c'est bonnet blanc et blanc bonnet?

The world will not stop just because tolling agreements are not in the legislation. I am an Ontario lawyer and also a British Columbia lawyer. I know that if I am in Ontario, tolling agreements are not allowed, so if I do not reach resolution with the defendant by the Friday, I start the lawsuit. The Ontario rules and the provincial jurisdiction are good in that I can start a lawsuit on a Friday and then have 30 days to fill in the details before I serve someone.

While we do not allow tolling agreements in Ontario, there are other ways to get around the problem. In British Columbia, I can keep talking to the plaintiff or the defendant, as the case may be, so we can get around the problem there.

When I was thinking about this last night, I thought: Are there any issues that need to be addressed by this upper chamber? I personally believe that adventure tourism is an issue that you need to think about because the adventure tourism industry is asking you to remove them from the law. I understand why the industry wants to be removed from the law, and we support the removal from the law, but we support it in a conditional way.

With respect to ship suppliers' liens, I do not want any Canadian suppliers to be out of pocket. I had a practice in Vancouver where I defended Americans. I defend many Americans. American suppliers had a better time of it in Canadian courts than did Canadian suppliers. There is something morally wrong about that.

Bill C-7 levels the playing field to a degree, but it does not level it totally. The words that you have before you on the maritime liens will cause problems for some people and benefit others. That does not seem like good law to me. It seems weird to be having lawyers debating something that is not even the law of the land yet. You have an opportunity to catch your breath and say, "Hold on a minute. If they are debating the bill already, let us rethink it."

If you rethink the bill and send it back, the House of Commons can pass it and send it back up again. You have mechanisms in Hansard. Admittedly, time is the enemy. However, with the Fisheries Act amendments, for example, we had Bill C-45, which died on the Order Paper. It became Bill C-32. As Bill C-32, it was exactly the same piece of legislation, and it died on the Order Paper. It will no doubt come back as another House of Commons bill, and we will make submissions on it. I suspect the submissions on the Fisheries Act will not differ from the submissions on Bill C-32 and Bill C-45. Life will go on.

Is it good law? Yes. Can it be better? Yes.

Senator Wallace: Thank you, Mr. Barker. I would like to talk about the maritime lien provision, proposed new section 139. As I read proposed new section 139 as it is now and look at the amendments that the Canadian Bar Association has suggested, I think the intention of allowing suppliers to have this lien is

Le monde ne s'arrêtera pas de tourner parce que les accords sur le délai de prescription ne sont pas intégrés à la loi. Je suis avocat en Ontario et en Colombie-Britannique. Je sais qu'en Ontario, les accords sur le délai de prescription ne sont pas autorisés. Par conséquent, si je n'ai pas trouvé une solution avec le défendeur avant le vendredi, j'intente des poursuites. La législation et les règlements de l'Ontario ont ça de bien qu'ils me permettent d'intenter des poursuites un vendredi et de disposer ensuite de 30 jours pour exécuter la procédure de notification.

Même si les accords sur le délai de prescription ne sont pas autorisés en Ontario, il y a d'autres façons de résoudre le problème. En Colombie-Britannique, je peux continuer de parler au plaignant ou au défendeur, selon le cas, et c'est un moyen de contourner le problème.

Pendant que j'y réfléchissais hier soir, je me disais : y a-t-il des questions auxquelles la Chambre haute devrait s'intéresser? Personnellement, je pense qu'il faut que vous vous intéressiez au tourisme d'aventure étant donné que cette industrie vous demande de ne plus l'assujettir à la loi. Je comprends pourquoi elle ne veut plus être assujettie à la loi, et nous sommes d'accord pour qu'on l'en retire, mais à une condition.

En ce qui concerne les privilèges des fournisseurs de bateaux, je ne voudrais pas que les fournisseurs canadiens soient lésés. Dans mon cabinet de Vancouver, j'ai défendu beaucoup d'Américains, et les fournisseurs américains s'en sortaient beaucoup mieux devant les tribunaux canadiens que les fournisseurs canadiens. Moralement, ce n'est pas correct.

Le projet de loi C-7 uniformise les règles du jeu jusqu'à un certain point, mais pas complètement. Le libellé qui vous est soumis sur les privilèges maritimes va causer des problèmes à certains et profiter à d'autres, ce qu'une bonne loi ne devrait pas faire. Il est un peu étrange que des avocats discutent de quelque chose qui n'a pas encore force de loi. Il est encore temps, pour vous, de dire : « Un instant, s'ils discutent déjà du projet de loi, nous devrions y réfléchir à deux fois. »

Si vous repensez le projet de loi et que vous le renvoyez à la Chambre des communes, celle-ci peut l'adopter et vous le renvoyer à nouveau. Vous avez des mécanismes dans le Hansard. Certes, il ne vous reste guère de temps. Pour les amendements à la Loi sur les pêches, par exemple, le projet de loi C-45 est mort au Feuilleton. Il a été représenté sous la forme du projet de loi C-32, qui contenait exactement le même libellé, mais qui, lui aussi, est mort au Feuilleton. Il sera certainement représenté à nouveau à la Chambre des communes sous la forme d'un nouveau projet de loi, et nous présenterons des mémoires à ce sujet. Je suppose que les mémoires présentés au sujet de la Loi sur les pêches seront semblables à ceux qui ont été présentés au sujet du projet de loi C-32 et du projet de loi C-45. En attendant, la vie continue.

Est-ce une bonne loi? Oui. Peut-elle être améliorée? Oui.

Le sénateur Wallace : Merci, monsieur Barker. J'aimerais parler du privilège maritime dont il est question à l'article 139 tel que proposé. Si je compare le nouvel article 139 proposé et les amendements que propose l'Association du Barreau canadien, il me paraît évident que l'objectif est d'accorder ce privilège aux

obvious; it is to give them greater certainty that they will be paid. I suspect there has been a history with foreign vessels that once the materials are supplied, the work is done and the vessel leaves the jurisdiction, the opportunity to be paid undoubtedly leaves with it as well. The lien gives them some security.

It is somewhat comparable to the mechanic's lien situation with real estate. Suppliers of materials or labour to real estate have a lien and are merely required to show that they have provided the labour or the material and that the real estate benefits. That is at the heart of it. The real estate benefits, and, therefore, the supplier should be paid.

In the same way, what this legislation is getting at is that the vessel presumably benefits from the materials that were provided for the benefit of the ship, and, therefore, there is an entitlement to the lien.

Proposed new section 139 relates only to foreign vessels. Could you tell us how the lien rights suppliers compare in a situation where it is a Canadian-flag vessel versus a foreign-flag vessel?

Mr. Barker: A policy debate took place before the bill was introduced about whether or not the provision should be for foreign-flag vessels or Canadian vessels. If you supply a ship, you do it by way of contract. If someone does not pay you, you have a breach-of-contract situation. If I am a ship supplier in Halifax and a Canadian ship is sitting at the wharf in Dartmouth, for example, and they do not pay, my mechanism to get my money back is to walk down to the Nova Scotia court and sue that Canadian company in Nova Scotia for breach of contract, and use the small claims court or the Nova Scotia court system, as the case may be.

I do not have that ability if it is a foreign-flag vessel because the minute the vessel gets clearance from the Canadian Coast Guard, it is gone, and there is no way I am going to Panama or Cuba or Guatemala to start a small claims court action.

If I am a ship supplier, I have a choice. If that foreign-flag vessel is on what is called a line of service and they come to Halifax on a regular basis, which they do, they will not get supplies the next time they come into port until they pay me what they owe me. I had that very situation a couple of months ago with Islamic Republic of Iran Shipping Lines as a manager. They were not paying their bills in Vancouver. We threatened to arrest the ship. They ignored us until one of their ships got a contract with the Canadian Wheat Board and was scheduled to come back to Vancouver. Lo and behold, a line of credit was arranged and all the bills in Vancouver were paid the day before the ship came back into port.

As a ship supplier, do I chase them down on day one, or do I wait patiently for day nine until the rotation comes back again? Many of the ships that come into Canadian ports are on a line of service either on the Asia-Pacific route or the European route, and they are always coming back in, so we may get them.

fournisseurs afin d'améliorer leurs chances de se faire payer. Je suppose qu'il y a eu des cas où des bâtiments étrangers, une fois qu'ils avaient reçu le matériel et que le travail était fait, ont en quelque sorte levé l'ancre sans se préoccuper de payer leurs dettes. Le privilège maritime donne une certaine sécurité aux fournisseurs.

C'est un peu comme le privilège qui existe dans l'immobilier. Les fournisseurs de matériel et de main-d'oeuvre jouissent d'un privilège, et il leur suffit de faire la preuve qu'ils ont fourni la main-d'oeuvre ou le matériel et que l'entreprise immobilière en a été la bénéficiaire. C'est fondamental. Si l'entreprise immobilière en a été la bénéficiaire, le fournisseur doit être payé.

De la même façon, et c'est l'intention du projet de loi, on estime que lorsqu'un bâtiment a été le bénéficiaire du matériel qui a été fourni, il y a bien un privilège maritime.

Le nouvel article 139 qui est proposé ne porte que sur les bâtiments étrangers. Pourriez-vous nous dire si ce privilège est le même dans le cas d'un bâtiment battant pavillon canadien et dans le cas d'un bâtiment battant pavillon étranger?

M. Barker : Il y eu une discussion à ce sujet, avant la présentation du projet de loi, pour savoir si les dispositions devraient s'appliquer aux bâtiments battant pavillon étranger ou aux bâtiments battant pavillon canadien. Lorsque vous approvisionnez un bateau, vous le faites au moyen d'un contrat. Si vous n'êtes pas payé, il y a bris de contrat. Si je suis un fournisseur à Halifax et qu'un bateau canadien appareillé dans le port de Dartmouth, par exemple, ne me paie pas, il me suffit, pour récupérer mon argent, de m'adresser à un tribunal de la Nouvelle-Écosse et de poursuivre l'entreprise canadienne en Nouvelle-Écosse pour bris de contrat; je peux aussi recourir à la cour des petites créances de la Nouvelle-Écosse, s'il y a lieu.

Par contre, s'il s'agit d'un bâtiment battant pavillon étranger, je n'ai pas ce recours, car à partir du moment où il reçoit l'autorisation de la Garde côtière canadienne de lever l'ancre, je ne peux pas m'adresser à la cour des petites créances du Panama, de Cuba ou du Guatemala.

En tant que fournisseur, j'ai le choix. Si le bâtiment battant pavillon étranger vient régulièrement à Halifax, je peux ne pas l'approvisionner à sa prochaine escale dans ce port, tant qu'il ne m'aura pas payé ce qu'il me doit. J'ai eu exactement ce genre de situation il y a quelques mois, avec la Islamic Republic of Iran Shipping Lines. Cette société ne payait pas ses factures à Vancouver. Nous avons menacé de saisir le bâtiment, ce dont elle a fait fi jusqu'à ce que l'un de ses bateaux obtienne un contrat auprès de la Commission canadienne du blé, avec escale à Vancouver. Alors là, tout d'un coup, une marge de crédit a été négociée et toutes les factures contractées à Vancouver ont été payées la veille de l'arrivée du bateau dans ce port.

En tant que fournisseur, dois-je leur courir après dès le premier jour, ou dois-je attendre patiemment le neuvième jour, que le bateau revienne? Bon nombre des bateaux qui accostent dans les ports canadiens font la navette avec l'Asie-Pacifique ou avec l'Europe; autrement dit, ils reviennent toujours, et je peux les avoir à ce moment-là.

The lien becomes a real issue when we have — I dare not mention this word too often in these economic times — a bankruptcy. When you have a bankruptcy, the secured creditor — the financial institution — invariably scoops the lot as a secured creditor. The ship suppliers — also called “necessaries men” — rank below the bank in priority in a bankruptcy. When you have a bankruptcy, invariably the ship supplier does not get paid.

The quirk, the moral unfairness I was talking about, is that American suppliers do get paid because they get paid before the bank. They have what is known as a maritime lien. Proposed new section 139 gives the Canadian suppliers a lien so that in the event of a bankruptcy, they will go above the secured creditor. To do that, they should be able to bind the owner. The government amendment in the House of Commons restricts it to stevedoring and lighterage. It does not help the bunkers supplier, and it does not help the guys supplying the food, to some degree.

However, the way that the bill is worded, they will still be able to move above the secured creditor. Proposed new section 139 is a good thing for Canadian suppliers because it will put them on the same footing as American suppliers, from a maritime lien perspective, in a bankruptcy. If there is no bankruptcy, it is business as usual.

Senator Wallace: Having said that, we talked about who the winners and losers could be if proposed new section 139 is enacted in its present form. Canadian suppliers would be definite winners. They would have a lien on the vessel, and that, obviously, would put them in a stronger position than they are today.

The losers and the ones who would have a problem and who would want to restrict proposed new section 139 are the lenders; that is, those who have mortgages on ships. The last thing they would want to see is someone having a lien that could have priority over their mortgage.

Is that not the reality of what is behind these suggested amendments to proposed new section 139; namely, to give greater protection to the lenders and less protection to the Canadian suppliers?

Mr. Barker: I think it is the other way around: It gives some protection to suppliers.

I have heard no submissions from the Canadian Bankers Association that they have a problem with some suppliers jumping above them in the priority list.

Senator Wallace: Banks generally do. They like to minimize those things.

Mr. Barker: They do, but they recognize that, when a ship is to be sold by judicial sale because of a bankruptcy, the ship's supplier's bill is much smaller than the security the bank has in that ship.

Le privilège devient un problème — et je n'ose pas mentionner le mot par les temps qui courent — en cas de faillite. Dans ce cas-là, c'est toujours le créancier garanti, c'est-à-dire l'établissement financier, qui ramasse tout. Les fournisseurs, qu'on appelle aussi les avitailleurs, ne sont pas des créanciers prioritaires. En cas de faillite, donc, le fournisseur n'est jamais payé.

Ce qui est injuste, et c'est à cela que je faisais allusion tout à l'heure, c'est que les fournisseurs américains, eux, sont payés avant la banque. Ils jouissent de ce qu'on appelle un privilège maritime. Le nouvel article 139 proposé permettra aux fournisseurs canadiens de jouir du même privilège en cas de faillite, en ce sens qu'ils passeront avant les créanciers garantis. Pour cela, ils devront pouvoir contraindre le propriétaire. L'amendement du gouvernement adopté à la Chambre des communes limite ce privilège à l'aconage et au gabarage. Malheureusement, cela n'aide guère le fournisseur de combustible de soute ou de denrées alimentaires.

Cependant, le libellé actuel du projet de loi leur permettra quand même de passer avant les créanciers garantis. Le nouvel article 139 proposé est une bonne chose pour les fournisseurs canadiens dans la mesure où ils seront traités de la même façon que les fournisseurs américains en cas de faillite, pour ce qui est du privilège maritime. Mais s'il n'y a pas de faillite, la situation reste inchangée.

Le sénateur Wallace : Cela dit, nous avons parlé de ceux qui allaient profiter du nouvel article 139 proposé et de ceux qui allaient y perdre. Il me paraît évident que les fournisseurs canadiens vont en profiter, puisqu'ils vont jouir d'un privilège maritime sur le bâtiment et que cela va conforter leur position.

Ceux qui risquent d'y perdre, et qui vont vouloir circonscrire le nouvel article 139 proposé, sont les organismes de prêts, c'est-à-dire ceux qui ont des hypothèques sur les bâtiments. Ils ne voudront certainement pas que quelqu'un jouisse d'un privilège qui a priorité sur leur hypothèque.

Les amendements présentés au nouvel article 139 proposé n'ont-ils pas pour objectif de protéger davantage les prêteurs, au détriment des fournisseurs canadiens?

M. Barker : Je crois que c'est plutôt le contraire. L'objectif est de protéger davantage les fournisseurs.

Que je sache, l'Association des banquiers canadiens ne s'est jamais opposée à ce que les fournisseurs passent devant eux dans la liste de priorités.

Le sénateur Wallace : C'est pourtant ce que les banques font, en général. Elles aiment bien circonscrire ce genre de choses.

M. Barker : Certes, mais elles reconnaissent que, lorsqu'un bâtiment doit être vendu par suite d'une faillite, les dettes du propriétaire du bâtiment à l'égard du fournisseur sont bien inférieures à l'hypothèque que la banque détient sur ce bateau.

I think the potential losers are the ship suppliers who think they might be above the bank, but, because of some silken tongue, they find that because of confusion between the Marine Liability Act and Canada Shipping Act, 2001 and the actual authority to bind the owner they do not have the priority they thought they had. The loser could potentially be the Canadian supplier after a bankruptcy if the legislation as worded causes the confusion and doubts. That was the subject of the debate yesterday in Montreal.

Senator Wallace: However, the amendment you are suggesting would restrict the ability of a supplier to maintain the lien. It makes it more restrictive than what proposed new section 139 now provides.

Mr. Barker: Yes; that is correct.

Senator Wallace: We can use our own assumptions as to who benefits and why it is there. That is the bottom line. It does make it more difficult and puts greater obligations on the supplier.

Having said that, I look at the second page, third paragraph, of your presentation of April 30, and it says:

At the same time, suppliers should not be required to inquire each and every time into whether the person contracting for supplies has ownership of the vessel. Rather, some burden can be placed on a ship owner, where they have entered into a charter agreement, to notify suppliers if the charterer does not have the authority to act on their behalf.

Therefore, a shipowner could have the burden to notify suppliers if the charterer does not have the authority. Otherwise, if the supplier goes ahead and supplies without dealing with someone who has authority, the supplier will be out of luck.

In the case of a foreign-flag vessel, knowing where foreign-flag shipowners are based, how would they even begin to know to whom they must give notice? How do they know where the ship will go?

I raise all of that from the practical side. How will suppliers know who they are entitled to rely upon before they supply the materials?

I think it is highly unlikely that the circumstance you have stated there could ever arise.

Mr. Barker: The question is a good one, sir.

The person who is in the middle of the loop, doing all the talking, is the ship's agent. Canada had a good network for ships' agents. Ships' agents talk to shipowners, and they have authority to bind ships on behalf of owners. The ship's agent is the one who gets the wire transfer of funds from Iran, Panama or whatever, and the ship's agent is the one that distributes the money to the suppliers.

When I had a ship in Vancouver in dry dock and I was providing it, I would call the ship's agent; the ship's agent would call the ship's supplier; the ship's supplier would take the stuff to

À mon avis, ceux qui risquent d'y perdre sont les fournisseurs qui pensent qu'ils ont la priorité par rapport aux banques mais qui vont se rendre compte par la suite, à cause d'une certaine confusion entre la Loi sur la responsabilité en matière maritime et la Loi sur la marine marchande du Canada de 2001, qu'ils n'ont pas la priorité qu'ils pensaient avoir. En cas de faillite, les fournisseurs canadiens risquent d'y perdre si le libellé de la loi n'est pas parfaitement clair. C'est ce dont il était question hier à Montréal.

Le sénateur Wallace : Il n'en demeure pas moins que l'amendement que vous proposez restreint la capacité d'un fournisseur de maintenir ce privilège. Votre libellé est plus restrictif que celui du nouvel article 139 proposé.

M. Barker : C'est exact.

Le sénateur Wallace : On peut utiliser chacun ses propres hypothèses, mais il n'en demeure pas moins que cet amendement rend la tâche plus difficile au fournisseur et accroît ses obligations.

Cela dit, je vous reporte à votre lettre datée du 30 avril, au sixième paragraphe de la deuxième page, où vous dites :

En même temps, les fournisseurs ne devraient pas être tenus de vérifier chaque fois si la personne commandant des fournitures est le propriétaire du navire. Plutôt, une certaine responsabilité peut être imposée au propriétaire d'un navire, lorsqu'il a conclu un contrat d'affrètement, d'en informer les fournisseurs si l'affrètement n'a pas le pouvoir d'agir en son nom.

Autrement dit, un propriétaire de bateau pourrait avoir l'obligation d'informer les fournisseurs que l'affrètement n'a pas le pouvoir d'agir en son nom. Sinon, le fournisseur qui traite avec quelqu'un qui n'a pas le pouvoir d'agir au nom du propriétaire risque de ne pas pouvoir se faire payer.

Dans le cas d'un bâtiment battant pavillon étranger, sachant dans quels pays les propriétaires de ces bateaux se trouvent généralement, comment peuvent-ils avoir la moindre idée de la personne à qui ils doivent s'adresser? Comment peuvent-ils connaître la destination du bateau?

Ce sont toutes des questions pratico-pratiques. Comment les fournisseurs peuvent-ils être sûrs que la personne avec laquelle ils font affaire est fiable?

Je pense qu'il est fort peu probable que le scénario que vous envisagez ici se produise.

M. Barker : C'est une bonne question.

La personne qui négocie la transaction est le représentant de la compagnie maritime. Il en existait un bon réseau au Canada. Ces représentants sont en contact avec les propriétaires, et ils ont le pouvoir de lier le bateau au nom du propriétaire. Ce sont eux qui s'occupent des transferts de fonds électroniques à partir de l'Iran, du Panama ou d'un autre pays, et qui distribuent l'argent aux fournisseurs.

Quand je m'occupais du dossier d'un bateau en cale sèche à Vancouver, j'appelais le représentant de la compagnie maritime, celui-ci appelait le fournisseur du bateau, et le fournisseur livrait

the dry dock. The money would come into the ship's agent's account and the ship agent would pay the ship supplier. Therefore, there is a very good mechanism out there to do it.

You are correct when you say that the way the lawyers have worded proposed new section 139 would be to require a contract with the vessel owner or person authorized by the vessel owner. A paper trail would be needed in the system to show that the person contracting with the supplier had the authority to do that.

I would suggest that should make the ship's supplier more comfortable to know that the person he or she contracts with has the authority to do what he or she says that they do; namely, spend the money. Yes, it is more restrictive. However, I do not believe the paperwork that would be required would be overly burdensome because of the role of the ship's agent in the game.

Senator Wallace: We have two lawyers here, and this is not what most people want to get into around this table. However, this is important, and, as you say, "the devil is in the detail" and the words that are used.

For proposed new section 139(2), your suggested revision is to add the words "pursuant to a contract with the vessel owner or a person authorized by the vessel owner."

When we speak of "person authorized," would that have to be express authority or apparent authority? In other words, you are talking about written contracts, but if a supplier is dealing with someone who has the apparent authority, that simply means a written contract may not exist because that person happens to be the ship's captain. You would assume that someone in that position has the apparent authority to bind the vessel owner. Therefore, suppliers could safely supply and know they are protected.

Does "person authorized" cover someone with apparent authority or express authority?

Mr. Barker: It is a mixture of both. If you look at our proposed new subsection 139(3), it says, "a bare-boat or time charterer is presumed to have the authority," so there it would be implied, unless — and there is a reverse obligation — there is writing in advance that the bare-boat or time charterer does not have that authority.

It is saying that the owner would say to the ship's agent, "No, you cannot do this." Therefore, everything else is allowable. It is a mixture of the two.

Senator Wallace: The practical reality is that the supplier will not be supplied with either the bare-boat charter agreement or the time charter agreement. He will not see that. He or she will have a person in front of them.

What I am trying to get at is how do they know with certainty that that person in front of them can make a commitment that will allow that maritime lien to attach? I am saying that that person has the apparent authority — there is no paper; nothing

sa marchandise au bassin de radoub. L'argent était viré dans le compte du représentant qui payait ensuite le fournisseur. Ça marchait très bien.

Vous avez raison de dire que, d'après le libellé du nouvel article 139 proposé, il faudrait qu'un contrat soit établi avec le propriétaire du bâtiment ou avec la personne qui agit en son nom. Il faudrait qu'un document atteste que la personne qui a signé un contrat avec le fournisseur avait le pouvoir de le faire.

Il me semble que cela rassurerait le fournisseur de savoir que la personne avec qui il signe un contrat a le pouvoir de faire ce qu'elle prétend pouvoir faire, à savoir, dépenser de l'argent. C'est vrai, c'est plus restrictif. Par contre, je ne pense pas que cela constitue une charge administrative excessive vu l'importance du rôle du représentant.

Le sénateur Wallace : Nous avons deux avocats ici, mais ce n'est peut-être pas le genre de discussion qui captive particulièrement la majorité des membres du comité. Toutefois, c'est une question importante, et, comme vous l'avez dit, ce sont les détails qui comptent, et les mots sont importants.

Pour le nouveau paragraphe 139(2) proposé, vous suggérez d'ajouter les mots : « découlant d'un contrat conclu avec le propriétaire du navire ou une personne autorisée par le propriétaire du navire ».

Par « personne autorisée », voulez-vous dire que la personne aura reçu une autorité expresse ou une autorité apparente? En d'autres termes, vous parlez de contrats écrits, mais si un fournisseur traite avec quelqu'un qui a une autorité apparente, cela signifie qu'il n'y a peut-être pas de contrat écrit si la personne se trouve être le capitaine du bateau. Le fournisseur peut alors supposer que le capitaine a l'autorité apparente de lier le propriétaire. Par conséquent, il peut livrer sa marchandise en sachant qu'il est protégé.

Par « personne autorisée », entendez-vous une personne qui a une autorité apparente ou une autorité expresse?

M. Barker : Les deux à la fois. Si vous vous reportez à notre nouveau paragraphe 139(3) proposé, on dit que : « un affrètement en coque nue ou un affrètement à temps est présumé être autorisé par le propriétaire du navire ». C'est donc implicite ici, à moins que — et c'est une obligation inverse — il n'ait été préalablement précisé par écrit que l'affrètement en coque nue ou l'affrètement à temps n'a pas cette autorité.

L'amendement signifie que le propriétaire pourrait dire au représentant de la compagnie maritime : « Non, vous n'avez pas le droit de faire ça. » Par conséquent, tout le reste est permis. C'est donc les deux à la fois.

Le sénateur Wallace : Sur le plan pratico-pratique, le fournisseur ne verra pas le texte de l'accord conclu avec l'affrètement en coque nue ou avec l'affrètement à temps. Tout ce qu'il aura, c'est une personne en face de lui.

Autrement dit, comment le fournisseur pourra-t-il avoir la certitude que la personne qu'il a en face de lui est habilitée à prendre un engagement qui se traduira par un privilège maritime? Dans ce cas-là, la personne a une autorité apparente puisqu'il n'y

provided. It is simply a situation where a ship's captain arrives and says, "We have an emergency. We need this work done. Please do it. We are on a tight schedule, and we know what the daily rate of the vehicle is."

Can the supplier rely upon the apparent authority of that individual, or, as you suggested earlier, does it have to be in writing?

Mr. Barker: No, I think the implied has to be the case. The norm applies unless the owner says in writing it does not apply. The addition of proposed new subsection 139(3) has to kick in there. That is why when you see the underlined words of the amendments, you put the restrictive up front, which is pursuant to a contract, and then you put in the checks and balances in proposed new subsection 139(3) and (5).

The point being made by both the CMLA and the CBA was that it is a package. I will tell you that in the words that were proposed by the CMLA, the words they copied to some degree were from the U.S. system. The U.S. system is way more restrictive. We have done what we do in Canada on a regular basis; we try to take the middle ground, the compromise ground.

Remember, the principle we are dealing with is that we are trying to put Canadian ship suppliers on the same footing as the U.S. ship suppliers from a marine lien bankruptcy situation, an arrest-of-ship situation. The American model was good, but it went too far. I would suggest this is the better model to follow. The proposal made by the government in SCOTIC is less restrictive.

Senator Wallace: I have a final point, which is purely a legal comment. In proposed new subsection 139(2), you have added the words on the second line "pursuant to a contract." Then it goes on and leads into (a) and (b). I think in (b), you have left the existing words of the section in — "out of a contract." I think it is redundant.

If we are talking about each and every word meaning something, from a drafting perspective, there is a redundancy there. Once you have added the words in proposed new subsection 139(2), "pursuant to a contract," and it goes on and qualifies (a) and (b), it seems to me the words leading into (b) should have been deleted.

Mr. Barker: I do not disagree. The devil is in the details.

Senator Wallace: It is not to nitpick, but you are here convincing us that this has been well thought out and the words matter. I think that is an oversight. Hopefully, it is the only one.

Senator Dawson: I do not know what your timing is, Madam Chair. I do not want to get into a debate if we are sitting tomorrow.

The Chair: You are allowed your question, but the second item here on the agenda is in camera consideration of a draft report. That is briefing notes that we have from the Shipping Federation

à pas de document écrit. Il peut arriver que le capitaine du bateau se présente et dise : « Nous avons une urgence, il faut que ce travail soit fait, faites-le. Nous sommes pressés, et nous connaissons votre tarif quotidien. »

Le fournisseur peut-il dans ce cas se fier à l'autorité apparente de cette personne, ou bien doit-il, comme vous l'avez dit tout à l'heure, demander un engagement écrit?

M. Barker : Non, je pense que c'est implicite. La norme s'applique sauf si le propriétaire affirme par écrit qu'elle ne s'applique pas. C'est là qu'intervient le nouveau paragraphe 139(3) proposé. C'est la raison pour laquelle, si vous vous reportez au texte souligné des amendements, nous mettons d'abord les conditions restrictives, c'est-à-dire ce qui concerne un contrat, et que nous prévoyons ensuite des contrepoids, aux nouveaux paragraphes 139(3) et (5) proposés.

L'argument de l'ACDM et de l'ABC est qu'il s'agit d'un tout. Je peux vous dire que le libellé proposé par l'ACDM est repris, en partie, des textes américains. Le système américain est beaucoup plus restrictif. Au Canada, nous faisons ce que nous avons toujours fait, c'est-à-dire essayer de trouver un juste milieu.

N'oubliez pas qu'au départ, notre objectif est de traiter les fournisseurs canadiens de la même façon que les fournisseurs américains, en cas de faillite ou de saisie des bateaux. Le modèle américain était bien, mais il est allé trop loin. J'estime que le modèle que nous avons devant les yeux est nettement préférable. La proposition faite par le gouvernement, par l'entremise du CPTIC, est moins restrictive.

Le sénateur Wallace : J'aimerais faire une dernière remarque, qui est d'ordre purement juridique. Au nouveau paragraphe 139(2) proposé, à la deuxième ligne, vous avez ajouté « découlant d'un contrat ». Ensuite, vous avez les alinéas a) et b), et c'est en b), je crois, que vous conservez les mots « fondée sur un contrat ». Il me semble que c'est une redondance.

Si on part du principe que chaque mot est important, il faut bien reconnaître qu'ici, il y a une redondance dans le libellé. Une fois que vous avez ajouté les mots « découlant d'un contrat » au nouveau paragraphe 139(2), ils s'appliquent aux alinéas a) et b), et vous devriez donc supprimer « fondée sur un contrat » à l'alinéa b).

M. Barker : Vous avez raison. Ce sont les détails qui comptent.

Le sénateur Wallace : Je ne pinaille pas, mais vous essayez de nous convaincre que ce texte a été mûrement réfléchi et que les mots sont importants. Je pense que c'est une erreur. J'espère que c'est la seule.

Le sénateur Dawson : Je ne sais pas combien de temps il nous reste, madame le président. Je ne voudrais pas entamer un débat si nous siégeons demain.

Le président : Vous pouvez poser votre question, mais pendant la deuxième partie de notre réunion, nous allons examiner un projet de rapport. J'ai demandé qu'on nous fasse un petit breffage

of Canada and the Canadian Maritime Law Association. I have asked some people to give us some briefing on the two written presentations we have here.

My suggestion would be that we go through that before we leave today and come back tomorrow. I would ask the officers who are all here from the department to react to what we heard this morning. This will help us to consider the clause by clause, if amendments are requested or not.

Senator Dawson: In that case, I will pass.

The Chair: Thank you, Mr. Barker and Ms. Froc. We will certainly consider what we have heard this morning. The officers have taken notes, I noticed, and they will tell us how they feel about it tomorrow. Thank you for your presentation.

Mr. Barker: Thank you for the time. We do appreciate it. Thank you, honourable senators.

(The committee continued in camera.)

OTTAWA, Wednesday, June 17, 2009

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-7, An Act to amend the Marine Liability Act and the Federal Courts Act and to make consequential amendments to other acts, met this day at 6:30 p.m. to give consideration to a written submission and to the bill.

Senator Lise Bacon (*Chair*) in the chair.

[*English*]

The Chair: Honourable senators, we have on our agenda Bill C-7, An Act to amend the Marine Liability Act and the Federal Courts Act and to make consequential amendments to other acts.

We will start with the consideration of the written submission from the Shipping Federation of Canada. I will ask Mr. David Johansen to read to us from the written notes. We have provided you with many documents, and we will deal with them after we hear from the department.

David Johansen, Constitutional and Parliamentary Affairs Section, Library of Parliament: The Shipping Federation of Canada supported all the provisions of the bill, with the exception of one clause — clause 12, the maritime lien provision, proposed section 139 of the act.

It had problems with proposed subsection 139(2.1) that had been added by the House of Commons committee because of its limited application to stevedoring and lighterage situations. This problem has been cleared up by the proposed wording of the Canadian Bar Association for proposed section 139, and they are in full support of the wording in the Canadian Bar Association's brief.

The Chair: Are there any questions, honourable senators?

sur les deux mémoires écrits que nous avons reçus de la Fédération maritime du Canada et de l'Association canadienne de droit maritime.

Je propose qu'on ait ce breffage aujourd'hui, avant notre réunion de demain. Je vais demander aux fonctionnaires du ministère qui sont ici de nous dire ce qu'ils pensent des témoignages que nous avons entendus ce matin. Cela nous aidera pour l'examen article par article, qu'il y ait des amendements ou non.

Le sénateur Dawson : Dans ce cas, je passe mon tour.

Le président : Merci, monsieur Barker et madame Froc. Nous allons examiner sérieusement les propositions que vous nous avez faites ce matin. J'ai vu que les fonctionnaires prenaient des notes. Ils nous diront ce qu'ils en pensent demain. Merci de votre témoignage.

M. Barker : Merci d'avoir pris le temps de nous écouter. Nous l'apprécions beaucoup. Merci, honorables sénateurs.

(Le comité poursuit ses travaux à huis clos.)

OTTAWA, le mercredi 17 juin 2009

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, qui a été chargé de l'étude du projet de loi C-7, Loi modifiant la Loi sur la responsabilité en matière maritime, la Loi sur les Cours fédérales et d'autres lois en conséquence, se réunit aujourd'hui à 18 h 30 pour faire l'étude d'une présentation écrite et du projet de loi.

Le sénateur Lise Bacon (*présidente*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

La présidente : Honorables sénateurs, nous avons à l'ordre du jour le projet de loi C-7, Loi modifiant la loi sur la responsabilité en matière maritime, la Loi sur les Cours fédérales et d'autres lois en conséquence.

Nous commencerons par faire l'étude de la présentation écrite reçue de la Fédération maritime du Canada. Je demanderais à M. David Johansen de nous la lire. Nous vous avons remis de nombreux documents, et nous en traiterons après avoir entendu le ministère.

David Johansen, Section des affaires constitutionnelles et parlementaires, Bibliothèque du Parlement : La Fédération maritime du Canada appuie toutes les dispositions du projet de loi, à l'exception d'une seule — la clause 12, sur le privilège maritime, qui se trouve à l'article 139 du projet de loi.

La fédération voit un problème avec l'article 139(2.1) proposé qu'a ajouté le comité de la Chambre des communes en raison de son implication limitée en situation de manutention et d'aconage. Ce problème n'est plus avec le libellé que propose l'Association du Barreau canadien pour l'article 139, et la fédération appuie pleinement le libellé que suggère l'association dans son document.

La présidente : Y a-t-il des questions, honorables sénateurs?

We will now hear from the department. The department was here on Tuesday morning.

Tim Meisner, Director General, Marine Policy, Transport Canada: Thank you, Madam Chair, and honourable senators for giving us the opportunity to once again address the committee and respond to the evidence you heard yesterday and to the written briefs from stakeholders.

I will be brief and try to give you the general position of the department on their proposed amendments to the bill, and then the subject-matter experts with me today can go into the details in answering your questions.

While we have heard that there is strong support for Bill C-7, some have raised specific concerns with two sections: the adventure tourism exclusion from Part 4 of the act and the new maritime lien for ship suppliers against foreign ships.

I will first deal with the issue of adventure tourism and the proposal that a condition be added to proposed section 37.1 in clause 9 that deals with the seaworthiness of the vessel and the competency of the crew at the beginning of a voyage.

I wish to assure the committee that Transport Canada takes its safety responsibilities very seriously. My colleague Mr. Donald Roussel, Director General of Marine Safety, will be able to speak more to that subject if required. The safety rules that are in effect are not contained in the Marine Liability Act but rather in the Canada Shipping Act and its regulations. These rules apply to all adventure tourism-type operations regardless of what their liability is under the Marine Liability Act. We heard testimony from adventure tourism operators that the industry has an excellent safety record as well.

Adding to the bill the condition on the seaworthiness of the vessel and the competency of the crew would, in our view, create uncertainty in the act as claimants will not know whether they are in Part 3 or Part 4.

There is the problem of defining the term “seaworthy,” something that neither the Canadian Bar Association nor the Canadian Maritime Law Association have been able to do. In our view, proposed section 37.1 is clear and based on objective criteria. With this proposed added condition, there is no evidence that claimants would be better protected. In fact, adding such a condition would create a double standard in the act that does not exist for other liabilities, such as oil spills.

Let me conclude on this point: One of the principal reasons that the adventure tourism industry would not be subject to compulsory insurance is because often they cannot get the insurance required by regulation. Compulsory insurance for

Nous allons maintenant entendre le représentant du ministère. Il était ici mardi matin.

Tim Meisner, directeur général, Politique maritime, Transports Canada : Je vous remercie, madame la présidente, et honorables sénateurs, de me donner cette occasion de témoigner encore une fois devant le comité et de répondre aux témoignages que vous avez entendus hier et à ceux qu’ont fournis des intervenants par écrit.

Je serai bref et j’essaierai de vous expliquer la position générale du ministère relativement aux modifications proposées au projet de loi, et ensuite les experts en la matière qui m’accompagnent aujourd’hui pourront vous donner plus de détails en répondant à vos questions.

Bien que nous ayons entendu dire que le projet de loi C-7 jouit d’un solide soutien, certaines personnes ont soulevé des préoccupations particulières relativement à deux articles : l’exclusion du tourisme d’aventure de la partie 4 de la loi et le nouveau privilège maritime pour les approvisionneurs de navires à l’encontre des navires étrangers.

Je parlerai tout d’abord de la question du tourisme d’aventure et de la proposition d’ajout d’une condition à l’article 37.1 qui est proposé, à la clause 9 qui traite de la navigabilité du navire et de la compétence de l’équipage au début d’un voyage.

Je tiens à rassurer le comité que Transports Canada prend très à cœur ses responsabilités en matière de sécurité. Mon collègue, M. Donald Roussel, qui est le directeur général de la sécurité maritime, pourra vous en parler plus longuement si vous voulez. Les règles en matière de sécurité qui sont en vigueur ne figurent pas dans la Loi sur la sécurité maritime, mais plutôt dans la Loi sur la navigation maritime et les règlements afférents. Ces règles s’appliquent à toutes les activités de tourisme d’aventure, quelle que soit la responsabilité qu’attribue aux exploitants la Loi sur la responsabilité en matière maritime. Nous avons aussi entendu les témoignages d’exploitants d’entreprises de tourisme d’aventure qui nous ont dit que le secteur a un excellent dossier en matière de sécurité.

L’ajout, dans le projet de loi, de la condition de navigabilité du navire et de compétence de l’équipage créerait, à notre avis, de l’incertitude à l’égard de la loi, puisque les créanciers ne sauront pas s’ils sont visés par la partie 3 ou la partie 4.

Il y a le problème de la définition du terme « navigabilité », laquelle ne peut être établie ni par l’Association du Barreau canadien, ni par l’Association canadienne de droit maritime. À notre avis, l’article 37.1 qui est proposé est clair et fondé sur des critères objectifs. Rien ne permet de croire que l’ajout de la condition proposée fera que les créanciers seront mieux protégés. De fait, l’ajout de pareilles conditions ferait qu’il y aurait deux poids, deux mesures dans la loi, qui n’existent pas relativement à d’autres responsabilités, comme les déversements de pétrole.

Permettez-moi de terminer sur ce qui suit : l’une des principales raisons pour lesquelles le secteur du tourisme d’aventure ne serait pas assujéti à la règle d’assurance obligatoire, c’est que souvent, les exploitants ne peuvent obtenir les assurances exigées par le

passenger vessels is something that would benefit millions of Canadians. In our view, we cannot move forward with regulations if the adventure tourism industry were to be included.

The other issues stakeholders raised were with regard to the new maritime lien for ship suppliers against foreign ships. I think we can agree this is a positive step forward in protecting ship suppliers under Canadian law when their invoices go unpaid. The question is whether there should be a condition on the lien that supplies or repairs furnished to the ship are with the express consent of the owner or his representative.

Proposed section 139 was drafted with the intention that it be as open and simple as possible for the benefit of ships suppliers in Canada and not foreign shipowners. The proposals before the committee would severely restrict the effectiveness of the lien.

There was one area where we agreed with the stakeholders, and that has to do with the handling, loading and unloading of the cargo; and an amendment was made, which you will find in subsection 2.1.

There is a very complex web of ownership of foreign ships, and it is not practical to demand that a supplier in a Canadian port be required to have the express authority of the shipowner. Generally, ship suppliers do not require a contract with the owner in order to supply a ship and, in fact, have no relationship with the owner and often do not even know who the owner is.

We believe that should amendments be made to the bill similar to those that are proposed, they would have the opposite effect of the policy intention behind proposed section 139, which is to give greater protection in Canadian law for ship suppliers. Therefore, it is our position that this provision of the bill should remain unchanged.

I will end my comments there. Mr. Marier will be able to address policy questions, Mr. Gauthier can respond to any legal questions, and Mr. Roussel can certainly answer any questions on the safety issue.

The Chair: Are there any questions, senators? It is all clear?

You have in front of you the comparison of proposals from the selected provisions in Bill C-7. I hope you have had time to read them. You also have some amendments that were written following the brief we received and what we heard from the Canadian Bar Association. You also have in front of you a draft observation on Bill C-7.

Règlement. L'assurance obligatoire des navires de passagers est quelque chose qui profiterait à des millions de Canadiens. À notre avis, il sera impossible d'aller de l'avant avec le Règlement si le secteur du tourisme d'aventure doit être inclus.

Les autres problèmes qu'ont soulevés les intervenants concernaient le nouveau privilège maritime pour les approvisionneurs de navires à l'encontre des bâtiments battant pavillon étranger. Je pense que nous pouvons nous entendre sur le fait que c'est un pas positif dans la protection des approvisionneurs de navires régis par la loi canadienne quand leurs factures ne sont pas acquittées. La question est à savoir s'il devrait y avoir une condition au privilège, faisant que l'approvisionnement du navire ou les réparations qui y sont faites ont le consentement explicite de l'armateur ou de son représentant.

L'article 139 qui est proposé a été rédigé dans le but qu'il soit aussi simple et ouvert que possible, pour avantager les approvisionneurs de navires du Canada plutôt que les propriétaires de bâtiments étrangers. La proposition soumise à l'étude du comité limiterait grandement l'efficacité du privilège.

Il y a un élément sur lequel nous nous entendons avec les intervenants, et il concerne la manutention, le chargement et le déchargement des marchandises; et une modification a été faite, que vous trouverez à l'article 2.1.

Le réseau de propriété des navires étrangers est très complexe, et il n'est pas pratique d'exiger qu'un approvisionneur dans un port canadien soit tenu d'obtenir l'autorisation expresse du propriétaire du navire. Généralement, les approvisionneurs de navires n'ont pas besoin de contrat avec le propriétaire pour approvisionner un navire et, de fait, n'ont pas le moindre rapport avec le propriétaire et, souvent, n'en connaissent même pas l'identité.

Nous estimons que si des modifications devaient être apportées au projet de loi, semblables à celles qui sont proposées, elles auraient l'effet contraire à l'intention de la politique qui sous-tend l'article 139 qui est proposé, soit de mieux protéger les approvisionneurs de navires dans la loi canadienne. Par conséquent, nous sommes d'avis que cette disposition du projet de loi devrait rester telle quelle.

Je terminerai mes observations ici. M. Marier pourra répondre aux questions relatives à la politique. M. Gauthier peut répondre à toute question d'ordre juridique, et M. Roussel pourra certainement répondre à n'importe quelle question concernant la sécurité.

La présidente : Y a-t-il des questions, sénateurs? Tout est clair?

Vous avez devant vous la comparaison des propositions visant les dispositions visées du projet de loi C-7. J'espère que vous avez eu le temps de les lire. Vous avez aussi des modifications qui ont été rédigées à la suite de la réception du document d'information, et de ce que nous avons entendu de l'Association du Barreau canadien. Il y a aussi devant vous un projet d'observation relativement au projet de loi C-7.

[Translation]

Senator Dawson: Madam Chair, it is quite clear that making amendments at this point in the year, in late June, could jeopardize passage of the bill, even if the amendments are justified. It would be difficult for us to pass it in the Senate today, then send it to the House of Commons and have it returned tomorrow.

Consequently, while I think that some observations merit consideration, I would like us to report the bill with observations and to monitor the legislation. If the concerns of stakeholders at the marine office and the Canadian Bar prove to be well founded, I think that senators from both sides of the House can certainly ask the Senate for an order of reference to address the situation.

Otherwise, although we agree that this is the calm after the storm and there does not appear to be an election on the horizon, the fall will arrive quickly and who knows what could happen then. So, to the satisfaction of a large majority of people, I think we should report the bill with observations rather than undertake a very risky amendment process that could threaten the bill if an election were called.

If the other committee members agree, we could proceed with a clause-by-clause consideration, but we could add observations at the end so that the bill is reported with observations.

[English]

Senator Johnson: I move that we proceed to clause-by-clause consideration of the bill.

The Chair: You will have to read the observations after clause-by-clause consideration.

Senator Dawson: Yes.

The Chair: Is it agreed that we now move to clause-by-clause consideration of the bill?

Senator Dawson: It is not a precedent. Do not always expect me to be that nice. I have been known to put amendments even if we are in June.

The Chair: Is it agreed that the committee proceed with the clause-by-clause consideration of Bill C-7, An Act to amend the Marine Liability Act and the Federal Courts Act and to make consequential amendments to other Acts?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall the title stand postponed?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 1 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 2 carry?

Hon. Senators: Agreed.

[Français]

Le sénateur Dawson : Madame la présidente, il est assez évident que rendu à ce temps de l'année, à la fin juin, faire des amendements, même s'ils sont justifiés, pourrait mettre en danger l'adoption du projet de loi. Il serait difficile pour nous de le passer au Sénat aujourd'hui, de l'envoyer à la Chambre des communes afin qu'il revienne demain.

Donc personnellement, même si je pense qu'il y a des commentaires qui ont été faits qui méritent d'être étudiés, j'aimerais mieux qu'on l'adopte avec les commentaires mais que l'on fasse un suivi de la législation et si, effectivement, les inquiétudes des parties intéressées du Bureau maritime et du Barreau canadien s'avèrent fondées, je pense que des deux côtés de la Chambre, nous pouvons certainement demander au Sénat un terme de référence afin de corriger cette situation.

Sinon, on s'entend que même si le calme est revenu après la tempête, et qu'il ne semble pas y avoir d'élections à l'horizon, l'automne arrivera vite et qui sait ce qui peut arriver. Donc devant la satisfaction de la très grande majorité des gens face au projet de loi, je crois que l'on devrait adopter le projet de loi et que l'on fasse les commentaires proposés, plutôt que de se lancer dans un processus très dangereux d'amendements qui risquerait de nous faire perdre le projet de loi advenant la tenue d'élections.

Si les autres membres du comité sont d'accord, on pourrait passer à l'étude article par article mais à la fin, on ajouterait les commentaires afin que le projet de loi soit adopté avec les commentaires.

[Traduction]

Le sénateur Johnson : Je propose que nous entamions l'étude article par article du projet de loi.

La présidente : Vous devrez lire les observations après l'étude article par article.

Le sénateur Dawson : Oui.

La présidente : Sommes-nous d'accord pour entamer maintenant l'étude article par article du projet de loi?

Le sénateur Dawson : Ce n'est pas un précédent. Ne vous attendez pas à ce que je me montre toujours aussi complaisant. Je suis connu pour proposer des modifications même en juin.

La présidente : Sommes-nous d'accord pour que le comité procède à l'étude article par article du projet de loi C-7, Loi modifiant la Loi sur la responsabilité en matière maritime, la Loi sur les Cours fédérales et d'autres lois en conséquence?

Des voix : D'accord.

La présidente : Le titre est-il reporté?

Des voix : D'accord.

La présidente : L'article 1 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : L'article 2 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

The Chair: Shall clause 3 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 4 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 5 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 6 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 7 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 8 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 9 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 10 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 11 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 12 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 13 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 14 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 15 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 16 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 17 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 18 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 19 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 20 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 21 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 22 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 23 carry?

La présidente : L'article 3 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : L'article 4 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : L'article 5 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : L'article 6 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : L'article 7 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : L'article 8 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : L'article 9 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : L'article 10 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : L'article 11 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : L'article 12 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : L'article 13 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : L'article 14 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : L'article 15 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : L'article 16 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : L'article 17 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : L'article 18 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : L'article 19 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : L'article 20 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : L'article 21 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : L'article 22 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : L'article 23 est-il adopté?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 24 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall the title carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall the bill carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Do committee members wish to consider the observations that you have in front of you?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: I need a motion to adopt the observations.

Senator Mercer: I so move.

The Chair: It is moved by Senator Mercer, seconded by Senator Dawson. Is it agreed?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Is it agreed that I report Bill C-7 to the Senate, with observations?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Carried.

Honourable senators, tonight is my last meeting as chair. Do not cry. There will be another chair. I would like to thank you for your contribution as members of the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

Senator Mercer: Madam Chair, on behalf of your colleagues, I would like to thank you for your fairness and even-handedness. This is the second committee you have chaired that I have had the privilege of sitting on. You have always been fair and firm, but easy to work with. I would like to thank you for your contribution to the committee work that we have been involved in and, in particular, the work that we have done here. We will miss you as we complete our study. I am sure you will be watching with interest.

The Chair: Send me a copy of the report.

Senator Mercer: As a matter of fact, we will autograph it for you.

The Chair: I want to mention that Senator Eyton is also leaving.

Is this your last meeting?

Senator Eyton: I think so.

The Chair: I want to thank you for your contribution to the committee.

Senator Eyton: I want to reciprocate by echoing Senator Mercer's comments about you. You and I, by happenstance, have worked on a number of committees and projects. You have put up with my eccentricities and my sometimes absence as well.

Des voix : D'accord.

La présidente : L'article 24 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Le titre est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Le projet de loi est-il adopté?

Des voix : D'accord.

La présidente : Les membres du comité souhaitent-ils examiner les observations que vous avez devant vous?

Des voix : D'accord.

La présidente : Il faut une motion d'adoption des observations.

Le sénateur Mercer : Je propose leur adoption.

La présidente : Le sénateur Mercer, appuyé par le sénateur Dawson, propose de les adopter. Êtes-vous d'accord?

Des voix : D'accord.

La présidente : Est-il entendu que je présente le projet de loi C-7 au Sénat, accompagné des observations?

Des voix : D'accord.

La présidente : C'est adopté.

Honorables sénateurs, c'est ce soir la dernière réunion dont j'assume la présidence. Pas de larmes je vous prie, il y aura un autre président. Je tiens à vous remercier de votre contribution en tant que membres du Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

Le sénateur Mercer : Madame la présidente, au nom de vos collègues, je tiens à vous remercier pour votre sens de l'équité et votre impartialité. C'est le deuxième comité auquel j'ai siégé dont vous étiez présidente. Vous avez toujours été équitable et ferme, mais il est facile de travailler avec vous. Je tiens à vous remercier pour votre contribution aux travaux du comité auxquels nous avons participé et, en particulier, au travail que nous avons fait ici. Vous nous manquerez tandis que nous terminerons cette étude. Je ne doute pas que vous suivrez nos progrès avec intérêt.

La présidente : Envoyez-moi une copie du rapport.

Le sénateur Mercer : En fait, nous allons vous le dédicacer.

La présidente : Je dois signaler que le sénateur Eyton, lui aussi, part.

Est-ce votre dernière réunion?

Le sénateur Eyton : Je le pense.

La présidente : Je tiens à vous remercier pour votre contribution aux travaux du comité.

Le sénateur Eyton : Je vous rends la parole, et me fais l'écho du sénateur Mercer à votre propos. Vous et moi, par pur hasard, avons siégé ensemble à divers comités et projets. Vous avez accepté mes excentricités et, aussi, mes quelques absences.

However, in your role as chair, you have been very fair, impartial and effective. To demonstrate how strongly I feel about it, if you are going, I have decided that I have to go too.

The Chair: Thank you. I wish you the best in the coming years.

As you said, Senator Mercer, I will be watching your work. I want to have a copy of the report next March.

Senator Johnson: I thank you as well, Senator Bacon. I have worked on so many reports with you as a member of this committee. We have had our little fisticuffs, but I have learned so much from you and your leadership. We will miss you.

Senator Housakos: I would like to add my voice to wishing you all the best and health in the future. You were an outstanding member of the National Assembly when I was one of your constituents, and you are an outstanding chair of this committee.

An Hon. Senator: He did not say he voted for you.

Senator Housakos: I did vote for you in 1989. I have to admit it.

I wish you all the best. Hopefully, we will cross paths because we are also neighbours from Laval.

Senator Merchant: Madam Chair, I would like to say thank you very much as well. I have enjoyed working with you. You are a wonderful chair. Thank you for being a wonderful hostess. You know what I mean.

I wish all the best to you. We hope to hear from you once in a while. I would like to have a forwarding address from you, please, as I would like to keep in touch.

[Translation]

Senator Dawson: I would like to add my voice to those of my colleagues. As I explained this morning in the Quebec caucus, when I entered politics in 1979 as a young Liberal and organizer for Robert Bourassa, Senator Bacon was in charge of keeping an eye on the youth to make sure we did not get out of hand. I pointed out that she is still keeping an eye on me 40 years later. I don't know who will take on the job next month after she has gone.

It has been a pleasure to work with you, Senator Bacon, and I know that we will certainly have the opportunity to work together during the next election campaign so that you will be able to tell Senator Housakos, "Yes, you voted for me before, and I won my election."

The Chair: Let's not be partisan.

[English]

I want to thank the stenographers and interpreters.

Cependant, dans votre rôle de présidente, vous avez été équitable, impartiale et efficace. Pour vous démontrer la force de mes sentiments, puisque vous partez, j'ai décidé de partir aussi.

La présidente : Je vous remercie. Je vous souhaite la meilleure des chances ces prochaines années.

Comme vous l'avez dit, sénateur Mercer, j'observerai la suite de vos travaux. J'aimerais recevoir une copie du rapport, en mars prochain.

Le sénateur Johnson : Je vous remercie aussi, sénateur Bacon. J'ai travaillé sur tellement de rapports avec vous, en tant que membre de ce comité. Nous avons eu nos petites prises de bec, mais j'ai beaucoup appris de vous et de votre leadership. Vous nous manquez.

Le sénateur Housakos : J'aimerais ajouter ma voix à celle des autres pour vous souhaiter bonne chance et bonne santé. Vous avez été un membre exceptionnel de l'Assemblée nationale quand j'étais l'un de vos électeurs, et vous êtes une présidente exceptionnelle de ce comité.

Une voix : Il n'a pas dit qu'il a voté pour vous.

Le sénateur Housakos : Mais oui, j'ai voté pour vous en 1989. Je dois l'avouer.

Je vous souhaite bonne chance. J'espère que nos chemins se croiseront encore, puisque nous sommes aussi voisins à Laval.

Le sénateur Merchant : Madame la présidente, je tiens moi aussi à vous remercier infiniment. J'ai eu plaisir à travailler avec vous. Vous êtes une merveilleuse présidente. Merci d'être aussi une merveilleuse hôtesse. Vous savez ce que je veux dire.

Je vous souhaite bonne chance. Nous espérons avoir de vos nouvelles de temps à autre. J'aimerais bien avoir votre adresse, parce que je souhaite garder le contact avec vous.

[Français]

Le sénateur Dawson : J'aimerais joindre ma voix à celle de mes collègues. J'ai expliqué ce matin au caucus du Québec que lorsque j'ai commencé en politique, en 1979, comme jeune libéral, organisateur pour Robert Bourassa, le sénateur Bacon avait le mandat de surveiller les jeunes pour qu'ils ne se soient pas trop indisciplinés. J'ai remarqué que 40 ans plus tard, elle me surveille encore. Je ne sais pas qui va me surveiller le mois prochain lorsqu'elle sera partie.

Cela a été un plaisir pour moi de travailler avec vous, sénateur Bacon, et je sais qu'on aura certainement l'occasion de travailler ensemble sur la prochaine campagne électorale afin que vous soyez capable de dire au sénateur Housakos : Oui, vous avez déjà voté pour moi, mais moi, j'ai gagné mes élections.

La présidente : Il ne faut pas être partisan.

[Traduction]

Je tiens à remercier les sténographes et les interprètes.

[*Translation*]

I think it is important to have them here with us. We have always been able to count on them and they have consistently done an outstanding job. I would like to thank them on your behalf. Thank you very much.

[*English*]

Senator Wallace: I am sorry I was late. Being one of the new senators and in the rather brief time we have known each other, I have enjoyed knowing and working with you. I have to say that there were one or two incidents where you did teach me a few things about how this all works. I found it helpful. I mean that sincerely. I want to thank you and, as has everyone else has done, wish you nothing but the best.

The Chair: Honourable senators, I will report the bill to the chamber tomorrow. Our hope is that it will be adopted.

(The committee adjourned.)

[*Français*]

Je pense que c'est important de les avoir avec nous. On a toujours pu compter sur eux, ils ont toujours fait un travail formidable. Je les remercie en votre nom. Merci beaucoup.

[*Traduction*]

Le sénateur Wallace : Je regrette d'avoir été en retard. Comme je suis un nouveau sénateur, dans le peu de temps où nous nous sommes connus, j'ai eu plaisir à vous côtoyer et à travailler avec vous. Je dois dire qu'il y a eu un ou deux incidents où vous m'avez enseigné quelques leçons sur la mécanique des lieux. J'ai trouvé cela très utile. Je suis très sincère. Je tiens à vous remercier, et comme tout le monde l'a déjà fait, à vous souhaiter tout ce qu'il y a de mieux.

La présidente : Honorables sénateurs, je présenterai le projet de loi à la Chambre demain. Espérons qu'il soit adopté.

(La séance est levée.)

Wednesday, June 10, 2009

Transport Canada:

Tim Meisner, Director General, Marine Policy;
Jerry Rysanek, Director, International Marine Policy;
Mark Gauthier, Senior Counsel, Marine Law Secretariat, Legal Services.

Tuesday, June 16, 2009

Canadian Bar Association:

Simon Barker, Chair, National Maritime Law Section;
Kerri Froc, Lawyer, Legislation and Law Reform.

Wednesday, June 17, 2009

Transport Canada:

Tim Meisner, Director General, Marine Policy;
Donald Roussel, Director General, Marine Safety;
François Marier, Senior Policy Advisor, International Marine Policy and Liability;
Mark Gauthier, General Counsel, Maritime Law Secretariat, Legal Services.

Le mercredi 10 juin 2009

Transports Canada :

Tim Meisner, directeur général, Politique maritime;
Jerry Rysanek, directeur, Politique maritime internationale;
Mark Gauthier, avocat général, secrétariat du droit maritime, services juridiques.

Le mardi 16 juin 2009

Association du Barreau canadien :

Simon Barker, président, Section nationale de droit maritime;
Kerri Froc, avocate, Législation et réforme du droit.

Le mercredi 17 juin 2009

Transports Canada :

Tim Meisner, directeur général, Politique maritime;
Donald Roussel, directeur général, Sécurité maritime;
François Marier, conseiller principal en politiques, Politique maritime internationale et responsabilité civile;
Mark Gauthier, avocat général, Droit maritime, Services juridiques.



If undelivered, return COVER ONLY to:

Public Works and Government Services Canada –
Publishing and Depository Services
Ottawa, Ontario K1A 0S5

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*

Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –
Les Éditions et Services de dépôt
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

APPEARING

Wednesday, June 10, 2009

The Honourable John Baird, P.C., M.P., Minister of Transport,
Infrastructure and Communities;

Brian Jean, Parliamentary Secretary to the Minister of Transport,
Infrastructure and Communities.

WITNESSES

Wednesday, June 3, 2009

Barrett Xplore:

John Maduri, CEO.

Public Works and Government Services Canada:

John McBain, Associate Assistant Deputy Minister, Real Property
Branch;

Bonnie MacKenzie, Director General, Engineering Assets Strategy.

(Continued on previous page)

COMPARAISSENT

Le mercredi 10 juin 2009

L'honorable John Baird, C.P., député, ministre des Transports, de
l'Infrastructure et des Collectivités;

Brian Jean, secrétaire parlementaire du ministre des Transports, de
l'Infrastructure et des Collectivités.

TÉMOINS

Le mercredi 3 juin 2009

Barrett Xplore :

John Maduri, directeur général.

Travaux publics et Services gouvernement Canada :

John McBain, sous-ministre adjoint délégué, Direction générale des
biens immobiliers;

Bonnie MacKenzie, directrice générale, Stratégie de gestion des
ouvrages techniques.

(Suite à la page précédente)