

EVIDENCE

Ottawa, Tuesday, February 9, 2021

The Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources, to which Bill S-3, An Act to amend the Offshore Health and Safety Act was referred, met by videoconference this day at 9 a.m. [ET] to continue its consideration of the bill.

Senator Paul J. Massicotte (*Chair*) in the chair.

[*Translation*]

The Chair: Good morning.

Honourable senators, my name is Paul Massicotte. I am a senator from Quebec and I chair the committee.

[*English*]

Today, we are conducting a hybrid meeting of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources. Thank you in advance, senators, for your patience as we adapt to this new way of holding our meetings.

[*Translation*]

Before we get started, I would like to remind senators and witnesses to please keep your microphones muted at all times, unless recognized by name by the chair.

For senators participating via Zoom, I will ask you to use the “raise hand” feature in order to be recognized.

[*English*]

I will do my best to get to everyone who wants to ask a question of our witnesses. In order to do so, I ask senators to try to keep their questions and preambles brief.

[*Translation*]

I would also like to remind you that, when speaking, you should be on the same interpretation channel as the language you are speaking. Should any technical challenges arise, particularly in relation to interpretation, please signal this to the chair or the clerk, and we will work to resolve the issue.

[*English*]

Now I would like to introduce the members of the committee who are participating in this meeting. We have Senators Margaret Dawn Anderson of the Northwest Territories, Doug Black from Alberta, Claude Carignan from Quebec, Jane Cordy

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 9 février 2021

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, auquel a été renvoyé le projet de loi S-3, Loi modifiant la Loi sur la santé et la sécurité dans la zone extracôtière, se réunit aujourd'hui, à 9 heures (HE), par vidéoconférence, pour étudier ce projet de loi.

Le sénateur Paul J. Massicotte (*président*) occupe le fauteuil.

[*Français*]

Le président : Bonjour à tous.

Honorables sénateurs, je m'appelle Paul Massicotte. Je suis un sénateur du Québec et je suis le président du comité.

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles tient aujourd'hui une séance hybride. Je vous remercie à l'avance, chers collègues, de votre patience pendant que nous nous adaptons à cette nouvelle façon de nous réunir.

[*Français*]

Avant de commencer, j'aimerais rappeler aux sénateurs et aux témoins que vous êtes priés de garder votre micro éteint en tout temps, à moins d'être reconnu par le président.

Pour ceux qui prennent part à cette réunion par Zoom, vous voudrez bien utiliser la fonction « main levée » pour demander la parole.

[*Traduction*]

Je vais faire de mon mieux pour permettre à tous les sénateurs qui le souhaitent de prendre la parole. Pour ce faire, je demanderais à chacun d'avoir des préambules courts, ainsi que des questions courtes.

[*Français*]

Je vous rappelle que lorsque vous prenez la parole, vous devez utiliser le canal d'interprétation de la langue que vous avez choisie. Si un problème technique survient, particulièrement si cela concerne l'interprétation, veuillez me le signaler ou aviser la greffière pour que nous puissions le régler rapidement.

[*Traduction*]

J'aimerais maintenant vous présenter les membres du comité qui participent à cette séance, soit les sénateurs Margaret Dawn Anderson, des Territoires du Nord-Ouest, Doug Black de l'Alberta, Claude Carignan du Québec, Jane Cordy de la

from Nova Scotia, Mary Jane McCallum from Manitoba, Julie Miville-Dechêne from Quebec, Dennis Glen Patterson from Nunavut, Paula Simons from Alberta, Josée Verner from Quebec, David Wells from Newfoundland and Labrador, and Rosa Galvez from Quebec. We also have Senator Mohamed-Iqbal Ravalia from Newfoundland and Labrador joining us today. He is the sponsor of the bill.

Welcome, all.

[*Translation*]

I wish to welcome all of you, as well as the viewers across the country who are watching.

[*English*]

Today, we are beginning our consideration of Bill S-3, An Act to amend the Offshore Health and Safety Act.

[*Translation*]

This morning, for the first hour or so, we are honoured to welcome the Honourable Seamus O'Regan, Minister of Natural Resources. Welcome to the committee, minister.

Hon. Seamus O'Regan, P.C., M.P., Minister of Natural Resources: Thank you.

The Chair: You are accompanied by Glenn Hargrove, Assistant Deputy Minister, Strategic Petroleum Policy and Investment Office.

[*English*]

With them as well is Timothy Gardiner, Senior Director, Offshore Petroleum Management, Strategic Petroleum Policy and Investment Office, Natural Resources Canada. Welcome to all, and thank you for being with us. Minister O'Regan, you have the floor.

Mr. O'Regan: Thank you very much, Mr. Chair and honourable senators. I'm joining you from my home on the island of Newfoundland, the homeland of the Mi'kmaq and the Beothuk and one of Canada's three oil-producing provinces, so this is an issue that hits home for me; it's important.

I was a young fellow working for Brian Tobin when he was premier some 20-odd years ago. It was a time when there was only one platform under construction offshore, and that was Hibernia. Our industry was a fledgling one back then. It was the basis of some big but cautious hopes.

Then, as now, we knew that we needed to develop the platforms and get the design and fabrication work completed, as well as ensure we work safely in one of the harshest environments there is, which is the Newfoundland North

Nouvelle-Écosse, Mary Jane McCallum du Manitoba, Julie Miville-Dechêne du Québec, Dennis Glen Patterson du Nunavut, Paula Simons de l'Alberta, Josée Verner du Québec, David Wells de Terre-Neuve-et-Labrador, et Rosa Galvez du Québec. Nous avons également le sénateur Mohamed-Iqbal Ravalia de Terre-Neuve-et-Labrador qui se joint à nous aujourd'hui. Il est le parrain du projet de loi.

Bienvenue à tous.

[*Français*]

Bienvenue à tous, chers collègues, ainsi qu'à tous les Canadiens et Canadiennes qui nous regardent.

[*Traduction*]

Nous entamons aujourd'hui notre examen du projet de loi S-3, Loi modifiant la Loi sur la santé et la sécurité dans la zone extracôtière.

[*Français*]

Ce matin, pour la première heure, nous avons l'honneur de recevoir l'honorable Seamus O'Regan, ministre des Ressources naturelles. Monsieur le ministre, bienvenue au comité.

L'honorable Seamus O'Regan, c.p., député, ministre des Ressources naturelles : Merci.

Le président : Vous êtes accompagné de M. Glenn Hargrove, sous-ministre adjoint, Bureau de la politique stratégique et de l'investissement en matière d'hydrocarbures.

[*Traduction*]

Avec eux se trouve également Timothy Gardiner, directeur principal, Gestion des hydrocarbures extracôtiers, Bureau de la politique stratégique et de l'investissement en matière d'hydrocarbures, de Ressources naturelles Canada. Bienvenue à tous. Monsieur le ministre, je vous cède la parole.

M. O'Regan : Merci beaucoup, monsieur le président, et honorables sénateurs. Je me joins à vous de mon domicile sur l'île de Terre-Neuve, terre ancestrale des Micmacs et des Béothuks, et l'une des trois provinces du Canada productrices de pétrole. Il s'agit donc d'un enjeu qui me tient vraiment à cœur, et d'un enjeu important.

Jeune homme, j'ai travaillé pour le premier ministre Brian Tobin il y a de cela environ 20 ans. C'était à une époque où il n'y avait qu'une plateforme en construction, et c'était Hibernia. Notre industrie était alors en plein essor; elle constituait la base de grands, mais prudents, espoirs.

Nous savions alors, comme nous le savons maintenant, qu'il fallait réaliser les travaux de conception et de fabrication et construire les plateformes tout en s'assurant de pouvoir travailler en toute sécurité dans l'un des environnements les plus

Atlantic. Ultimately, we achieved first oil. We knew all of that was crucial for the financial future of Newfoundland and Labrador.

Today, we have got a proud and mature industry, one that has accounted for 30% of our province's GDP, 13% in labour compensation and 10% of our employment over the years.

[*Translation*]

Nova Scotia's offshore industry, meanwhile, helped propel that economy for years prior to the decommissioning of its two natural gas fields.

As I mentioned at the outset, the North Atlantic can be merciless. As positive as this story is, two incidents have seared the soul of my province.

Those incidents speak directly to the legislation before us today.

[*English*]

The first was the 1982 Ocean Ranger disaster that left 84 dead, 56 of them Newfoundlanders. The resulting royal commission led to many safety improvements. I was a boy at the time, but I remember the emotional impact of that day. It was a day that shook us to the bone. And the pain lingered as the subsequent royal commission uncovered lapses in the safety regime. One of those commission hearings took place in a church hall actually just near my backyard.

Despite those changes, tragedy struck again in 2009. Mechanical problems sent a helicopter that was taking 18 workers to an offshore platform plunging into the Atlantic. Only one, somehow and miraculously, survived.

I know honourable senators have discussed the link between Bill S-3 and the 2009 tragedy, specifically the key role played by Senator Wells' late father, Robert Wells, who headed the subsequent inquiry into what went wrong and whose recommendations were largely incorporated into the Offshore Health and Safety Act passed in 2014. I know Senator Wells has expressed concern over the delays that have brought us here today. I will respectfully deal with that in just a moment. First, I want to focus on Bill S-3's intent.

inhospitaliers qui existe, l'Atlantique Nord. Nous sommes finalement arrivés aux toutes premières ressources pétrolières. Nous savions que tout cela était crucial pour l'avenir financier de Terre-Neuve-et-Labrador.

Aujourd'hui, nous disposons d'une industrie fière et mature, qui en est venue au cours des années à représenter 30 % du PIB de notre province, 13 % de la rémunération du travail et 10 % des emplois.

[*Français*]

L'industrie extracôtière de la Nouvelle-Écosse a, entre-temps, aidé à stimuler cette économie pendant des années avant la mise hors service de ses deux champs de gaz naturel.

Comme je l'ai déjà mentionné, l'Atlantique Nord peut être sans pitié. Même si cette histoire est positive, deux incidents ont marqué à jamais ma province.

Ces incidents sont liés directement à la législation que nous étudions aujourd'hui.

[*Traduction*]

La première tragédie a été celle de l'Ocean Ranger en 1982, qui a causé la mort de 84 personnes, dont 56 Terre-Neuviens. La commission royale formée à la suite de cette tragédie a permis d'apporter de nombreuses améliorations sur le plan de la sécurité. J'étais jeune à l'époque, mais je me souviens des répercussions émotionnelles dévastatrices de cet événement. C'est une journée qui nous a profondément bouleversés. La douleur a été attisée lorsque la commission royale a découvert des lacunes dans le régime de sécurité. Une des audiences de la commission s'est déroulée dans la salle paroissiale située près de ma cour arrière.

Malgré les changements apportés, une tragédie s'est à nouveau produite en 2009. Des problèmes mécaniques ont fait en sorte qu'un hélicoptère acheminant 18 travailleurs jusqu'à une plateforme extracôtière s'est écrasé dans l'Atlantique. Une personne a miraculeusement survécu.

Je sais que les honorables sénateurs ont discuté du lien entre le projet de loi S-3 et la tragédie de 2009. Ils ont également abordé de manière plus précise le rôle clé que Robert Wells, défunt père du sénateur Wells, a joué lorsqu'il a présidé la commission d'enquête qui a suivi sur les causes de l'accident. Ses recommandations ont été intégrées, en grande partie, à la Loi sur la santé et la sécurité dans la zone extracôtière, adoptée en 2014. Je sais que le sénateur Wells a exprimé des préoccupations au sujet des retards qui ont fait en sorte que nous sommes ici

We want to give Canada, Nova Scotia and Newfoundland and Labrador an additional two years, to December 31, 2022, to finalize the numerous health and safety regulations that stem from the 2014 legislation. The Offshore Health and Safety Act clarified the roles of both levels of government as well as regulators in preventing accidents and injury, and it outlined the safety roles played by everyone involved, from owners, operators and employers to supervisors, employees and contractors.

In addition, the act added the following to the safety regime: a new appeal process when someone is accused of violating rules; the establishment or clarification of employee rights, including the right to refuse dangerous work without the risk of facing reprisal; a workplace culture that makes clear that these safety concerns are a shared responsibility of everyone involved; an efficient regulatory regime that contains no jurisdictional inconsistencies; and finally, the inclusion of the transportation of employees to and from these sites.

I want to focus now on a part of the act that is especially relevant to today's discussion. I am referring to the creation in 2014 of transitional regulations so that the three governments could take the time to finalize permanent regulations. The transitional arrangement was set to expire at the end of 2020. The Government of Canada is asking, through Bill S-3, for an additional two years, to December 31, 2022, to complete this work.

Some are, of course, wondering why it would take up to eight years to finalize this process. As Senator Ravalia explained during debate, this is a highly complex undertaking. These regulations fill nearly 300 pages, and they incorporate by reference more than 100 domestic and international health and safety standards. These regulations also require vetting and approval by three separate governments, multiple ministries and two jointly managed regulatory boards. This is consensus decision-making in Canada. It speaks well of Canadian federalism, but the fact is that this kind of approach is more time-consuming than unilateralism.

My department initiated an extensive consultation process between 2015 and 2018 involving unions, companies and other stakeholders. There were numerous meetings involving hundreds of stakeholders in both St. John's and Halifax. That was followed by five separate sets of written submissions. Many

aujourd'hui. Je vais, respectueusement, aborder cette question dans un moment. Je vais tout d'abord mettre l'accent sur l'objectif du projet de loi S-3.

Nous voulons accorder au Canada, à la Nouvelle-Écosse et à Terre-Neuve-et-Labrador deux années additionnelles, soit jusqu'au 31 décembre 2022, pour mettre la touche finale aux nombreux règlements en matière de santé et de sécurité qui découlent de la loi de 2014. La Loi sur la santé et la sécurité dans la zone extracôtière précisait les rôles des deux ordres de gouvernement, ainsi que celui des organismes de réglementation, quand vient le temps de prévenir les accidents et les blessures. Elle énumérait les rôles en matière de sécurité que toutes les parties jouaient, allant des propriétaires, exploitants et employeurs aux superviseurs, employés et entrepreneurs.

En outre, la loi a ajouté les éléments suivants au régime de sécurité : un nouveau processus d'appel lorsqu'une partie est accusée d'enfreindre les règles; la définition ou la précision des droits des employés, y compris le droit de refuser de réaliser un travail dangereux sans subir de représailles; une culture en milieu de travail qui indique clairement que ces préoccupations en matière de sécurité sont la responsabilité de tous; un régime de réglementation efficace qui ne renferme aucune incohérence en matière de compétence; et enfin, le transport des employés entre le lieu de travail et la terre ferme.

Je souhaite maintenant mettre l'accent sur un aspect de la loi qui s'avère particulièrement pertinent dans le cadre de la discussion d'aujourd'hui. Il s'agit de la création, en 2014, des règlements transitoires, afin d'accorder aux trois gouvernements du temps pour mettre la touche finale aux règlements permanents. Ces règlements transitoires devaient arriver à échéance à la fin de l'année 2020. Par l'intermédiaire du projet de loi S-3, le gouvernement du Canada demande deux années additionnelles, soit jusqu'au 31 décembre 2022, pour qu'il puisse achever ces travaux.

Certains se demandent, évidemment, pourquoi huit années seraient nécessaires pour achever le processus. Comme le sénateur Ravalia l'a expliqué pendant les débats, il s'agit d'une initiative extrêmement complexe. Ces règlements comptent près de 300 pages. Ils incorporent par renvoi plus de 100 normes nationales et internationales en matière de santé et de sécurité. Ces règlements exigent également une vérification et une approbation par trois gouvernements distincts, de multiples ministères, ainsi que deux organismes de réglementation gérés conjointement. Il s'agit d'un processus décisionnel consensuel. Cela en dit long sur le fédéralisme canadien. Toutefois, ce type d'approche est plus exigeant en temps que l'unilatéralisme.

Mon ministère a tenu, entre 2015 et 2018, un vaste processus de consultation auprès des syndicats, des entreprises et d'autres intervenants. De nombreuses réunions ont été tenues avec des centaines d'intervenants à St. John's et à Halifax. Cinq ensembles de présentations écrites distincts ont suivi ce

comments we received were incorporated into the new regime. We also spent time removing some of the administrative burdens cited by stakeholders.

This entire process, like so much else, has faced the additional challenge of a global pandemic. That's not the reason we didn't meet our deadline, but it has certainly exacerbated the delays. For example, we were scheduled to start full-day, in-person drafting sessions the week of March 23 last year, and then the pandemic hit us. Suddenly, we were all working from home, with Justice Department drafters trying to figure out how to do this virtually. I should note that all of our technical advisors at both the federal and provincial levels are with their respective occupational health and safety departments. They have been preoccupied on the front lines of the COVID-19 response.

Despite these factors, I agree this has taken too long. I assure honourable senators that we will get this done; we will get this done right. My department has a detailed implementation schedule, working in cooperation with the Department of Justice and two provincial governments. Bill S-3 will give us the breathing space to get there because safety is paramount, and any shorter time means shortcuts are taken. When it comes to the health and safety of workers, shortcuts are unacceptable.

Honourable senators, the offshore industry has made life measurably better for Newfoundlanders and Labradorians.

[*Translation*]

We must protect those workers. What is the best way to do that? Establish a world-class safety regime. I believe in it and I support it. Bill S-3 will really help us get to the finish line. I urge you to support it. I now welcome your questions. Thank you, Mr. Chair.

[*English*]

The Chair: Thank you, minister.

If I could ask the first question, and maybe it's a question many of us have. We hear you loud and clear as to the delays. Obviously it's complicated, as you so well explained. You have to get a lot of people on side. It's consensus-making. But I must be frank. I have difficulty with the delays. I cannot believe that in today's world, we could not have done it. I think it maybe represents a different priority that the governments have. I have difficulty buying into it. I want to be frank.

processus. Nous avons reçu de nombreux commentaires qui ont été intégrés au nouveau régime. Nous avons également consacré du temps à l'élimination d'une partie du fardeau administratif mentionné par les intervenants.

Le processus en entier, comme la plupart des autres initiatives, a dû composer avec le défi additionnel que représentait la pandémie mondiale. Cette dernière n'explique pas pourquoi nous n'avons pas pu respecter l'échéance. Cependant, elle a exacerbé évidemment certains retards. Par exemple, nous devions commencer les séances de rédaction en personne pendant une journée entière au cours de la semaine du 23 mars l'an dernier. La pandémie nous a alors frappés de plein fouet. Tout à coup, nous devons tous travailler de la maison, tandis que les rédacteurs du ministère de la Justice devaient figurer comment nous pouvions le faire de manière virtuelle. Je dois souligner que tous nos conseillers techniques, fédéraux et provinciaux, se trouvent dans leurs ministères chargés de la santé et de la sécurité au travail respectifs. Ils ont été occupés, œuvrant aux premières lignes de la lutte contre la COVID-19.

Malgré ces facteurs, je conviens que ce processus a été trop long. Je peux vous assurer, honorables sénateurs, que nous allons réussir à achever ce processus, et nous ferons les choses comme il faut. Mon ministère dispose d'un calendrier de mise en œuvre détaillé qu'il a adopté en collaboration avec le ministère de la Justice et les deux gouvernements provinciaux. Le projet de loi S-3 nous donnera le temps nécessaire pour y parvenir, parce que la sécurité est primordiale et que toute réduction de temps est synonyme de raccourcis. Lorsque la santé et la sécurité des travailleurs sont en jeu, les raccourcis sont inacceptables.

Honorables sénateurs, l'industrie extracôtière a amélioré la vie des habitants de Terre-Neuve-et-Labrador.

[*Français*]

Nous devons protéger ces travailleurs. La meilleure façon d'y parvenir? En adoptant un régime de sécurité de classe mondiale. J'y crois et je le soutiens. Le projet de loi S-3 nous aidera beaucoup à y parvenir. Je vous incite à le soutenir. Je vais maintenant répondre à vos questions. Merci, monsieur le président.

[*Traduction*]

Le président : Merci, monsieur le ministre.

Si je peux me permettre de poser la première question, et c'est sans doute une question que nombre d'entre nous nous posons. Nous avons entendu clairement vos explications au sujet des retards. Le processus est évidemment compliqué, comme vous nous l'avez si bien expliqué. Vous devez rallier beaucoup de gens. Il faut parvenir à un consensus. Je dois toutefois être honnête avec vous et vous dire que j'ai du mal à accepter ces retards. Je n'arrive pas à croire que dans le monde d'aujourd'hui,

Now you are saying another two years and that we will get there, don't worry. How do you convince us, when we have missed two deadlines? How do you make sure people get their safety and precautions and whatever measures they need? How do they get comfortable with these delays? How do you explain that?

Mr. O'Regan: Well, the regulations are very complex. As I said, they total nearly 300 pages. When it comes to the lives and safety — and we all agree on this — of the men and women who work in our offshore, you don't take shortcuts. We owe them that to keep them safe. You have to consider 173 domestic and international standards. That amounts to over 15,000 pages right there. They are developed consistent with the joint management framework that characterizes the Atlantic offshore. Regulations must be vetted and agreed upon by Canada, by the Government of Newfoundland and Labrador and by the Government of Nova Scotia — three governments. That's not something that happens with a snap of your fingers. It is incredibly complex. It takes time. But that's precisely why Senator Wells' bill in 2014 included a five-year period to get it done.

There has been extensive engagement of stakeholders, particularly through 2016 to 2018. In fact, there was an amendment to the transitional regulations in 2017 to address a number of administrative irritants. That fix set us back some time.

Then there is COVID. No one can ignore the impacts of this global pandemic. It forced us to change the way we do everything, from institutional processes to regulation drafting. Adapting to virtual work was challenging. It took some time.

I am confident that the work that remains can be completed within the time that this bill would provide if passed.

The Chair: Thank you.

Senator Wells, you had an editorial in a couple of newspapers this weekend. Strictly to the point of delays, what is your question to the minister? How do you get comfortable?

Senator Wells: I have a list of questions for the minister. Again, I reiterate what I said in my editorial. This initial legislation was from 2014. We all know and we have all spoken about the history of tragedy that underpins everything we do in

nous ne sommes pas parvenus à y arriver. Je pense que les gouvernements n'ont pas tous les mêmes priorités. J'ai de la difficulté à accepter vos explications. Je tiens à vous le dire honnêtement.

Vous nous dites aujourd'hui que le travail sera fait dans deux ans et de ne pas nous inquiéter. Comment pourrait-on en être convaincus après que deux échéances ont été ratées? Que faites-vous pour vous assurer que les gens bénéficient des mesures de sécurité, de prévention, et de toutes les autres mesures dont ils ont besoin? Comment peuvent-ils se sentir rassurés avec ces retards? Comment expliquez-vous cela?

M. O'Regan : Eh bien, les règlements sont complexes. Comme je l'ai mentionné, ils font près de 300 pages. Quand il est question de la vie et de la sécurité — et nous sommes tous d'accord sur ce point — des hommes et des femmes qui travaillent dans la zone extracôtière, on ne prend pas de raccourcis. Nous leur devons d'assurer leur sécurité. Il faut tenir compte de 173 normes nationales et internationales. On parle de plus de 15 000 pages uniquement dans ce cas. Elles sont élaborées en conformité avec le cadre de gestion conjointe propre à la zone extracôtière atlantique. Les règlements doivent être vérifiés et approuvés par le gouvernement du Canada et par les gouvernements de Terre-Neuve-et-Labrador et de la Nouvelle-Écosse, soit trois gouvernements. Cela ne se fait pas en claquant des doigts. C'est incroyablement complexe et cela prend du temps. C'est précisément la raison pour laquelle le sénateur Wells avait prévu une période de cinq ans dans son projet de loi en 2014 pour le faire.

Il y a eu une vaste mobilisation des intervenants, en particulier de 2016 à 2018. De plus, il y a eu un amendement aux règlements de transition en 2017 pour remédier à des irritants administratifs, ce qui nous a retardés.

Puis est arrivée la COVID. Personne ne peut ignorer les répercussions de cette pandémie mondiale. Elle nous a forcés à transformer toutes nos façons de faire, des processus institutionnels à l'élaboration des règlements. Il n'a pas été facile de s'adapter au travail virtuel. Il a fallu un certain temps.

Je suis convaincu que le travail qui reste à faire peut l'être dans la période prévue dans le projet de loi s'il est adopté.

Le président : Merci.

Sénateur Wells, vous avez publié un éditorial dans quelques journaux la fin de semaine dernière. Au sujet des retards strictement, quelle est la question que vous vouliez poser au ministre? En quoi cela vous rassure-t-il?

Le sénateur Wells : J'ai une liste de questions pour le ministre. Je vais mentionner à nouveau ce qui était dans mon éditorial. La loi initiale date de 2014. Nous connaissons tous l'histoire des tragédies, et en avons tous parlé, qui sous-tend tout

the offshore. What was being done in 2015, 2016 and 2017? Why did it take a meeting that was planned for March 23, 2020 — and maybe I should ask this of your officials. What happened in the first six years?

Mr. O'Regan: Okay, then I'll ask Mr. Hargrove or Mr. Gardiner, whichever of you is willing to take the question for the senator.

Glenn Hargrove, Assistant Deputy Minister, Strategic Petroleum Policy and Investment Office, Natural Resources Canada: Thank you, senator. As the minister stated, the regulations are very complex. During those initial years, there was, as the minister said, extensive engagement of stakeholders on the detailed policy intent. Working, of course, with the two provinces and with the offshore boards, as the minister mentioned, during that consultation and engagement period, through that process, there were discovered a number of administrative irritants and additional opportunities to bring the regulations in line with the state of the art, which required a little bit of a pivot in 2017. We continue to move through that process.

I know this is something that folks are aware of, but the process of consultation with stakeholders, our provincial partners and the offshore boards, as well as the painstaking work by the lawyers who are doing this drafting, all these things take time. As you know, there was a one-year extension, to the end of 2020. That turned out not to be sufficient, but we are in a position now where, through this engagement work and the painstaking review of some 15,000 pages of domestic and international regulations with these standards that are incorporated by reference, we are very soon ready to share — if I could put it this way — the penultimate draft of the regulations that we can share with the provinces and move forward with the final two years of the process. With that, I'll pause and see if Mr. Gardiner has more details to add.

Timothy Gardiner, Senior Director, Offshore Petroleum Management, Strategic Petroleum Policy and Investment Office, Natural Resources Canada: I will echo what the minister and Mr. Hargrove have said and add that we have learned from the initial five-year period and the one-year extension. Those lessons will be applied going forward in the two years we're asking for now. Based on a detailed plan and

ce que nous faisons dans la zone extracôtière. Que faisait-on en 2015, 2016 et 2017? Pourquoi a-t-il fallu attendre une rencontre qui était prévue le 23 mars 2020 pour... je devrais sans doute poser la question à vos collaborateurs. Que s'est-il passé au cours des six premières années?

M. O'Regan : D'accord. Je vais demander à M. Hargrove ou à M. Gardiner de bien vouloir répondre à la question du sénateur.

Glenn Hargrove, sous-ministre adjoint, Bureau de la politique stratégique et de l'investissement en matière d'hydrocarbures, Ressources naturelles Canada : Merci, sénateur. Comme le ministre l'a mentionné, les règlements sont extrêmement complexes. Au cours de ces premières années, comme le ministre l'a mentionné, nous avons procédé à une vaste mobilisation des intervenants sur les objectifs précis de la politique. Pendant les travaux menés en collaboration, bien entendu, avec les deux provinces et les offices des hydrocarbures extracôtiers, comme le ministre l'a mentionné, soit pendant la période de consultation et de mobilisation, on s'est rendu compte qu'il y avait divers irritants administratifs et aussi d'autres occasions de moderniser les règlements, ce qui a nécessité une petite réorientation en 2017. Nous poursuivons nos efforts dans ce sens.

Je sais que les gens sont au courant, mais le processus de consultation avec les intervenants, avec nos partenaires provinciaux et les offices des hydrocarbures extracôtiers, de même que le travail minutieux des avocats qui s'occupent de la rédaction, tout cela prend du temps. Comme vous le savez, il y a eu une prolongation d'un an jusqu'à la fin 2020. Il s'est avéré que ce n'était pas suffisant, mais nous pouvons maintenant dire, qu'après avoir effectué ce travail de mobilisation et passé en revue minutieusement quelque 15 000 pages de règlements nationaux et internationaux et des normes qui y sont incorporées par renvoi, nous sommes bientôt prêts à soumettre — si je peux m'exprimer ainsi — l'avant-dernière ébauche des règlements aux provinces et d'entamer les deux dernières années du processus. Je vais m'arrêter ici et demander à M. Gardiner s'il veut ajouter quelque chose.

Timothy Gardiner, directeur principal, Gestion des hydrocarbures extracôtiers, Bureau de la politique stratégique et de l'investissement en matière d'hydrocarbures, Ressources naturelles Canada : Je vais faire écho à ce qu'ont dit le ministre et M. Hargrove et ajouter que nous avons tiré des leçons de la période initiale de cinq ans et de la prolongation d'un an, des leçons qui seront appliquées au

those lessons learned, we are confident that we have a plan and the full attention of our partners to get this done.

We are at a qualitatively different stage now than we were in the previous periods. We have a full-draft regulation that we're ready to share with our partners, so we are a little bit more in control of our destiny going forward with that clear plan and a full-draft regulation, which gives us confidence that we will be successful.

Senator Wells: Thank you, Mr. Gardiner and Mr. Hargrove, and minister as well.

I would like to hear some of the questions that my colleagues have, but I just wanted to reconfirm what Mr. Gardiner said, which is that you have a full draft ready to share with your partners. Of course, I'm aware of the extent of the consultations that have happened in the past six years, which frustrates me even more that this is not done. But I just wanted to confirm what you said, which is that you have a full draft ready to share with your partners, that being industry, the boards and the governments that were mentioned.

Mr. Gardiner: Yes, I can confirm we do have a full-draft regulation. This is not the first consultation. As the minister and Glenn have pointed out, there have been extensive consultations on policy intent in five different stages between 2016 and 2018. All of that has served as fodder for working in the drafting room, and the results of that are now ready to share with our partners. When I refer to partners, I mean our provincial co-management partners and the two regulatory boards that we work with.

There are some internal discussions of perhaps sharing the regulation more broadly, but that would be a deviation from normal practice, which involves sharing that draft regulation at the *Canada Gazette* Part I republication stage.

Senator Cordy: As others have said, my biggest frustration in looking at it was that we've already had one delay, and now here we are getting the bill in the Senate on December 1. It still has to go to the House of Commons. We are starting here. I don't know when it will pass.

Being a Nova Scotian, and living on the Atlantic, you certainly have a sense of the importance of these regulations and of updating these regulations. Nobody can truly understand the danger unless you have been on a helicopter or unless you have

cours de la prolongation de deux ans que nous demandons maintenant. En nous appuyant sur les leçons apprises et notre plan détaillé, nous sommes convaincus d'avoir la pleine attention de nos partenaires pour mener à terme le processus.

Qualitativement parlant, nous sommes à une étape différente aujourd'hui d'où nous étions pendant les périodes précédentes. Nous avons une ébauche complète des règlements que nous sommes prêts à soumettre à nos partenaires. Nous sommes donc un peu plus en contrôle de notre destinée en ayant un plan clair et une ébauche complète des règlements, et c'est ce qui fait que nous sommes convaincus de réussir.

Le sénateur Wells : Merci, monsieur Gardiner, monsieur Hargrove, et monsieur le ministre également.

J'aimerais entendre les questions de mes collègues, mais auparavant, je voudrais avoir la confirmation de ce qu'a dit M. Gardiner, soit que vous avez une ébauche complète prête à soumettre à vos partenaires. Je suis bien sûr au courant de la portée des consultations qui ont eu lieu au cours des six dernières années, ce qui rend encore plus frustrant pour moi de voir que cela n'est pas terminé. Toutefois, je veux simplement confirmer ce que vous avez dit, soit que vous avez une ébauche complète des règlements que vous êtes prêts à soumettre à vos partenaires, soit l'industrie, les conseils des hydrocarbures extracôtiers et les gouvernements qui ont été mentionnés.

M. Gardiner : Oui, je peux vous confirmer que nous avons une ébauche complète des règlements. Il ne s'agit pas de la première consultation. Comme l'ont souligné le ministre et M. Hargrove, il y a eu de vastes consultations sur les objectifs de la politique qui se sont déroulées en cinq étapes différentes entre 2016 et 2018. Tout ce matériel a servi à alimenter le travail de rédaction, et les résultats de ce travail sont maintenant prêts à être soumis à nos partenaires. Quand je parle de nos partenaires, je parle de nos partenaires de cogestion provinciaux et des deux organismes de réglementation avec qui nous travaillons.

Il est question à l'interne de diffuser les règlements à plus grande échelle, mais cela ne correspond pas à la pratique habituelle, selon laquelle la diffusion de l'ébauche des règlements se fait à l'étape de la publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada*.

La sénatrice Cordy : Comme d'autres, ma principale frustration en voyant cela venait du fait qu'il y a déjà eu un retard et que le projet de loi a été présenté au Sénat le 1^{er} décembre. Il doit encore être acheminé à la Chambre des communes. Nous n'en sommes qu'au début. Je ne sais pas quand il sera adopté.

Quand on est Néo-Écossais et qu'on habite sur la côte atlantique, on comprend certainement l'importance de ces règlements et de leur mise à jour. Personne ne peut vraiment comprendre le danger que cela représente sans être monté à bord

been on the oil rig, but living on the ocean, you understand the strength of the ocean.

So if this bill passes and the regulations are set out, how can we be assured that it will be ready before two years' time? Because it takes a while to go through both houses of Parliament. How can we be reassured that we're not going to be looking at yet another delay in another year or two years' time when this expires once again?

Mr. O'Regan: Let me take this, senator, in the beginning, and then I can perhaps ask Glenn to follow up if he has anything to add.

As I said before, this is incredibly complex, and complexity does take time. I'll let them colour in the details in our implementation plan. We have a number of steps ahead of us. We need to draft the regulation, which, as Tim indicated, we're on the verge of doing. We need to share with the provinces and the offshore boards for review and get their comments; address their comments and make the changes needed; in internal review, a rules-bound process to ensure consistency with other regulations and consistency in both official languages; republishing in the *Canada Gazette* Part I and launch a public consultation; address, consider and make adjustments based on what the public consultation yields. Then you get to the point where you can make the final decision and final publication in *Canada Gazette* Part II. It's a lot of steps; it takes time. Right now you have to do all that in a pandemic. It's only prudent that enough time is given for everyone to get this right for our workers in the offshore.

Glenn, would you like to add anything to that for the senator?

Mr. Hargrove: That was a great high-level overview of the steps taken. Tim, I wonder if I could turn to you, maybe, to provide a bit more colour and detail to the minister's outline of the next steps. [Technical difficulties]

Senator Cordy: I wonder, chair, if I could follow up on that.

I know, minister, that you have certainly articulated that you have done a lot of work but that there is a lot of work to be done. So it sounds to me like we should almost get the new bill within the next 12 months, because it's got to pass both houses, and, again, we have to look at parliamentary review from both houses. There will be regulations that the department has spent a lot of time looking at, and we would also expect that we would have a significant amount of time to review that. Would you plan

d'un hélicoptère ou sans avoir mis les pieds sur une plateforme de forage, mais quand on vit au bord de l'océan, on comprend sa puissance.

Si ce projet de loi est adopté et que les règlements sont établis, qu'est-ce qui nous assure que tout sera prêt avant la fin de ces deux ans? Il faut un certain temps pour qu'il soit adopté par les deux Chambres. Qu'est-ce qui nous assure que le processus ne sera pas retardé encore une fois dans un ou deux ans?

M. O'Regan : Permettez-moi de commencer à répondre, sénatrice, et M. Hargrove pourra poursuivre s'il veut ajouter quelque chose.

Comme je l'ai déjà mentionné, il s'agit d'un dossier extrêmement complexe, et tout ce qui est complexe prend du temps. Je vais leur laisser le soin de vous donner les détails de notre plan de mise en œuvre. Nous avons différentes étapes devant nous. Nous devons préparer l'ébauche des règlements, et comme M. Gardiner l'a mentionné, nous y sommes presque. Nous devons les soumettre aux provinces et aux offices des hydrocarbures extracôtiers pour examen et commentaires, et ensuite apporter les changements requis. Nous devons ensuite effectuer un examen interne, un processus strict pour assurer l'uniformité avec les autres règlements et l'uniformité dans les deux langues officielles; nous devons procéder à la publication préalable dans la Partie I de la *Gazette du Canada* et lancer des consultations publiques; examiner ensuite le résultat des consultations et procéder aux changements requis. On arrive alors à l'étape de la décision finale et de la publication définitive dans la Partie II de la *Gazette du Canada*. Il y a beaucoup d'étapes; cela prend du temps. Qui plus est, il faut procéder à tout cela pendant une pandémie. La prudence nous dicte de donner le temps à chacun de bien faire son travail et ainsi bien faire les choses pour nos travailleurs dans la zone extracôtière.

Monsieur Hargrove, aimeriez-vous ajouter quelque chose pour la sénatrice?

M. Hargrove : C'était un excellent aperçu de haut niveau des mesures prises. Monsieur Gardiner, peut-être pourrais-je vous demander d'ajouter un peu de couleur et de détails à l'aperçu des prochaines étapes présenté par le ministre? [Difficultés techniques]

La sénatrice Cordy : Je me demande, monsieur le président, si je peux poursuivre dans cette voie.

Je sais, monsieur le ministre, que vous avez clairement affirmé avoir fait beaucoup de travail, mais qu'il reste fort à faire. Il me semble donc que nous devrions presque obtenir le nouveau projet de loi dans les douze mois, car il doit être adopté par les deux Chambres. Nous devons aussi tenir compte de son examen parlementaire dans les deux Chambres. Il y aura des règlements que le ministère a passé beaucoup de temps à étudier, et nous nous attendons également à disposer d'un laps de temps

on getting it within a year or not much later than that? Because we can't get it again at the last minute, or we'll be doing the same kind of legislation that we're doing now.

Mr. O'Regan: Senator, I agree. I have no intention of throwing this at you at the last minute again. I have been told by my officials that two years is ample time to make sure that, even with the pandemic, we are able to get this and to be able to do it thoroughly and respectfully for both chambers.

Glenn, I don't know if you want to add anything further to that. Tim will return, I guess, in time, once we're able to improve urban broadband.

In the meantime, Senator Cordy, I can tell you that we have every intention — I went through this with my officials. Two years gives us ample time to make sure this is done right, properly and respectfully.

Senator Galvez: Thank you, minister, for being with us today.

I think you already feel our frustration with respect to the delays. Health and safety regulations are essential to prevent accidents by reducing risk, and risk is directly related to frequency. So I am confused, because I understand that this is a complex matter, but at the same time, in other issues again with the same industry, things seem to flow very easily.

In summer 2019, you told Noia that we have worked diligently to exclude low-risk projects, including exploratory wells, from full federal assessment where our rigorous original assessment is in place. You know the assessment came out, and the assessment said assisting and evaluating risk was beyond the timing and resources available to the committee but remains a fundamental requirement to guide future decision-making around sustainable use of offshore resources.

Licensing of exploratory wells has rocketed and has achieved record-high cumulative successful amounts of bidding, reaching \$1 billion and continuing until 2024. So you got that regulatory cycle in less than one year. Yet, this story doesn't start in 2014. This story of regulation starts in 1995, and then there is a big lapse of time to 2014. It happened in 2014 because of the accident that has been mentioned, but also because of the Deepwater Horizon. Therefore, you had to review all of that.

appréciable pour en faire autant. Pensez-vous l'obtenir d'ici un an ou peu après? Nous ne pouvons pas l'obtenir de nouveau à la dernière minute, sinon nous élaborerons le même type de mesure législative que nous le faisons actuellement.

M. O'Regan : Madame la sénatrice, je suis d'accord. Je n'ai pas l'intention de vous soumettre cette mesure législative à la dernière minute encore une fois. Mes fonctionnaires m'ont dit que deux ans suffisent amplement pour s'assurer que, même avec la pandémie, nous sommes en mesure de mener ce projet à bien et de le faire de manière approfondie et respectueuse pour les deux Chambres.

Monsieur Hargrove, je ne sais pas si vous voulez ajouter quelque chose à ce propos. M. Gardiner reviendra, je suppose, en temps voulu, lorsque nous serons en mesure d'améliorer la large bande urbaine.

En attendant, sénatrice Cordy, je peux vous dire que nous sommes déterminés — j'en ai parlé avec mes fonctionnaires. Deux ans nous donnent amplement le temps de nous assurer que tout est fait correctement, dans les règles et avec respect.

La sénatrice Galvez : Je vous remercie, monsieur le ministre, d'être parmi nous aujourd'hui.

Je pense que vous ressentez déjà notre frustration en ce qui concerne les retards. La réglementation en matière de santé et de sécurité est essentielle pour prévenir les accidents, car elle réduit les risques, lesquels sont directement liés à la fréquence. Je suis donc perplexe, parce que je crois comprendre qu'il s'agit d'une question complexe, alors que dans d'autres dossiers, toujours dans le même secteur, les choses semblent se dérouler très facilement.

À l'été 2019, vous avez déclaré à la Newfoundland and Labrador Oil and Gas Industries Association, la Noia, que nous nous étions efforcés d'exclure les projets à faible risque, dont les puits d'exploration, de l'évaluation fédérale complète lorsque nous avons effectué notre rigoureuse évaluation initiale. Vous savez que l'évaluation a été publiée et qu'elle précise que l'assistance et l'évaluation des risques dépassent le temps et les ressources dont dispose le comité, mais qu'elles demeurent une exigence fondamentale pour guider les décisions futures concernant l'utilisation durable des ressources extracôtières.

La délivrance de licences pour les puits d'exploration a connu un essor fulgurant et a permis d'atteindre des montants cumulés records de soumissions réussies, à hauteur de 1 milliard de dollars et jusqu'en 2024. Ce cycle réglementaire prend donc moins d'un an. Pourtant, cette histoire ne commence pas en 2014. Cette histoire de réglementation commence en 1995, puis il y a un grand laps de temps jusqu'en 2014. C'est arrivé en 2014 à cause de l'accident qui a été mentionné, mais aussi à cause de la plateforme Deepwater Horizon. Il fallait donc tout revoir.

My question is, why this political will to speed up and make things that are much more complex? These cumulative effects of these oil rigs are very complex, but then you are able to find fast ways of cutting this issue and have more oil rigs at the same time, when we know that this industry has seven times higher probability of death of workers in oil rigs.

As well, this is a costly activity. I know; I have read the 135 pages of the regulatory intent. It's going to be very costly. Who's going to pay for this? Shouldn't we be pushing industries to contribute more, given their success with the benefits in hurrying up these regulations?

My last point on this subject is that during the transitional provisions, what do we do if an accident were to happen tomorrow with all this mismatched legislation that is there — the provincial, the chip in, the federal and the insurance? How do we go about that? Thank you very much.

Mr. O'Regan: Senator, perhaps I'll begin on the issue of exploratory wells, which we announced in May of last year. In that work on exploratory wells, we were able to cut the time it takes to make the environmental assessment of an exploratory well. We were able to cut it from 900 days to 90 days. It is what industry and, in fact, unions were asking for. It was the number one priority. Time is money. It simply was an ineffective process that was brought in in 2012, when the government decided to up the number of days from 300 and some days to 900 and some days. They categorized an exploratory well as a full project, as if it was like a Hibernia project, a full platform, which made no sense whatsoever. What the Impact Assessment Agency of Canada, or IAA, was able to do for us once Bill C-69 was passed was to give us a complete regional assessment of the basin instead of myopically looking at each exploratory well and doing a full environmental assessment taking up to 900 days, while maybe six kilometres away where there was another exploratory well having to do the same thing, with consultations with the same stakeholders going as far as west as New Brunswick. It was just ridiculous, quite frankly. It was government at its worst.

By doing a full regional assessment of the entire basin, not only were we able to do this once and get it done, but we also had a much clearer view of the ecosystems in the basins and how they intermingle. In fact, our ability to environmentally assess impacts increased by decreasing the wait time. That's the way this worked.

Ma question est la suivante : pourquoi a-t-on cette volonté politique d'accélérer et de complexifier grandement les choses? Les effets cumulatifs de ces plateformes pétrolières sont très complexes, mais vous arrivez à trouver des moyens rapides de régler ce problème et d'avoir plus de plateformes pétrolières en même temps, alors que nous savons que la probabilité de décès des travailleurs de cette industrie est sept fois plus élevée sur les plateformes pétrolières.

De plus, il s'agit d'une activité coûteuse. Je sais; j'ai lu les 135 pages de l'intention réglementaire. Elle va être très coûteuse. Qui paiera? Ne devrions-nous pas pousser les industries à contribuer davantage, compte tenu des avantages qu'elles retirent grâce à l'adoption à la hâte de ces règlements?

Ma dernière remarque à ce sujet est la suivante : pendant les dispositions transitoires, que devrions-nous faire si un accident survenait demain avec toutes les mesures législatives disparates dont nous disposons — la loi provinciale, les mesures de participation, la loi fédérale et l'assurance? Comment allons-nous procéder? Je vous remercie beaucoup.

M. O'Regan : Madame la sénatrice, je vais commencer par la question des puits d'exploration, que nous avons annoncés en mai dernier. Dans le cadre de ce travail, nous avons pu réduire le temps nécessaire pour effectuer l'évaluation environnementale d'un puits d'exploration. Nous avons pu la faire passer de 900 jours à 90 jours. C'est ce que l'industrie et, en fait, les syndicats demandaient. C'était la priorité absolue. Le temps, c'est de l'argent. C'est tout simplement un processus inefficace qui a été mis en place en 2012, lorsque le gouvernement a décidé de faire passer le nombre de jours de quelque 300 et à quelque 900. Ils ont classé un puits exploratoire comme un projet complet, comme si c'était un projet Hibernia, une plateforme complète, ce qui n'avait aucun sens. Ce que l'Agence d'évaluation d'impact du Canada a pu faire pour nous une fois le projet de loi C-69 adopté, c'est nous fournir une évaluation régionale complète du bassin au lieu d'examiner chaque puits exploratoire de façon myope et de réaliser une évaluation environnementale complète pouvant prendre jusqu'à 900 jours, alors qu'à 6 kilomètres de là peut-être, un autre puits exploratoire devait être soumis au même processus. Ce processus pouvait comprendre des consultations avec les mêmes parties prenantes qui s'étendaient jusqu'à l'ouest du Nouveau-Brunswick. C'était tout simplement ridicule, honnêtement. C'était le gouvernement à son pire.

En réalisant une évaluation régionale complète de l'ensemble du bassin, nous avons non seulement pu le faire une fois pour toutes, mais nous avons également eu une vision beaucoup plus claire des écosystèmes des bassins et de la façon dont ils interagissent. En fait, notre capacité à évaluer les impacts environnementaux a augmenté en diminuant le temps d'attente. C'est ainsi que les choses ont fonctionné.

For the most part, it was within our purview to do that. This is a different situation. It is certainly a lot more complicated, involving not only the C-NLOPB, the CNSOPB and the public health and safety departments of both provinces and the energy departments of both provinces. Altogether, it requires a great deal of consultation. As I said, the regulatory adds up to some 300 plus.

Let me ask Glenn or Tim to fill in more detail. I'll leave it to you.

Mr. Hargrove: Thank you, minister.

I'll say a couple of things. As the minister has said, it is highly complex work. The health and safety of workers in the offshore is of the utmost importance, and we need to make sure that we get this right.

The other point I would underline is that there is a legislative framework in place. The legal framework under Part III of the accord act is in place. The provincial transitional regulations in this space are also in place, and the retroactive nature of the proposed extension of the regulatory framework also provides that roadmap for operators in the offshore as to the expectations and the intent of the government. That's an important point to underline as well.

Senator Galvez: Can you tell me how much it would cost, and who should pay for the implementation of all the new regulations?

Mr. Gardiner: I can weigh in on that. Determining the cost burden that would be imposed on industry is part of the regulatory process, but we're not quite at that stage yet. When we get into *Canada Gazette* Part I and Part II publication, we will need to do that work, but we're not yet there. The burden will be on industry.

Senator McCallum: I wanted to welcome the minister to the meeting and thank him for the work that he has done.

Minister, when you made statements about preventing accidents and injuries, you said part of that would be coming from mental health because mental health contributes to accidents and injuries. You said that you had done a consensus model, that it is more time consuming and that you had gone to many stakeholders. I'm wondering if First Nations were included in this and if they were included when you say there were three separate governments. My question is if a GBA+ analysis was done, what specific consultations have been undertaken in the development of the regulations and if we can receive a copy of the analysis that you've done. Thank you.

Pour l'essentiel, il était de notre ressort de le faire. La situation est différente ici. Elle est certainement beaucoup plus compliquée, car elle fait intervenir non seulement l'Office Canada-Terre-Neuve-et-Labrador des hydrocarbures extracôtiers, l'Office Canada-Nouvelle-Écosse des hydrocarbures extracôtiers et les ministères de la Santé et de la Sécurité publique des deux provinces, mais aussi leur ministère de l'Énergie. Dans l'ensemble, elle nécessite énormément de consultations. Comme je l'ai dit, l'examen réglementaire prend jusqu'à 300 jours.

Je demanderais à M. Hargrove ou à M. Gardiner de fournir de plus amples renseignements. Je vous laisse le soin de le faire.

M. Hargrove : Je vous remercie, monsieur le ministre.

Je vais dire deux ou trois choses. Comme l'a dit le ministre, il s'agit d'un travail très complexe. La santé et la sécurité des travailleurs du secteur extracôtier sont de la plus haute importance, et nous devons nous assurer de bien faire les choses.

L'autre point que je voudrais souligner est celui du cadre législatif en place. Le cadre juridique prévu dans la partie III de la loi de mise en œuvre de l'accord a été établi. Les règlements transitoires provinciaux dans ce domaine sont aussi en place, et la nature rétroactive de l'extension proposée du cadre réglementaire fournit également cette feuille de route pour les opérateurs dans le secteur extracôtier en ce qui concerne les attentes et l'intention du gouvernement. C'est un point important à souligner également.

La sénatrice Galvez : Pouvez-vous me dire combien cela coûterait et qui devrait payer pour la mise en œuvre de la nouvelle réglementation?

M. Gardiner : Je peux me prononcer sur ce point. Déterminer le fardeau des coûts qui serait imposé à l'industrie s'inscrit dans le processus réglementaire, mais nous n'en sommes pas encore tout à fait à ce stade. Lorsque nous arriverons à la publication dans la Partie I et la Partie II de la *Gazette du Canada*, nous devons faire ce travail, mais nous n'en sommes pas encore là. C'est l'industrie qui en portera le fardeau.

La sénatrice McCallum : Je tenais à souhaiter la bienvenue au ministre et à le remercier pour le travail qu'il a accompli.

Monsieur le ministre, lorsque vous avez fait des déclarations sur la prévention des accidents et des blessures, vous avez dit qu'une partie de cette prévention serait axée sur la santé mentale, car la santé mentale contribue aux accidents et aux blessures. Vous avez dit que vous aviez fait un modèle de consensus, que cela prenait plus de temps et que vous étiez allés consulter de nombreuses parties prenantes. Je me demande si les Premières Nations ont été prises en compte et si elles font partie des trois gouvernements distincts dont vous avez parlé. Ma question est de savoir si on a procédé à une analyse ACS+, quelles consultations on a menées dans le cadre de l'élaboration de la

Mr. O'Regan: Senator, thank you very much for the question. I'll briefly speak to the point of mental health, and then I'll ask Tim to give you a more detailed answer on consultations.

Mental health is obviously something that is now more in the spotlight, and we have a deep appreciation for mental health for its own sake but also how mental health can affect physical well-being in what can be a stressful situation working in the offshore.

One of the biggest improvements, I'm told by people who work out there, has been broadband access to the two platforms, Hibernia and Hebron. You're able to talk to your children and spend time with your family instead of having to line up once every couple days for the pay phone and get a few minutes with your family via sat phone. This has made a huge amount of difference in terms of the efficiency of the rigs now that they can get Wi-Fi in places they couldn't get it before. Primarily, the biggest benefit of having broadband access to the platforms is that the workers are less isolated from their families.

In terms of the particulars of consultation, I'll turn now to Tim.

Senator McCallum: I forgot to mention something. The reason I brought up mental health was because of the racism that exists in a lot of the extractive sites, whether it's oil or hydro. We hear all these examples of racism that exist among workers, and with all the workers you have, I'm wondering how that's being addressed. That's where I was coming from with the mental health. Thank you.

Mr. O'Regan: Understood. Thank you.

Before I allow Tim to speak on it, I will just intervene to say, as somebody who grew up in Labrador, I saw, first-hand, the effects on the Inuit of Labrador and the Nunatsiavut of what happens when economic development is imposed on them without their meaningful consultation and participation. As a result of that, my academic work was on that. My master's dissertation was on meaningful Indigenous participation in natural resource development in Canada, speaking directly to capacity building. I was 20 years old, and I wouldn't dust it off now because we've come a long way since. We still have a long way to go, but certainly I take these matters extremely seriously. This is something that was very much a part of my academic and professional life from early days.

réglementation et si nous pouvons recevoir une copie de l'analyse que vous avez effectuée. Je vous remercie.

M. O'Regan : Madame la sénatrice, merci beaucoup pour cette question. Je parlerai brièvement de la santé mentale, puis je demanderai à M. Gardiner de vous donner une réponse plus détaillée sur les consultations.

La santé mentale est évidemment un sujet auquel nous accordons plus d'attention aujourd'hui, et nous reconnaissons son importance ainsi que son incidence sur le bien-être physique, car le travail en mer peut être stressant.

L'une des plus grandes améliorations, aux dires des personnes qui y travaillent, a été l'accès à large bande aux deux plateformes, Hibernia et Hebron. Vous pouvez parler à vos enfants et passer du temps avec votre famille au lieu de devoir faire la queue tous les deux jours pour utiliser le téléphone public et de passer quelques minutes à parler avec votre famille par téléphone satellite. Les plateformes sont tellement plus efficaces maintenant qu'il est possible de se connecter au Wi-Fi là où il était impossible de le faire auparavant. Le principal avantage de l'accès à large bande sur les plateformes est que les travailleurs sont moins isolés de leur famille qu'avant.

En ce qui concerne les détails des consultations, je vais maintenant me tourner vers M. Gardiner.

La sénatrice McCallum : J'ai oublié de mentionner quelque chose. Si j'ai évoqué la santé mentale, c'est à cause du racisme qui existe dans de nombreux sites d'extraction, qu'il s'agisse de pétrole ou d'hydroélectricité. Nous entendons de nombreux exemples de racisme parmi les travailleurs, et avec tous les travailleurs que vous avez, je me demande comment on y fait face. Voilà où je voulais en venir lorsque j'ai abordé la question de la santé mentale. Je vous remercie.

M. O'Regan : Je comprends. Je vous remercie.

Avant de permettre à M. Gardiner de s'exprimer à ce sujet, je vais simplement mentionner qu'en tant que personne qui a grandi au Labrador, j'ai vu de mes propres yeux les effets sur les Inuits du Labrador et du Nunatsiavut de ce qui se passe lorsque le développement économique leur est imposé sans leur consultation et leur participation véritables. C'est pourquoi mes travaux universitaires ont porté sur ce sujet. Mon mémoire de maîtrise portait sur la participation significative des Autochtones au développement des ressources naturelles au Canada, en parlant directement du renforcement des capacités. J'avais 20 ans, et je ne voudrais pas le ressortir maintenant, car nous avons fait beaucoup de chemin depuis. Nous avons encore un long chemin à parcourir, mais je prends certainement ces

Tim, maybe you can speak to this in more detail.

Mr. Gardiner: Thank you, minister.

I would say the Occupational Health and Safety Act introduced in 2014 was pursuant to a cabinet decision and was part of the decision-making process. Environmental effects and impacts on different groups are taken into account as a rule. I would have to go back and look at the analysis that was done. My presumption is those factors were considered.

Certainly, as we went through the consultation process, invitations were extended to First Nations and Inuit groups, and they were notified of the progress that we were making on this project.

As we go forward into the formal consultation process, *Canada Gazette* Part I and final publication, that's a rules-bound process where cabinet committee needs to approve the products that we're developing and putting out. Again, the requirement for mandatory assessments kicks in with broad consultation with affected parties, including First Nations and Inuit groups.

Senator Patterson: Welcome, to the minister and witnesses.

As I review the litany of delays that have got us to today, I have to question the priority that has been placed on finalizing these regulations in your department, especially in light of the tragedies that you described so graphically as having shaken Newfoundlanders, in particular, to the bone. With respect to that litany of delay, I would like to ask you about the legislation that is before us. The deadline for the expiration date for the transitional regulations has been set out since 2014, and the December 31, 2020, deadline, which was extended in the Budget Implementation Act, was also known for over a year; yet, Bill S-3 was tabled in the Senate of Canada on December 1, 2020. Why wasn't the bill tabled earlier? Thank you.

Mr. O'Regan: First, I would state the obvious. We want to make sure we've gotten this right.

I can't speak to the delays that took place before my tenure here in this ministry. I can speak to the fact that it was only months after I took the position that the pandemic hit, and suddenly — I think it's 10 or 11 months ago — this pandemic was hitting and the global price war on oil was hitting this

questions très au sérieux. C'est quelque chose qui a fait partie intégrante de ma vie universitaire et professionnelle dès mes débuts.

Monsieur Gardiner, peut-être pouvez-vous nous en dire plus à ce sujet?

M. Gardiner : Je vous remercie, monsieur le ministre.

Je dirais que la Loi sur la santé et la sécurité au travail adoptée en 2014 faisait suite à une décision du Cabinet et s'inscrivait dans le processus décisionnel. Les effets et impacts environnementaux sur les différents groupes sont généralement pris en compte. Il faudrait que je retourne en arrière et que je regarde l'analyse qui a été faite. Je présume que ces facteurs ont été pris en compte.

Il est certain qu'au cours du processus de consultation, des invitations ont été adressées à des groupes de Premières Nations et d'Inuits, qui ont été informés des progrès réalisés dans le cadre de ce projet.

Au fur et à mesure que nous avançons dans le processus de consultation officiel — la Partie I et la publication finale de la *Gazette du Canada* —, nous suivons un processus réglementé dans lequel le comité du Cabinet doit approuver les produits que nous élaborons et présentons. Là encore, l'exigence relative aux évaluations obligatoires commence par de vastes consultations avec les parties concernées, y compris les groupes de Premières Nations et d'Inuits.

Le sénateur Patterson : Bienvenue au ministre et aux témoins.

Alors que je passe en revue la longue liste de retards qui nous ont amenés jusqu'à aujourd'hui, je dois remettre en question la priorité accordée dans votre ministère au parachèvement de cette réglementation, surtout à la lumière des tragédies que vous avez décrites, qui ont profondément ébranlé les Terre-Neuviens, en particulier. En ce qui concerne cette longue liste de retards, je voudrais vous interroger sur la mesure législative dont nous sommes saisis. La date d'échéance des règlements transitoires est fixée depuis 2014, et la date limite du 31 décembre 2020, qui a été prolongée dans la loi d'exécution du budget, était également connue depuis plus d'un an; pourtant, le projet de loi S-3 a été déposé au Sénat du Canada le 1^{er} décembre 2020. Pourquoi le projet de loi n'a-t-il pas été déposé plus tôt? Je vous remercie.

M. O'Regan : Tout d'abord, je voudrais énoncer une évidence. Nous voulons nous assurer que nous avons bien fait les choses.

Je ne peux pas parler des retards qui ont eu lieu avant mon mandat dans ce ministère. Je peux parler du fait que c'est seulement quelques mois après mon arrivée que, soudainement — je pense que c'était il y a 10 ou 11 mois —, cette pandémie a commencé et la guerre mondiale des prix du

province, and it became almost existential for this province. When you consider the royalties from oil that Newfoundland and Labrador depends on, we depend on it even more than Alberta depends on their oil. When you're in the financial situation that this province finds itself in, it became a gripping priority for my department, making sure that we got the offshore right and left it in a good place to weather the current storm it is still grappling with.

In the meantime, what we wanted to do was make sure we got these consultations right in dealing with some fairly complex things. The regulations total nearly 300 pages, and there are 173 domestic and international standards. Those alone are 15,000 pages. It was quite a bit to do.

I'll throw it over to Glenn or Tim if they want to expand on the point.

Mr. Hargrove: Thank you, minister.

I wonder if it might be a good time for Tim to give us more detail on the process going forward. Senator, I appreciate your question about why this particular bill was introduced on December 1. I think that also links to previous questions around how can we be sure that a 24-month extension is sufficient. The minister had answered that at a broad level, but I wonder if we could also use this opportunity for Tim to walk us through the next steps through the regulatory process to perhaps give some comfort that we won't be in a similar situation in a couple of years' time. Minister and senator, would that be helpful?

Senator Patterson: With respect, my question was not about going forward. My question was about what I'm calling the litany of delay, and I cited the late tabling of the legislation as just one example.

Let me perhaps ask again: There have been five years to do this work, with another year extension. The minister has described health and safety as a gripping priority and talked about how the accidents that we all know about have seared the soul of his home province. It seems, from the work that was failed to have been completed by well-known deadlines, that I have to question what priority has been put on health and safety by the department. Minister, I appreciate you are the new head of that department, but you are now here before us accounting for the department, including its past actions. Were there other priorities that the department was involved with that were more important than health and safety and that have got us to where we are today? Thank you.

pétrole a frappé cette province, et elle est devenue presque existentielle pour elle. Terre-Neuve-et-Labrador dépend encore plus des redevances pétrolières que l'Alberta. Compte tenu de la situation financière dans laquelle Terre-Neuve-et-Labrador se trouve, cette question est devenue une priorité absolue pour mon ministère. Nous nous sommes assurés d'avoir bien compris les enjeux du secteur extracôtier et de l'avoir laissé en bonne position pour faire face à la tempête actuelle avec laquelle il est toujours aux prises.

Entre-temps, ce que nous voulions faire, c'était nous assurer que ces consultations se déroulaient correctement pour traiter de choses assez complexes. La réglementation compte près de 300 pages, et il existe 173 normes nationales et internationales. Celles-ci représentent à elles seules 15 000 pages. Il y avait fort à faire.

Je laisse la parole à M. Hargrove ou à M. Gardiner si l'un ou l'autre souhaite s'étendre sur ce point.

M. Hargrove : Je vous remercie, monsieur le ministre.

Je me demande si le moment ne serait pas venu pour M. Gardiner de nous donner plus de détails sur le processus à venir. Monsieur le sénateur, je vous remercie d'avoir demandé pourquoi ce projet de loi particulier a été présenté le 1^{er} décembre. Je pense que votre question renvoie également aux questions précédentes sur la façon dont nous pouvons être sûrs qu'une prolongation de 24 mois sera suffisante. Le ministre a répondu à cette question de manière générale, mais je me demande si nous ne pourrions pas profiter de cette occasion pour demander à M. Gardiner de nous présenter les prochaines étapes du processus réglementaire afin de nous donner la certitude que nous ne nous retrouverons pas dans une situation similaire dans quelques années. Monsieur le ministre et sénateur Patterson, cela vous serait-il utile?

Le sénateur Patterson : Sauf votre respect, ma question ne portait pas sur l'avenir. Ma question portait sur ce que j'appelle la longue liste de retards, et j'ai cité en exemple le dépôt tardif du projet de loi.

Permettez-moi de poser à nouveau la question : il a fallu cinq ans pour faire ce travail, avec une nouvelle prolongation d'un an. Le ministre a décrit la santé et la sécurité comme une priorité absolue et a expliqué comment les accidents dont nous sommes tous au courant ont entaché l'âme de sa province natale. Il semble, au vu des travaux qui n'ont pas été achevés dans les délais impartis, que je doive m'interroger sur la priorité accordée par le ministère à la santé et à la sécurité. Monsieur le ministre, je comprends que vous soyez le nouveau responsable de ce ministère, mais vous êtes maintenant ici devant nous pour rendre des comptes concernant le ministère, y compris sur ses actions passées. Y a-t-il eu d'autres priorités auxquelles le ministère a donné suite qui étaient plus importantes que la santé et la

Mr. O'Regan: I'll speak to it first, senator, and then I'll have my officials speak to it.

First of all, the notion that expediency is necessarily indicative of priority is not necessarily true. I know, in dealing with my officials now, there was very much a determination that there were no shortcuts here. When it comes to the health and safety of our workers on the offshore, we take no shortcuts when it comes to keeping them safe. Sometimes taking more time means we're absolutely committed to doing it right.

I'll pass it over. I think it was Glenn who was speaking.

Mr. Hargrove: Thank you, minister, and thank you, senator. I'll make a couple of points and then turn to Tim to fill in a few more details.

First, I would say no, there are not higher priorities than health and safety. We have certainly placed a high priority on moving this forward as efficiently as we possibly can, while, as the minister said, making sure we're getting this right. That is definitely our key priority, getting this right.

I think I would also say, just by way of further explanation, the one-year extension was implemented through the second Budget Implementation Act in 2018. At that time, it was not possible for anyone to foresee the COVID pandemic and the impact that it would have. It really impacted all facets of society, including government work. As I think was mentioned in the minister's opening remarks, we work with a lot of different partners within the federal family, many of whom, like all of us, were particularly focused on the initial impact of COVID-19 at the time when we were working toward the home stretch on some of this work. So that has certainly impacted things.

The other thing I would underline is that although we're asking for this extension for the regulations that provide the roadmap for how operators in the offshore would implement these health and safety standards, there is a legislative legal framework in place that continues and provides that framework for health and safety in the offshore.

sécurité et qui nous ont menés là où nous sommes aujourd'hui? Je vous remercie.

M. O'Regan : Je vais d'abord en parler, monsieur le sénateur, et ensuite mes fonctionnaires prendront le relais.

Tout d'abord, l'idée que la rapidité est nécessairement représentative de la priorité n'est pas nécessairement vraie. Je sais, pour en avoir discuté avec mes fonctionnaires, qu'on était bien déterminé à ne pas prendre de raccourcis. Nous ne prenons pas de raccourcis lorsqu'il s'agit de la santé et de la sécurité de nos travailleurs en mer. Parfois, en prenant plus de temps, nous montrons que nous sommes absolument déterminés à bien faire les choses.

Je vais céder la parole à un de mes collaborateurs. Je crois que c'est M. Hargrove qui parlait.

M. Hargrove : Merci, monsieur le ministre, merci, sénateur. Je vais formuler quelques observations, puis je céderai la parole à M. Gardiner afin qu'il vous fournisse quelques détails supplémentaires.

Tout d'abord, je dirais que non, il n'y a pas de priorités plus importantes que la santé et la sécurité. Nous avons certainement accordé une grande priorité à la tâche de faire avancer ce dossier aussi efficacement que possible, tout en veillant, comme l'a dit le ministre, à faire les choses comme il faut. Notre principale priorité consiste sans aucun doute à faire les choses comme il faut.

Je crois que je dirais également, à titre d'explication supplémentaire, que la prolongation d'un an a été mise en œuvre par le biais de la deuxième loi d'exécution du budget en 2018. À cette époque, personne ne pouvait prévoir la pandémie de COVID et l'incidence qu'elle aurait. Elle a réellement eu des répercussions sur toutes les facettes de la société, y compris sur le travail du gouvernement. Comme le ministre l'a mentionné dans sa déclaration préliminaire, je pense, nous travaillons avec de nombreux partenaires différents au sein du gouvernement fédéral, des partenaires qui, comme nous tous, se sont particulièrement concentrés, dans bon nombre de cas, sur l'incidence initiale de la COVID-19, au moment où nous nous approchions des dernières étapes de certains de ces travaux. Par conséquent, cela a certainement eu des conséquences sur les travaux.

L'autre chose que je voudrais souligner, c'est que bien que nous demandions cette prolongation du délai pour l'élaboration des règlements qui fournissent la feuille de route sur la façon dont les exploitants des plateformes pétrolières mettront en œuvre ces normes en matière de santé et de sécurité, il y a une mesure législative et juridique en place qui continue de fournir un cadre pour la santé et la sécurité dans la zone extracôtière.

[Translation]

Senator Miville-Dechêne: I have two short questions.

First, I think part of the reason we are frustrated also has to do with the general explanations we are getting. Telling us that the process is complicated and involves 300 pages of regulations doesn't give the public following these proceedings any clarity on what exactly the holdup is, in concrete terms. I am looking for some transparency here, so would you be able to give us a simple explanation of one regulation, one problem that has taken an especially long time to address in these five years — a problem that would explain the delay.

Second, piggybacking on Senator Galvez's comments, I want to point out that the industry has already received \$320 million, if I'm not mistaken, to put health and safety measures in place. As far as the upcoming bill goes, will the industry be footing the rest of the bill, or has other funding been allocated?

[English]

The Chair: Minister, I would ask you to directly answer the question, if you don't mind, so we could shorten the time requirement.

Mr. O'Regan: I'll have Tim speak to an example that can perhaps illustrate for the senator how we have experienced these delays. I would simply add, on the issue of the \$320 million plus the \$75 million that the federal government has provided the offshore industry during the pandemic, this money is being utilized for emissions reduction and for opportunities for workers to do the remedial work we need to do in order to lower emissions. Those are the guardrails we gave the province in terms of how they are able to spend the money.

Tim, I'll pass it to you to provide an example for the senator.

Mr. Gardiner: Thank you, minister.

I can cite two examples. One is we amended the transitional regulations in 2017. While we were developing new permanent regulations, we were also fine-tuning the existing transitional regulations that were put in place in 2014. The reason is they were largely imported from oil and gas regulations under the Canada Labour Code. The fit under the accord acts was not perfect. In particular, they made reference to standards and specific requirements that didn't align with international practice. When we had rigs coming in from other jurisdictions, there was often a need for what's called a regulatory query, a deviation from the explicitly stated regulatory requirements to

[Français]

La sénatrice Miville-Dechêne : Donc, j'ai deux courtes questions.

Tout d'abord, nous sommes frustrés, je crois aussi en partie parce que les explications restent d'ordre général. Le fait qu'un dossier soit compliqué, qu'il y ait 300 pages de règlements, cela n'éclaire pas le public qui nous écoute sur ce qui bloque exactement et sur le côté très concret des choses. Je voudrais un peu de transparence dans tout cela et je me demande si vous pourriez nous expliquer assez simplement une de ces réglementations, un de ces problèmes, qui vous a particulièrement pris du temps dans ces cinq ans et qui peut expliquer ce retard.

Aussi, je voudrais poursuivre la quête de ma collègue la sénatrice Galvez en soulignant que l'industrie a déjà reçu 320 millions de dollars, je crois, pour mettre en place des mesures de sécurité et de santé. Dans le projet de loi qui s'en vient, le reste de la facture sera-t-il assumé par l'industrie ou y a-t-il d'autres subventions prévues?

[Traduction]

Le président : Monsieur le ministre, je vous demande de répondre directement à la question, si cela ne vous dérange pas, afin que nous puissions réduire le temps de parole requis.

M. O'Regan : Je vais demander à M. Gardiner de parler d'un exemple qui peut peut-être illustrer pour la sénatrice comment nous avons vécu ces retards. Je voudrais simplement ajouter, à propos de la question des 320 millions de dollars que le gouvernement fédéral a fournis à l'industrie extracôtière pendant la pandémie — auxquels s'ajoutent 75 millions de dollars —, que cet argent est utilisé pour réduire les émissions et pour permettre aux travailleurs de faire le travail correctif qui doit être fait pour réduire les émissions. Ce sont les limites que nous avons communiquées à la province, en ce qui concerne la manière dont elle peut dépenser l'argent.

Monsieur Gardiner, je vous cède la parole pour que vous donniez un exemple à la sénatrice.

M. Gardiner : Merci, monsieur le ministre.

Je peux citer deux exemples. Le premier est que nous avons modifié les règlements transitoires en 2017. Pendant que nous élaborions de nouveaux règlements permanents, nous peaufinions aussi les règlements transitoires existants qui ont été mis en œuvre en 2014, parce qu'ils ont été en grande partie tirés des règlements sur le pétrole et le gaz du Code canadien du travail. La concordance avec les lois de mise en œuvre n'était pas parfaite. En particulier, les règlements renvoyaient à des normes et à des exigences précises qui ne cadraient pas avec les pratiques internationales. Lorsque les plateformes provenaient d'autres pays, il était souvent nécessaire de faire ce que l'on

allow for that vessel to come in because it conformed with international standards but not exactly with our regulation. That was an administratively burdensome process, so we amended the regulations at the same time that we were trying to develop tailor-made permanent regulations under the accord acts, and that took quite a bit of time.

A second example would be the incorporation by reference of north of 100 standards. There's a new policy, a sensible policy that the Department of Justice has implemented, that in incorporating by reference a standard, you have to be very explicit about which part of the regulation is applied and whether it is a "shall" follow or a "should." This required an in-depth review of all of these standards that was not initially foreseen, in English and in French, in the acquisition of those standards. As with everything under our joint management framework, it's a lot of work on us, but it's a lot of work that we impose on our partners because they're with us every step of the way. So those are two examples.

Senator Simons: I wanted to follow up on Senator Miville-Dechêne's question and Mr. Gardiner's answer. It seems to me that you will never get to the end because you will constantly be updating as technology and legislation change. I just wonder at what point you are letting the perfect be the enemy of the good. Does it make more sense to just pass this, knowing it will never be fine-tuned to perfection, and then you can amend it as you go along? Because if you're constantly waiting until it's exactly perfect, you will never get there. It will always be Zeno's Paradoxes.

Mr. O'Regan: The senator raises a very good point. I'm assured by my officials that we are in a position where we will soon be able to codify the regulations that are required and being asked for by workers and stakeholders.

I don't know if Tim would like to add anything to that.

The Chair: If I can, I'm going to interrupt. We don't have enough time to get to a detailed answer. I would ask Senator McCallum, Senator Galvez and Senator Wells to quickly give us their questions. Minister, if you don't mind making a note of the three questions, you can provide one short answer, because we only have three minutes left.

Mr. O'Regan: Will do.

appelle une requête réglementaire, c'est-à-dire de demander une dérogation aux exigences réglementaires explicitement énoncées afin de permettre à un bâtiment d'être installé parce qu'il était conforme aux normes internationales, mais pas exactement à notre réglementation. C'était une procédure administrative lourde, alors nous avons modifié ces règlements en même temps que nous tentions d'élaborer des règlements permanents adaptés pour les lois de mise en œuvre, ce qui a exigé pas mal de temps.

Un deuxième exemple serait l'incorporation par renvoi de plus de 100 normes. Il existe une nouvelle politique, une politique sensée que le ministère de la Justice a mise en œuvre, selon laquelle, en incorporant par renvoi une norme, vous devez être très explicite sur la partie de la réglementation qui est appliquée et sur la question de savoir si l'on « doit » suivre ce règlement ou si l'on « devrait » le suivre. L'adoption de ces normes a nécessité un examen approfondi de chacune d'elles, en anglais et en français, un examen qui n'était pas prévu initialement. Comme pour tout ce qui relève de notre cadre de gestion conjoint, cela représente beaucoup de travail pour nous, mais c'est aussi une importante charge de travail que nous imposons à nos partenaires parce qu'ils sont de notre côté à chaque étape. Voilà donc deux exemples.

La sénatrice Simons : J'aimerais donner suite à la question de la sénatrice Miville-Dechêne et à la réponse de M. Gardiner. Il me semble que vous ne finirez jamais ce travail parce que vous mettez constamment la réglementation à jour, à mesure que les technologies et les lois évoluent. Je me demande simplement dans quelle mesure vous permettez que le mieux soit l'ennemi du bien. N'est-il pas plus logique d'adopter simplement ce texte, en sachant qu'il ne sera jamais parfaitement peaufiné et que, par la suite, vous pourrez le modifier au fur et à mesure? Parce que si vous continuez d'attendre qu'il soit tout à fait au point, vous n'arriverez jamais au bout de votre travail. Vous ferez toujours face aux paradoxes de Zénon.

M. O'Regan : La sénatrice soulève un très bon point. Mes fonctionnaires m'ont assuré que nous serons bientôt en mesure de codifier les règlements qui sont nécessaires et exigés par les travailleurs et les intervenants.

Je ne sais pas si M. Gardiner aimerait ajouter quelque chose à cela.

Le président : Si je peux me permettre, je vais vous interrompre. Nous n'avons pas assez de temps pour obtenir des réponses détaillées. Je demanderais aux sénateurs McCallum, Galvez et Wells de nous communiquer rapidement leurs questions. Monsieur le ministre, si vous voulez bien prendre note des trois questions, vous pourrez y répondre rapidement, car il ne nous reste que trois minutes.

M. O'Regan : Je le ferai.

Senator Galvez: Just to say, this is not a new business. After the Deepwater Horizon accident, there were a lot of regulations. We don't need to reinvent the wheel. There is some climate risk that is increasing in that territory. I hope that will be addressed in the new regulations.

Senator Wells: I'll be very fast on this. In the Atlantic Accord, minister, you'll know that the offshore petroleum boards are responsible for resource management, the environment, industrial benefits and safety. There's no priority given within the legislation, but at the board, and when I was deputy CEO of the board up to 2013, we always prioritized safety. So if industry is prioritizing safety, if the boards are prioritizing safety and all the workers are prioritizing safety, why isn't the department prioritizing safety?

Senator McCallum: I wanted to look at the climate impacts to offshore oil infrastructure. When we look at the climate impacts of temperature, weather, sea level rise, ocean acidification, storm surges and waves, will the forthcoming regulations account for risks associated with climate change?

Mr. O'Regan: First, just to speak to Senator Wells' point, I hear him loud and clear on the C-NLOPB's priority and the CNSOPB's priority. Certainly with workers, we share the same priority. That is why we want to take the time to get it right. Those are exactly the bodies that we will be working with, and we share that priority. I agree with you. I'm frustrated that it has taken this long, but I'm assured that this is it. We will get it done and get it done properly.

To Senator Galvez, I would just say that in my time of writing speeches back when Hibernia was first launched, I was working for Premier Brian Tobin, and we started referring to Hibernia's oil as a "sweet light crude." We realize now that those are more than just words. Newfoundland's offshore oil is some of the lowest emitting per barrel in the world. It will become and it is a very, very competitive product. Oil will be with us for some time. Markets will be looking for low-emitting barrels of oil. This is a significant competitive advantage that Newfoundland and Labrador's offshore brings to bear to the market.

And on the third, on climate impacts, that is affecting absolutely everything that we do as a government. Determining what those impacts will be, as you mentioned, with rising oceans

La sénatrice Galvez : Je veux juste dire que ce n'est pas un nouveau projet. Après l'incident de la plateforme Deepwater Horizon, de nombreux règlements ont été pris. Nous n'avons pas besoin de réinventer la roue. Toutefois, à cet endroit, il y a un certain risque climatique qui s'aggrave. J'espère donc que les nouveaux règlements en tiendront compte.

Le sénateur Wells : Je vais être très bref à ce sujet. Monsieur le ministre, vous savez que, selon l'Accord atlantique, les offices des hydrocarbures extracôtiers sont responsables de la gestion des ressources, de l'environnement, des retombées industrielles et de la sécurité. Dans la loi, aucune priorité n'est précisée à cet égard, mais à l'office, et lorsque j'en étais le directeur général adjoint jusqu'en 2013, nous avons toujours donné la priorité à la sécurité. Donc si l'industrie, les offices et tous les travailleurs accordent la priorité à la sécurité, pourquoi le ministère ne fait-il pas de même?

La sénatrice McCallum : Je souhaitais me pencher sur les répercussions que le climat a sur l'infrastructure pétrolière en mer. Étant donné les effets du climat sur la température, la météo, l'élévation du niveau de la mer, l'acidification des océans, les ondes de tempête et les vagues, la réglementation à venir tiendra-t-elle compte des risques liés au changement climatique?

M. O'Regan : Premièrement, en ce qui concerne simplement le point soulevé par le sénateur Wells, je l'entends parler haut et fort de la priorité de l'Office Canada-Terre-Neuve-et-Labrador des hydrocarbures extracôtiers et de la priorité de l'Office Canada-Nouvelle-Écosse des hydrocarbures extracôtiers. Il est certain que nous partageons la même priorité que les travailleurs. C'est la raison pour laquelle nous voulons prendre le temps de bien faire les choses. Ce sont exactement les organismes avec lesquels nous allons travailler, et nous partageons cette priorité. Je suis d'accord avec vous. Je suis frustré que cela prenne autant de temps, mais on m'assure que ce sera tout. Nous allons achever ce travail et le faire correctement.

À la sénatrice Galvez, je voudrais juste dire qu'à l'époque où j'écrivais des discours et où Hibernia a été lancée, je travaillais pour le premier ministre Brian Tobin, et nous avons commencé à parler du pétrole d'Hibernia comme d'un « brut léger peu sulfuré ». Nous réalisons maintenant que ce sont plus que de simples mots. Le pétrole extracôtier de Terre-Neuve a l'un des plus faibles taux d'émission par baril du monde. Il va devenir un produit très, très compétitif, et il l'est déjà. Nous continuerons d'avoir besoin du pétrole pendant un certain temps. Les marchés chercheront des barils de pétrole à faibles émissions. C'est un avantage concurrentiel important que le pétrole extracôtier de Terre-Neuve-et-Labrador possède sur le marché.

En ce qui concerne la troisième question, portant sur les effets climatiques, ces effets touchent absolument tout ce que nous, les membres du gouvernement, faisons. Comme vous l'avez

and the complexities that come with that, will be something that will absolutely be taken into account.

The Chair: Thank you, Minister O'Regan. Thank you also to Mr. Gardiner and Mr. Hargrove for your participation this morning. I think you have helped understand how complicated it is. Until next time, thank you very much.

We welcome now, from Unifor, Scott Doherty, Executive Assistant to the National President; and Dave Mercer, President of Unifor Local 2121; and from Cougar Helicopters, Willis Jacobs, Safety and Quality Manager. Welcome. Thank you for accepting our invitations. You have five minutes each for your remarks, and we will have questions for you afterward. You have the floor.

Scott Doherty, Executive Assistant to the National President, Unifor: Thank you. My name is Scott Doherty, and I'm the Executive Assistant to the National President of Unifor. I am joined by Dave Mercer, President of Unifor Local 2121. On behalf of Unifor's 22,000 members in the energy sector, I thank the committee for the opportunity to provide testimony today.

Our members in the offshore industry know first-hand the importance of this sector to the economy of Newfoundland and Labrador. They also know the importance of regulations to keep them safe and allow them to get home to their families every day. We have witnessed for years what happens when employers are not forced by regulations to ensure workers' health and safety be more important than profits. Our members work in a unique environment with significant safety challenges. Many workers had to lose their lives for the health and safety regulations to get to where they are today. Dave is an offshore worker who can provide many examples of the safety concerns that our members continue to deal with every day.

Unifor welcomed the introduction of the Offshore Health and Safety Act in 2014. It was a much-needed step to clarify a maze of regulations, to fill gaps between federal and provincial jurisdictions and to provide offshore workers with protections that are just as strong as they are for onshore workers. The fact that this process is still up in the air after six years and you are proposing an additional two years to get this done is an epic failure by all levels of government. For the federal government to allow the transitional regulations to lapse is, as Senator Wells

mentioned, it faudra absolument tenir compte de la hausse du niveau des océans et des complications qui en découlent pour déterminer quelles seront ces répercussions.

Le président : Merci, monsieur le ministre O'Regan. Je remercie également MM. Gardiner et Hargrove de leur participation à la séance de ce matin. Je pense que vous nous avez aidés à comprendre à quel point les choses sont compliquées. En attendant notre prochaine rencontre, je vous remercie infiniment de votre collaboration.

Nous accueillons maintenant des représentants d'Unifor, notamment Scott Doherty, adjoint exécutif du président national, et Dave Mercer, président de la section locale 2121 d'Unifor, et des représentants de Cougar Helicopters Inc., notamment Willis Jacobs, gestionnaire de la sécurité et de la qualité. Je vous souhaite la bienvenue, et je vous remercie d'avoir accepté nos invitations. Chacun de vous dispose de cinq minutes pour formuler ses observations. Nous aurons ensuite des questions à vous poser. La parole est à vous.

Scott Doherty, adjoint exécutif du président national, Unifor : Merci. Je m'appelle Scott Doherty, et je suis l'adjoint exécutif du président national d'Unifor. Je suis accompagné de Dave Mercer, président de la section locale 2121 d'Unifor. Au nom des 22 000 membres d'Unifor du secteur de l'énergie, je remercie le comité de me donner l'occasion de témoigner aujourd'hui.

Nos membres de l'industrie extracôtière savent d'expérience l'importance que ce secteur revêt pour l'économie de Terre-Neuve-et-Labrador. Ils savent également le rôle important que la réglementation joue en assurant leur sécurité et en leur permettant de rentrer chez eux chaque jour auprès de leur famille. Pendant des années, nous avons été témoins de ce qui se produit lorsque les employeurs ne sont pas contraints par la réglementation de veiller à ce que la santé et la sécurité des travailleurs priment sur les profits. Nos membres travaillent dans un milieu unique qui présente des défis importants en matière de sécurité. De nombreux travailleurs ont dû perdre la vie pour que la réglementation en matière de santé et de sécurité parvienne au niveau où elle est aujourd'hui. M. Mercer est un travailleur extracôtier qui peut citer de nombreux exemples des problèmes de sécurité auxquels nos membres continuent de faire face quotidiennement.

Unifor a salué la mise en œuvre de la Loi sur la santé et la sécurité dans la zone extracôtière en 2014. Il s'agissait d'une étape grandement nécessaire pour clarifier le dédale de règlements, pour combler les failles qui existent entre les compétences fédérales et les compétences provinciales et pour offrir aux travailleurs extracôtiers des protections tout aussi solides que celles dont bénéficient les travailleurs côtiers. Le fait que ce processus soit toujours en cours après six ans et que vous proposiez un délai de deux années supplémentaires pour le

says, a dereliction of duty. It is completely unacceptable for our offshore workers.

To highlight how ridiculous this failure is, six years after these temporary measures were implemented, we still do not even have an established offshore safety council for stakeholders — a basic health and safety principle that stakeholders all agree on. And now, this is delayed for another two years. Unbelievable.

We all know the tragedies this industry has suffered that led to the temporary measures in the first place. Given the worsening economic conditions the industry faces from falling oil prices and COVID, now more than ever, we find our members having to push back on employers and the industry as they continue to cut costs and corners in an attempt to remain profitable and operating. The fact that anyone could make workers face these uncertain times without regulations and protections is beyond me and borders on criminal. It's shameful.

That's why we're here today to urge the government to pass Bill S-3 as soon as possible. You need to ensure that workers are once again protected by the temporary provisions of the Offshore Health and Safety Act.

We also urge you not to wait two years to finally implement permanent regulations and protection for workers. Workers are tired of excuses and political bickering. Our members' safety and their lives are at stake, and you know it.

Thank you. I will now give my time over to Dave Mercer.

Dave Mercer, President of Unifor Local 2121, Unifor: Thank you, Scott.

I have no big speeches or a lot of technical or complicated things to tell you. All I can tell you is that the occupational health and safety committees have an important role in the offshore. We live and work in one of the harshest environments in the world. We travel to work in a helicopter, sometimes taking two hours to get there. If we cannot land because of fog, we have to return and travel back to the heliport again, two hours. Then we take a supply ship to the facility, and that could take 16 to 24 hours to get to work. When we get there, we get picked up by a supply ship, which is on a crane. The crane takes you up from the boat, and then we get placed on the vessel to start our work

mener à bien est un échec lamentable pour tous les ordres de gouvernement. En ce qui concerne le gouvernement fédéral, le fait qu'il ait laissé les règlements transitoires expirer est, comme le dit le sénateur Wells, un manquement à son devoir. Cette situation est tout à fait inacceptable pour nos travailleurs extracôtiers.

Pour souligner à quel point cet échec est ridicule, je mentionne que, six ans après la mise en œuvre de ces mesures temporaires, nous n'avons toujours pas établi un conseil de sécurité extracôtière pour les intervenants — un principe de base de la santé et de la sécurité sur lequel les intervenants s'entendent tous. Et maintenant, ce processus sera encore retardé de deux ans. C'est incroyable.

Nous connaissons tous les tragédies que cette industrie a subies et qui ont conduit à l'adoption de ces mesures temporaires. Compte tenu de la détérioration des conditions économiques que l'industrie affronte en raison de la chute des prix du pétrole et de la COVID, nos membres doivent plus que jamais résister aux exigences des employeurs et de l'industrie, qui continuent de réduire les coûts et de prendre des raccourcis pour tenter de demeurer rentables et opérationnels. Le fait que ce soit possible de forcer les travailleurs à affronter ces temps incertains sans réglementation ni protection me dépasse et frise la négligence criminelle. C'est honteux.

C'est la raison pour laquelle nous sommes ici aujourd'hui pour exhorter le gouvernement à adopter le projet de loi S-3 le plus rapidement possible. Vous devez veiller à ce que les travailleurs soient à nouveau protégés par les dispositions temporaires de la Loi sur la santé et la sécurité dans la zone extracôtière.

Nous vous demandons également de ne pas attendre deux ans pour finalement mettre en place des règlements permanents et des protections pour les travailleurs. Les travailleurs en ont assez des excuses et des chamailleries politiques. La sécurité et la vie de nos membres sont en jeu, et vous le savez.

Merci. Je vais maintenant céder mon temps de parole à Dave Mercer.

Dave Mercer, président de la section locale 2121, Unifor : Merci, monsieur Doherty.

Je n'ai pas de grands discours ou de choses techniques ou compliquées à vous présenter. Tout ce que je peux vous dire, c'est que les comités de santé et de sécurité au travail ont un rôle important à jouer dans le secteur extracôtier. Nous vivons et travaillons dans l'un des milieux les plus difficiles du monde. Nous nous rendons au travail en hélicoptère, un déplacement qui peut prendre parfois deux heures. Si nous ne pouvons pas atterrir à cause du brouillard, nous devons faire demi-tour et rejoindre l'héliport, ce qui prend aussi deux heures. Ensuite, nous montons à bord d'un bateau de ravitaillement pour nous rendre à l'installation, et ce voyage peut durer de 16 à 24 heures. Une fois

for 21 days and possibly more, depending on whether we can get home or not.

Occupational health and safety committees play a vital role in the offshore, not only for the drilling and production vessels but the helicopters and supply ships and everybody who travels offshore to go to work. We have worked many years as committee members to make our lives as safe as can be. We need Ottawa to do the same. Help make this happen for us.

We have fought for the proper mental health protection for the workers in the offshore for many years. It still needs lots of improvements. When living away from home and family and friends, missing weddings, birthdays, funerals, graduations, many have trouble dealing with some issues. It's only one reason it's so important for many working offshore. We are in an environment where, when you talk about communications, the best way to communicate is from Hibernia and Hebron, but the other rigs, themselves, they don't have communications. They don't have the availability of quick and fast internet services. If there is an issue at home, you can't connect to your family. You can't get ahold of them on the phone, whether somebody is in hospital or somebody is dying at home or they are gathered at a funeral home. There are lots of issues with communications. That is a problem with offshore work, and that leads to mental health issues. Mental health is a very important issue for our workers offshore.

I wish I could take you all and put you in survival suits and bring you to the Cougar Helicopters facility and let you watch the video on how to survive a ditching or what happens if you don't survive a ditching. Then if we end up landing on the Hibernia, Terra Nova, SeaRose or Hebron or any of the other facilities that are out there, then you can take off your suit. If not, then you go back, you get on a supply ship, you sail out and you navigate around icebergs.

It's a failure to have to tell you this today and sit here and listen to how complicated it is to try to do this occupational health and safety and make this a reality for the workers that are in the offshore oil industry. I have heard once already that time is money, but lives are worth that time. We need to do something. We need to do it fast. We can't wait any longer. Extending this any more than it is right now is a failure. We owe it to the

sur place, nous sommes pris en charge par un bateau de ravitaillement, qui est attaché à une grue. La grue nous déplace du bateau, au bâtiment pour nous permettre de commencer notre travail, qui durera 21 jours ou peut-être davantage, en fonction de la possibilité de rentrer chez nous ou non après cette période.

Les comités de santé et de sécurité au travail jouent un rôle essentiel dans le secteur extracôtier, non seulement pour les navires de forage et de production, mais aussi pour les hélicoptères, les navires de ravitaillement et pour tous ceux qui voyagent en mer pour se rendre au travail. Nous avons travaillé pendant de nombreuses années à titre de membres de ces comités, afin de rendre nos vies aussi sécuritaires que possible. Nous avons besoin qu'Ottawa fasse de même. Aidez-nous à faire en sorte que cela se produise.

Nous nous battons depuis de nombreuses années en vue de protéger de façon appropriée la santé mentale des travailleurs extracôtiers, mais de nombreuses améliorations doivent encore être apportées à ces mesures de protection. Quand ils vivent loin de chez eux, de leur famille et de leurs amis, qu'ils manquent des mariages, des anniversaires, des funérailles ou des remises de diplômes, bon nombre de gens ont du mal à faire face à certaines difficultés. Ce n'est qu'une des raisons pour lesquelles ces mesures de protection sont si importantes pour un grand nombre de travailleurs extracôtiers. Nous sommes dans un milieu où, quand il s'agit de communiquer, le meilleur moyen de le faire consiste à se trouver sur les plateformes Hibernia et Hebron. Par contre, les autres plateformes n'offrent pas de moyens de communication. Elles ne disposent pas de services Internet rapides et performants. Si un problème survient à la maison, vous ne pouvez pas joindre votre famille. Vous ne pouvez pas les appeler par téléphone, que quelqu'un soit à l'hôpital ou en train de mourir à la maison, ou qu'ils soient réunis dans un salon funéraire. Les problèmes de communication sont nombreux. C'est une difficulté propre au travail extracôtier qui entraîne des problèmes de santé mentale. La santé mentale est une question très importante pour nos travailleurs extracôtiers.

Je souhaiterais pouvoir vous fournir à tous une combinaison de survie et vous emmener avec moi, sur les installations de Cougar Helicopters et vous laisser regarder la vidéo qui explique comment survivre à un amerrissage forcé ou ce qui se passe si l'on n'y survit pas. Ensuite, si l'on finit par arriver sur les plateformes Hibernia, Terra Nova, SeaRose ou Hebron ou sur toute autre installation, on peut enlever sa combinaison. Sinon, alors on revient, on monte à bord d'un ravitailleur et on navigue en contournant les icebergs.

Le fait de devoir vous dire cela aujourd'hui et d'entendre dire à quel point il est compliqué d'achever les travaux liés au régime de santé et de sécurité au travail pour les travailleurs de l'industrie pétrolière extracôtière constitue un échec. J'ai déjà entendu dire que le temps, c'est de l'argent, mais des vies valent ce temps. Nous devons faire quelque chose, et vite. Nous ne pouvons plus attendre. Prolonger davantage cette période

workers in the offshore oil industry, as well as everybody else, to do the best we can and do it now.

Thank you.

Willis Jacobs, Safety and Quality Manager, Cougar Helicopters Inc.: Good morning. As mentioned earlier, my name is Willis Jacobs, and I am the Safety and Quality Manager at Cougar Helicopters in St. John's. I've been with Cougar for about six years and, before that, a short time in industry following a career with the Royal Canadian Air Force. Although currently positioned as the Safety and Quality Manager, my background is not regulatory safety or occupational health and safety, but rather aerospace engineering.

When you consider where we work and the harsh environment that we regularly operate in, safety in offshore helicopter passenger transportation and search and rescue starts with sound engineering, along with well-executed, proven procedures that are backstopped by up-to-date regulatory policies and guidelines. In our case, that means the intersection of areas between Transport Canada and Natural Resources.

As you know, and it has been mentioned, our work environment is very unforgiving, with minimal margin for error and little tolerance for relaxed standards. I don't have to look further back than last night when we were getting forecasts for waves in the Hebron area ranging from 12.5 to 24 metres.

Thank you for the opportunity to participate in this session. We believe that putting a spotlight on safety is the best way to continuously improve our safety standards. To do that, you have to engage in conversation, and sometimes you have to be critical. I can attest that we have had regular and constructive engagement with Transport Canada and Natural Resources over the past few years to ensure that we are entirely aligned to have fully coordinated regulations in place.

Regulations are by no means the sexy part of our business, but they are vitally important as the foundation from which we build everything else — our process, our procedures and the standards that we put out there so that our travelling passengers have a high level of confidence in their helicopter commute to and from the offshore.

Now, no doubt the past year has been a tough one down here for us in the oil and gas business. For Cougar, as an example, 2020 was forecasted to be our best year ever until we were hit hard through the combination of COVID-19 and restrictions related to an unstable worldwide oil and gas market. At Cougar

constitue maintenant un échec. Nous devons aux travailleurs de l'industrie pétrolière extracôtière, de même qu'à tous les autres, de faire de notre mieux, et ce, maintenant.

Merci.

Willis Jacobs, gestionnaire de la sécurité et de la qualité, Cougar Helicopters Inc. : Bonjour. Comme on l'a déjà mentionné, je m'appelle Willis Jacobs, et je suis gestionnaire de la sécurité et de la qualité chez Cougar Helicopters, à St. John's. Je travaille pour cette entreprise depuis environ six ans et, auparavant, j'ai travaillé dans l'industrie pendant une courte période après une carrière au sein de l'Aviation royale canadienne. Bien que je sois actuellement gestionnaire de la sécurité et de la qualité, je n'ai pas d'expérience dans le domaine de la réglementation touchant la sécurité et la santé et sécurité au travail, mais plutôt dans celui du génie aérospatial.

Étant donné le lieu de travail et l'environnement difficile dans lequel nous travaillons régulièrement, la sécurité dans le transport de passagers par hélicoptère en zone extracôtière et dans la recherche et le sauvetage passe par une ingénierie solide, ainsi que par des procédures éprouvées et bien exécutées qui s'appuient sur des politiques et des directives réglementaires à jour. Dans notre cas, cela signifie qu'il y a un recoupement de responsabilités entre Transports Canada et Ressources naturelles Canada.

Comme vous le savez, et cela a été mentionné, nous travaillons dans un environnement très hostile, où la marge d'erreur et le degré de tolérance pour l'assouplissement de normes sont faibles. Je n'ai pas besoin de regarder plus loin en arrière qu'hier soir, lorsque les prévisions indiquaient que les vagues atteindraient de 12,5 à 24 mètres dans la région d'Hebron.

Je vous remercie de me donner l'occasion de participer à la séance. Nous croyons que mettre l'accent sur la sécurité est le meilleur moyen d'améliorer constamment nos normes de sécurité. Pour ce faire, il faut discuter, et parfois se montrer critique. Je peux dire que nous avons communiqué régulièrement et de façon constructive avec Transports Canada et Ressources naturelles Canada ces dernières années afin de nous assurer que nous avons en place une réglementation harmonisée.

La réglementation est loin d'être le volet le plus sexy de nos activités, mais elle est essentielle, car elle constitue la base sur laquelle nous élaborons tout le reste — notre processus, nos procédures et les normes que nous mettons en place pour que nos passagers puissent avoir pleinement confiance en nous lorsqu'ils se rendent en zone extracôtière et en reviennent, en hélicoptère.

Nul doute que la dernière année a été difficile pour nous, dans l'industrie pétrolière et gazière. Chez Cougar, par exemple, selon les prévisions, l'année 2020 devait être notre meilleure année jusqu'à ce que nous soyons durement touchés à la fois par la COVID-19 et par les restrictions liées à l'instabilité du marché

today, our workforce is 40% smaller than just 10 months ago, and we have 50% fewer helicopters operating.

Having said that, when really difficult discussions were required with our customer group about how we would manage this downturn, there was 100% agreement that, while downsizing and cutbacks were inevitable, there was no interest in reducing or compromising the high safety standards we have built.

It might be surprising to hear that last year, in 2020, even during COVID-imposed restrictions, Cougar Helicopters here in St. John's completed 31,000 passenger movements in support of the offshore in Newfoundland and Labrador and Nova Scotia, with about 85% of those from our St. John's base. Now, that number was down 30% from 2019 when we had about 45,000 passenger movements. Our passenger movement numbers in support of the offshore in 2020 probably rivalled the throughput of the St. John's International Airport.

To ensure continued and sharp awareness of the importance of safety in our business, we start each year at Cougar with the rollout of our annual safety plan, which provides a retrospective analysis of what we did and how we did last year, and it charts a detailed plan for the new year. COVID-19 protocols are important, and they are integrated, but they are not the primary focus of our safety plan.

Now, each year we select a safety plan theme to help motivate our in-year priorities. For Cougar's Safety Plan 2021, and in memory of Commissioner Wells, who has been mentioned and who passed away in October 2020 and his many and significant contributions to offshore helicopter safety, we selected the theme: Are We Looking in the Right Direction? The theme is intended to be reflective of the gravity of change in our business over the past 12 months and in our industry in general. It includes aviation safety, personnel safety, occupational health and safety, and it is inclusive of mental health, which is something we have to pay close attention to. As COVID-19 persists, there are certainly a lot of things pulling at and competing for our attention. We have to stay on point, we have to stay focused and we have to make sure that we are all looking in the right direction.

In closing, I do not speak for the oil companies or the many other service providers in our area, and I certainly do not speak for the various regulators, both federal and provincial, but I do see a strong and healthy community approach to offshore safety. As practitioners, it's engrained in our behaviour and attitudes

mondial du pétrole et du gaz. Aujourd'hui, nos effectifs ont diminué de 40 % par rapport à il y a à peine 10 mois, et nous avons 50 % d'hélicoptères en moins en service.

Cela dit, lorsqu'il nous a fallu tenir des discussions très difficiles avec notre groupe de clients sur la manière dont nous allions gérer cette baisse, nous nous entendions tous pour dire que, si la réduction des effectifs et les compressions étaient des mesures inévitables, il n'y avait aucun intérêt à assouplir les normes de sécurité élevées que nous avons établies.

Cela peut paraître surprenant, mais l'année dernière, en 2020, malgré les restrictions imposées par la COVID, Cougar Helicopters, ici à St. John's, a effectué 31 000 déplacements de passagers liés aux activités menées dans les zones extracôtières de Terre-Neuve-et-Labrador et de la Nouvelle-Écosse, dont environ 85 % à partir de notre base de St. John's. Le nombre de déplacements avait chuté de 30 % par rapport à 2019, année durant laquelle nous avons effectué environ 45 000 déplacements de passagers. En 2020, le nombre de déplacements de passagers liés aux activités extracôtières est probablement comparable aux chiffres de l'aéroport international de St. John's.

Pour faire en sorte qu'on porte toujours attention à l'importance de la sécurité au sein de notre entreprise, chaque année, chez Cougar, nous commençons par déployer notre plan de sécurité annuel, qui offre une analyse rétrospective de ce que nous avons fait et de la manière dont les choses se sont passé l'année précédente, ainsi qu'un plan détaillé pour la nouvelle année. Les protocoles relatifs à la COVID-19 sont importants et ils y sont intégrés, mais ils ne constituent pas le principal élément de notre plan de sécurité.

Chaque année, nous choisissons un thème pour le plan de sécurité qui nous aide à orienter nos priorités en cours d'année. Pour le plan de sécurité de 2021, et pour honorer la mémoire du commissaire Wells, qu'on a mentionné et qui est décédé en octobre 2020, et ses nombreuses et importantes contributions à la sécurité des hélicoptères extracôtiers, nous avons choisi le thème suivant : regardons-nous dans la bonne direction? Ce thème reflète l'importance des changements qui sont survenus dans nos activités au cours des 12 derniers mois et dans notre industrie en général. Il comprend la sécurité aérienne, la sécurité du personnel, la santé et la sécurité au travail, et la santé mentale, à laquelle nous devons accorder une attention particulière. Comme la COVID-19 persiste, il y a certainement beaucoup de choses qui attirent notre attention et qui se font concurrence à cet égard. Nous devons rester concentrés et nous assurer que nous regardons tous dans la bonne direction.

En conclusion, je ne parle pas au nom des compagnies pétrolières ou des nombreux autres fournisseurs de services de notre région. Je ne parle certainement pas non plus au nom des divers organismes de réglementation, tant fédéraux que provinciaux. Toutefois, je conçois une approche communautaire

and is representative of our respect for this very unforgiving North Atlantic. Down here, we are very much the unwilling students and perhaps even beneficiaries of lessons delivered by our maritime history and offshore oil and gas tragedies both in our region and other parts of the world.

The Offshore Health and Safety Act is an important foundational component in how we conduct our business. Although Commissioner Wells is no longer with us, his fingerprints, and, I dare to say, his DNA, are all over this act, and our industry is better for it. In fact, many of the elevated standards that are implemented on the East Coast of Canada resulting from his offshore helicopter safety inquiry are shared as best practices in other jurisdictions around the world. The Offshore Health and Safety Act is essential in helping us define and implement our safety standards and, more importantly, our safety culture. It must be relevant, it must be current and it must be published.

We sincerely appreciate all the efforts to date and ask that you not take your foot off the accelerator until this important piece of work is completed. Thank you.

Senator D. Black: Thank you very much, panel. Thank you for being with us today and for the contributions that you are making.

Having had the privilege of living in Newfoundland for 17 years and doing a lot of work for the energy industry, I have experienced, unfortunately, on too many occasions, when travelling between the mainland and the rigs, the fear and the concern that you have shared today. I just want to signal to you that I heard this morning from government absolutely no sense of urgency on this matter, and I feel you have been let down. I just want to assure you that insofar as I can — I'm only one voice — I will be working with my colleagues to ensure that government understands that you have been let down. This is not walking across the street to work at Walmart. This is highly dangerous work, as we all know.

I just want to thank you for what you're doing and to express my solidarity with your efforts. I'm sure the committee, judging from the questions I heard intermittently on the earlier panel, likely agrees, and we will endeavour to push this point. It's not a question of putting the foot on the accelerator; it's getting the car out of reverse, it seems to me. I am certainly with you. Thank

forte et saine de la sécurité en mer. Nous sommes des professionnels, et cette approche est intégrée dans notre comportement et nos attitudes et elle est le reflet de notre respect à l'égard de cet Atlantique Nord si impitoyable. Ici, nous sommes les élèves réticents et peut-être même les personnes qui bénéficient des leçons tirées de notre histoire maritime et des tragédies pétrolières et gazières en mer, tant dans notre région qu'ailleurs dans le monde.

La Loi sur la santé et la sécurité dans la zone extracôtière est un élément fondamental en ce qui concerne la manière dont nous menons nos activités. Bien que le commissaire Wells ne soit plus parmi nous, son empreinte, et, j'ose le dire, son ADN, sont partout dans cette loi, et notre industrie s'en porte mieux. En fait, bon nombre des normes rigoureuses qui sont mises en œuvre sur la côte Est du Canada en raison de l'enquête qu'il a menée sur la sécurité des hélicoptères extracôtiers sont communiquées à d'autres nations dans le monde à titre de pratiques exemplaires. La Loi sur la santé et la sécurité dans la zone extracôtière est essentielle pour nous aider à définir et à mettre en œuvre nos normes de sécurité et, plus important encore, notre culture de la sécurité. Elle doit être pertinente et à jour et elle doit être publiée.

Nous sommes sincèrement reconnaissants de tous les efforts qui ont été déployés jusqu'à maintenant, et nous vous demandons de ne pas les relâcher tant que ce travail important n'est pas terminé. Merci.

Le sénateur D. Black : Merci beaucoup aux témoins. Je vous remercie de votre présence et de votre contribution.

Étant donné que j'ai eu le privilège de vivre à Terre-Neuve pendant 17 ans et que j'ai beaucoup travaillé pour l'industrie de l'énergie, j'ai malheureusement ressenti, à de trop nombreuses reprises, lors de mes déplacements entre le continent et les installations de forage, la peur et l'inquiétude dont vous avez parlé aujourd'hui. Je tiens simplement à vous signaler que je n'ai entendu ce matin de la part du gouvernement absolument rien qui semble indiquer qu'il est animé d'un sentiment d'urgence sur cette question, et j'ai l'impression qu'on vous a abandonnés. Je veux seulement vous assurer que, le plus possible — je ne suis qu'une seule personne —, je travaillerai avec mes collègues pour m'assurer que le gouvernement comprend que vous avez été déçus. Il ne s'agit pas de traverser la rue pour aller travailler chez Walmart. C'est un travail très dangereux, comme nous le savons tous.

Je veux seulement vous remercier pour ce que vous faites et exprimer ma solidarité envers vous dans vos efforts. À en juger par certaines questions qui ont été posées aux témoins du groupe précédent, les membres du comité sont fort probablement d'accord avec moi, et nous nous efforcerons d'exercer des pressions à cet égard. Il ne s'agit pas de mettre le pied sur

you for what you're doing, and this is a shameful circumstance that we're confronting today.

It was an observation, and if anyone wants to react, you can, of course, but I just wanted to, frankly, get that off my chest.

Senator Galvez: Thank you very much for being with us this morning. As you are aware, we are after the real reasons for the dreadful slow pace at which the government is walking. Thank you for mentioning that companies want to cut the corners, increase profits, and health and safety and security are very expensive. For my first question, I want to have a sense of how behind we are, because if we are very much behind, that means there is a need for a big investment by the corporations.

As you might have heard, I asked where they were calculating the cost for this, and they said they were not at this step yet. I think that we're going to pass this, because we don't have a choice, but we can put observations to our vote and in our report. I ask you for inspiration. According to you, what are the steps that need to be done in the next month? As Senator Cordy said, the cycle is very short. What are the next steps that we should be putting in writing and saying, "You should do this, this and this," and pass the whole legislation because this is too important to let it just continue like this at this pace? Thank you.

The Chair: To whom are you addressing your question?

Senator Galvez: The first two witnesses, Mr. Scott and Mr. Doherty.

Mr. Doherty: Thank you.

I'll start by thanking Senator Black for his comments. I appreciate them greatly.

Dave will know more details around what it is that needs to be done, but there are a number of safety-sensitive maintenance needs on all of the vessels that need to be addressed quickly. I think most people would know that the Terra Nova is in dock right now and was scheduled to go to Spain but has been postponed, obviously.

The industry as a whole has done a fairly good job when it comes to health and safety and spending the money that is needed on safety-sensitive issues and with the regulations that were in place under the act, but there are a number of safety-sensitive maintenance needs on all of the vessels. I would say that there needs to be a mechanism to ensure that the regulators are making sure that the companies are doing that work. As was mentioned in the earlier panel, there are a number of financial

l'accélérateur; il s'agit de sortir de la marche arrière, me semble-t-il. Je suis tout à fait d'accord avec vous. Je vous remercie de ce que vous faites, et la situation dont nous parlons aujourd'hui est honteuse.

C'était une observation. Si vous voulez y réagir, vous le pouvez, bien sûr, mais je voulais seulement vider mon sac, à vrai dire.

La sénatrice Galvez : Je vous remercie beaucoup d'être avec nous ce matin. Comme vous le savez, nous cherchons les véritables raisons de l'épouvantable lenteur à laquelle le gouvernement avance. Merci d'avoir mentionné que les entreprises veulent prendre des raccourcis, augmenter leurs profits, et que la santé et la sécurité coûtent très cher. Pour ma première question, je veux avoir une idée du retard que nous avons pris, car si nous sommes très en retard, cela signifie que les entreprises doivent investir massivement.

Comme vous l'avez peut-être entendu, j'ai demandé ce qu'il en était du calcul des coûts, et on m'a répondu qu'on n'en était pas encore à cette étape. Je pense que nous allons adopter le projet de loi, parce que nous n'avons pas le choix, mais nous pouvons soumettre des observations lors du vote et dans notre rapport. Je vous demande de nous inspirer. Selon vous, quelles mesures doivent être prises d'ici un mois? Comme l'a dit la sénatrice Cordy, le cycle est très court. Quelles sont les prochaines étapes que nous devrions écrire pour dire « on devrait faire ceci et cela », et adopter l'ensemble des mesures législatives parce que c'est trop important pour laisser les choses continuer comme cela à un tel rythme? Je vous remercie.

Le président : À qui votre question s'adresse-t-elle?

La sénatrice Galvez : Aux deux premiers témoins, soit MM. Scott et Doherty.

M. Doherty : Merci.

Je veux tout d'abord remercier le sénateur Black de ses commentaires. Je lui en suis reconnaissant.

M. Mercer sait plus en détail ce qui doit être fait, mais on doit répondre rapidement à un certain nombre de besoins d'entretien importants sur le plan de la sécurité pour toutes les installations. Je pense que la plupart des gens savent que l'unité flottante Terra Nova est à quai en ce moment et qu'elle devait aller en Espagne, ce qui a été reporté, évidemment.

L'industrie dans son ensemble a fait un assez bon travail concernant la santé et la sécurité et les dépenses qu'il est nécessaire d'engager pour la sécurité et les règlements mis en place dans le cadre de la loi, mais il y a un certain nombre de besoins d'entretien importants à combler sur toutes les installations. Je dirais qu'il doit y avoir un mécanisme qui fait en sorte que les organismes de réglementation s'assurent que les compagnies font ce travail. Comme on l'a mentionné lors de la

burdens that the industry has faced, not just because of COVID but also because of where oil prices are in the world right now.

I don't know if Dave has specifics he wants to mention or not.

Mr. Mercer: I can certainly touch on some of them.

Part of the occupational health and safety issue is the appeal process, the right to refuse, the efficiency and transportation rules, all of which are very important and certainly need to have a light shined on them and move them forward.

One of the particular things that we try to impress on the workers in the offshore — not just only on Hibernia and Terra Nova — is their right to refuse any unsafe work that they see. We have so many issues that have happened over the years, and before educating our workers that they do have a right to refuse, there could have possibly been more accidents while working on the drill rigs and the production rigs and the offshore of Newfoundland. Even at Cougar Helicopters, there has been the right to refuse. I will say to Mr. Jacobs, well said on what you said. We know that Cougar Helicopters is doing all the things that they can possibly do, so I'm not trying to point my finger at Cougar. They are doing a good job in upholding the safety standards of people working. What I am saying is that there are times that the right to refuse is very important. We have had people who didn't use their right to refuse because they didn't understand it or weren't educated on it, and they did get injured. So then there is an appeal process that happens, and people can follow the appeal process. It's very important.

Terra Nova right now have gone through a shutdown. Their production licence has been taken away on occasion because of work that hasn't been committed and done, and hours of work, lots of hours of work. The regulator went in and had a look, and went through the insurance company as well, and said, "You have to stop. There are too many safety-critical items that are not being looked at, and they need to be done." So they pulled their production licence, and they should have. What we have here is a facility now that is in our Bull Arm site here in Newfoundland that has been shut down. Hundreds of people are out of work, not only on the Terra Nova itself but on shore, because of the regulations and the safety maintenance program that was put in place that wasn't followed by Suncor. The C-NLOPB had done a good job in ensuring that they followed up and said, "These are not the things that you should have been doing, so we will take your licence."

Unfortunately, before they did that, there was an accident. Some guy fell down through a confined-space entry area and was really hurt. At the time, he didn't use his right to refuse because he thought he was safe. But do you know what? You can never

comparution du groupe précédent, l'industrie a dû faire face à un certain nombre de charges financières, non seulement à cause de la COVID, mais aussi en raison de la situation actuelle des prix du pétrole dans le monde.

Je ne sais pas si M. Mercer veut donner des détails.

M. Mercer : Je peux certainement en soulever quelques-uns.

Le régime de santé et de sécurité au travail comprend en partie le processus d'appel, le droit de refus, l'efficacité et les règles relatives au transport, tous des éléments très importants qui doivent certainement être mis en lumière et en œuvre.

L'une des choses que nous essayons de faire comprendre aux travailleurs des zones extracôtières — et pas seulement des plateformes Hibernia et Terra Nova —, c'est qu'ils ont le droit de refuser tout travail dangereux. Tellement d'incidents se sont produits au fil des ans, et avant qu'on sensibilise nos travailleurs au fait qu'ils ont un droit de refus, il aurait pu y avoir plus d'accidents sur les installations de forage et de production et au large de Terre-Neuve. Même chez Cougar Helicopters, il y a un droit de refus. Je dirais à M. Jacobs que c'est bien dit. Nous savons que Cougar Helicopters fait tout ce qu'elle peut faire, alors je n'essaie pas de l'accuser. L'entreprise fait du bon travail sur le plan du respect des normes de sécurité des personnes qui travaillent. Ce que je veux dire, c'est qu'il y a des situations où le droit de refus est très important. Dans certaines situations, des gens n'ont pas utilisé leur droit de refus parce qu'ils ne le comprenaient pas ou parce qu'ils n'avaient pas été informés à ce sujet, et ils se sont blessés. Il y a donc un processus d'appel que les gens peuvent suivre. C'est très important.

La plateforme Terra Nova a arrêté ses activités. Son permis de production lui a été retiré en raison de travaux qui n'ont pas été effectués, et d'heures de travail, de nombreuses heures de travail. L'organisme de réglementation est allé sur place et a jeté un coup d'œil, et a également passé par la compagnie d'assurance, et il a dit : « Vous devez cesser vos activités, il y a trop d'éléments critiques pour la sécurité dont vous ne vous occupez pas, et il faut que ce soit fait. » Il a donc retiré son permis de production, et c'est ce qu'il devait faire. Nous avons ici une installation qui se trouve maintenant sur notre site de Bull Arm, à Terre-Neuve, qui a été fermée. Des centaines de personnes sont sans travail, non seulement sur le site de Terra Nova, mais aussi à terre, parce que Suncor n'a pas suivi la réglementation et le programme d'entretien pour la sécurité en place. L'Office Canada-Terre-Neuve-et-Labrador des hydrocarbures extracôtières avait fait un bon travail en assurant un suivi et en disant : « Ce ne sont pas les choses que vous auriez dû faire, alors nous allons retirer votre permis. »

Malheureusement, avant qu'il ne le fasse, un accident s'est produit. Un homme est tombé dans un espace d'entrée confiné et s'est blessé sérieusement. À l'époque, il n'avait pas utilisé son droit de refus parce qu'il se croyait en sécurité. Mais vous savez

be too safe in the offshore oil industry. One mistake could lead to not only your injury but to a lot of lives as well.

This bill that we're trying to pass here now, which should be passed, should definitely be done and not have to look back anymore. As the senator said earlier, we can add to this bill, but we need to pass it now. We need to ensure that we don't spend more time on figuring out if safety is of the utmost importance because it is. We need to put this bill forward. We can amend it and put stuff to it as we go along. If there is a task force that we can assemble, let's put a task force in place. We have task forces on many things, but we haven't done it on this, and it should be done.

I'll let somebody else have a word, and I'll pass.

Senator Wells: I want to thank you, Mr. Doherty, Mr. Mercer and Mr. Jacobs, for not just your presentations today but the work that you have done, with safety at top of mind, in your careers in the offshore.

I have two questions. One is to Mr. Mercer. Could you expound a little bit on the mental health aspect that you mentioned? You may know that I have done the basic survival training, which in any flights offshore requires the tipping upside down, strapped into a helicopter and having to extricate, going out in the Atlantic, jumping off the side of a ship into the icy water. I have seen people paralyzed with fear during that training. Can you talk about the additional stresses that being offshore in those conditions would have? Then I have a question for Mr. Doherty.

Mr. Mercer: I certainly can. In the BST program — I've been in the oil industry now, in the offshore, for 25 years — I have seen the fear on people's faces. I have helped people get through the BST program, watching them shake, being strapped into a helicopter, being turned upside down in the water and trying to escape from that without injury or swallowing a lot of water, which is a big issue.

If you get through that program and you're good to go and you go offshore, you have the daily regime of trying to balance work scope and balance home issues, with not very good connections. Mental health is very important to the offshore workers. Moving forward, we need to ensure that it's one of the biggest aspects we can deal with.

quoi? On ne peut jamais être trop en sécurité dans l'industrie pétrolière extracôtière. Une erreur peut faire en sorte non seulement que vous vous blessiez, mais également que de nombreuses personnes se blessent.

Le projet de loi que nous tentons actuellement d'adopter — et qui devrait déjà être adopté — devrait certainement être terminé et nous ne devrions pas avoir à revenir sur la question. Comme la sénatrice l'a dit plus tôt, nous pouvons ajouter des éléments à ce projet de loi plus tard, mais nous devons l'adopter maintenant. Nous ne devons pas passer plus de temps à déterminer si la sécurité est l'un des éléments les plus importants, parce que c'est effectivement le cas. Nous devons faire avancer ce projet de loi. Nous pouvons le modifier et ajouter des choses au fur et à mesure. S'il est possible de créer un groupe de travail, faisons-le. Nous avons des groupes de travail sur de nombreux enjeux, mais pas sur celui-ci, et il faudrait donc combler cette lacune.

Je vais laisser quelqu'un d'autre s'exprimer sur le sujet.

Le sénateur Wells : Je tiens à vous remercier, monsieur Doherty, monsieur Mercer et monsieur Jacobs, non seulement pour les exposés que vous avez faits aujourd'hui, mais aussi pour le travail que vous avez accompli, tout en accordant la priorité à la sécurité, dans le cadre de vos carrières dans le secteur extracôtier.

J'ai deux questions. La première s'adresse à M. Mercer. Pourriez-vous nous parler un peu plus en détail du volet de la santé mentale que vous avez mentionné? Vous savez peut-être que j'ai suivi la formation élémentaire de survie qui, pour tout vol en zone extracôtière, nécessite d'être attaché la tête en bas dans un hélicoptère, car il faut ensuite se dégager et sortir dans l'océan Atlantique en sautant dans l'eau glacée. J'ai vu des gens paralysés par la peur pendant cet entraînement. Pouvez-vous nous parler du stress supplémentaire qu'engendre le fait d'être en zone extracôtière dans ces conditions? Je poserai ensuite une question à M. Doherty.

M. Mercer : Je peux certainement vous en parler. Dans le cadre du programme de formation élémentaire de survie — je travaille depuis maintenant 25 ans dans l'industrie pétrolière extracôtière —, j'ai vu la peur sur le visage des gens. J'ai aidé des gens à réussir le programme de formation élémentaire de survie, je les ai regardés trembler pendant qu'ils étaient attachés dans un hélicoptère et qu'on les retournait la tête en bas dans l'eau en leur demandant d'essayer de sortir sans se blesser ou sans avaler beaucoup d'eau, ce qui est un gros problème.

Lorsqu'une personne réussit ce programme et qu'elle part en zone extracôtière, elle doit tenter, chaque jour, de trouver un équilibre entre le travail et les problèmes à la maison dans des conditions de communications qui ne sont pas très bonnes. La santé mentale est très importante pour les travailleurs en zone extracôtière. À l'avenir, nous devons veiller à en faire l'un des volets les plus importants.

Senator Wells: Thank you for that, Mr. Mercer.

Mr. Doherty, I believe you were on the call when the minister and his senior officials were here. I think Mr. Gardiner said they have a full draft ready to go and that they were going to meet on March 23, 2020, which would have given them a full nine months, to December 31, 2020, to get these regulations done and to move off the transitional regs. Knowing that the gazetting process is 30 days — that was in the legislation that I introduced in the Senate in 2014 — when you hear that those things are ready to go and that one of the bureaucrats said sharing more broadly is outside the normal process, how frustrated are you that now they are proposing that the initial five years is proposed to be eight years?

Mr. Doherty: Obviously, I'm very frustrated. I appreciate the fact that there are a lot of regulations, there is a lot of paperwork and it's a complex issue, but health and safety regulations have been in place in various industries for years. For this to take eight years is absolutely ridiculous and shameful, as I said earlier. It's very frustrating to me. That's why we believe there is no reason not to move forward more quickly than the end of 2022, to be completely honest. There is absolutely no reason. All the stakeholders know that.

We don't even have a safety council for stakeholders to meet and discuss the issues. They all agree that they need to do that. It will take eight years for us to get together and have a safety council in this industry to be able to bring all the stakeholders together. That, to me, is just ridiculous. It shows there's not importance placed on safety that there needs to be.

Frankly, there needs to be more effort made to move it along as quickly as possible. Obviously, we want to get it right; however, as others have said, we can get it in place and amend as needed. The framework has been in place for many years. Good work has been done during that period of time by all the stakeholders, unions, employers and the government to make offshore safer than it was in 2014. It's not that the work hasn't been done. There's no reason not to put the legislation in place and start moving forward.

Senator McCallum: When I look at the gaps that would be created by intersections between Transport Canada, Natural Resources Canada and industry, when Bill S-3 is passed, how will it ensure that your concerns will be addressed? Does working under these temporary measures increase the danger for

Le sénateur Wells : Je vous remercie, monsieur Mercer.

Monsieur Doherty, je crois que vous avez assisté à la vidéoconférence à laquelle ont participé le ministre et ses hauts fonctionnaires. Je pense que M. Gardiner a indiqué, à ce moment-là, qu'ils avaient terminé une ébauche et qu'ils allaient se réunir le 23 mars 2020, ce qui leur aurait donné neuf mois complets, c'est-à-dire jusqu'au 31 décembre 2020, pour terminer les règlements et amorcer la transformation des règlements provisoires. Lorsqu'on sait que le processus de publication dans la *Gazette* dure 30 jours — c'était dans le projet de loi que j'ai présenté au Sénat en 2014 — et qu'on entend que ces choses sont prêtes à être mises en œuvre et que l'un des bureaucrates affirme qu'une diffusion plus élargie dépasse le processus habituel, à quel point êtes-vous frustré d'apprendre qu'on propose maintenant que les cinq années prévues au départ deviennent plutôt huit années?

M. Doherty : Je suis évidemment très frustré. Je comprends qu'il y a beaucoup de règlements et de documents et qu'il s'agit d'une question complexe, mais des règlements en matière de santé et de sécurité sont en œuvre dans diverses industries depuis des années. Comme je l'ai dit plus tôt, il est absolument ridicule et honteux que ce processus prenne huit ans. Je trouve cela très frustrant. C'est la raison pour laquelle nous pensons qu'il n'y a aucune raison de ne pas terminer cela avant la fin de l'année 2022, pour être tout à fait honnête. Il n'y a absolument aucune raison. Toutes les parties intéressées le savent.

Il n'existe même pas de conseil de sécurité auquel les parties intéressées pourraient s'adresser pour discuter des problèmes qui se posent. Toutes les parties intéressées sont d'accord pour dire que c'est nécessaire. Il faudra huit ans pour obtenir la création d'un conseil de sécurité qui peut réunir tous les intervenants dans ce secteur. À mon avis, c'est tout simplement ridicule. Cela démontre que l'on n'accorde pas à la sécurité l'importance qu'elle mérite.

Bien honnêtement, il faut déployer plus d'efforts pour faire avancer les choses le plus rapidement possible. Il est évident que nous voulons que les choses soient bien faites. Cependant, comme d'autres personnes l'ont dit, nous pouvons mettre en œuvre ces mesures et les modifier au besoin. Le cadre nécessaire est déjà en place depuis des années. Au cours de cette période, toutes les parties intéressées, les syndicats, les employeurs et le gouvernement ont fait du bon travail pour rendre le secteur extracôtier plus sécuritaire qu'il ne l'était en 2014. Le travail nécessaire a été fait. Il n'y a donc aucune raison de ne pas mettre en œuvre le projet de loi et de faire avancer les choses.

La sénatrice McCallum : Compte tenu des lacunes qui seraient créées par les intersections entre Transports Canada, Ressources naturelles Canada et l'industrie, comment le projet de loi S-3, une fois adopté, garantira-t-il que vos préoccupations seront prises en compte? Le fait de travailler dans le cadre de ces

the workers? Are there areas of regulations that haven't been addressed for your group? This is for any of the witnesses who want to answer.

Mr. Doherty: I don't think there's anything under the temporary orders that hasn't been addressed. Obviously, as I've indicated, there are things that need to be put in place that are permanent and that we know exactly what the regulations are. I didn't fully understand the question around Transport Canada and the bill.

Mr. Jacobs: I can probably answer that. Yes, I did bring that up in my comments. Typically, for the helicopter industry, for the aviation industry, in the past, we have looked very much towards Transport Canada to be our regulator. Even as we go forward — and Natural Resources Canada has taken on more and more responsibility for offshore health and safety — we find ourselves still having to work in both camps.

As was eloquently stated by Senator Galvez, risk in our business is related to probability. When we're dealing with offshore helicopter transportation and SAR, we can't sit back and wait for the bureaucratic process to unfold.

When it's all said and done, not a lot will change for Cougar Helicopters. However, we will now have a tombstone or main stone document that we can refer to for all our legislation that allows us now to cascade down to various internal policies and procedures that we would want to use for our business.

We're in a unique position in that Cougar Helicopters, as a company, has responsibility for our own employees, but we also have responsibility for those tens of thousands of people that we take to and from work every year. That's something that forces us to look at all sides of occupational health and safety.

Senator Cordy: Thanks very much for being here. It's really important that we hear from industry officials and from labour.

I'm wondering how involved Unifor and Cougar Helicopters have been in reviewing regulations that are currently in place and in developing a replacement for Bill S-3. Are both groups part of the advisory council?

Mr. Jacobs: Cougar has been involved. They recognize us as the subject matter experts for aviation on the East Coast. I do have to say that when we weren't getting the attention that we thought we needed to make sure everything in our area was being dealt with, we formed our own committee, where we meet

mesures temporaires accroît-il les dangers auxquels sont exposés les travailleurs? Y a-t-il des domaines de réglementation qui n'ont pas été abordés pour votre groupe? Cette question s'adresse à tous les témoins qui souhaitent y répondre.

M. Doherty : Je pense que tous les éléments des mesures temporaires ont été abordés. Il est évident, comme je l'ai indiqué, que certaines choses doivent être mises en œuvre de manière permanente et que nous connaissons parfaitement bien les règlements. Je n'ai pas bien compris la question sur Transports Canada et le projet de loi.

M. Jacobs : Je peux probablement répondre à cette question. Oui, j'en ai parlé dans mes commentaires. Autrefois, l'industrie des hélicoptères et de l'aviation a beaucoup compté sur Transports Canada pour lui servir d'organisme de réglementation. À mesure que nous avançons — et Ressources naturelles Canada a assumé de plus en plus de responsabilités en matière de santé et de sécurité en zone extracôtière —, nous constatons que nous devons toujours travailler dans les deux camps.

Comme la sénatrice Galvez l'a déclaré avec éloquence, dans notre secteur, le risque est lié à la probabilité. En effet, lorsqu'il s'agit de transport par hélicoptère en zone extracôtière et d'activités de recherche et sauvetage, nous ne pouvons pas rester sans rien faire en attendant que le processus bureaucratique suive son cours.

Au bout du compte, peu de choses changeront pour Cougar Helicopters. Cependant, nous aurons désormais un document de base auquel nous pourrions nous référer pour tous les règlements et qui nous permettra de disposer de diverses politiques et procédures internes que nous pourrions utiliser pour nos activités.

Cougar Helicopters se trouve dans une situation unique, car notre entreprise est non seulement responsable de ses propres employés, mais aussi des dizaines de milliers de personnes qu'elle amène au travail chaque année. C'est une situation qui nous oblige à examiner tous les éléments liés à la santé et à la sécurité au travail.

La sénatrice Cordy : Je vous remercie beaucoup d'être ici. Il est très important que nous entendions les représentants de l'industrie et des syndicats.

J'aimerais savoir dans quelle mesure Unifor et Cougar Helicopters ont participé à l'examen des règlements actuellement en vigueur et à l'élaboration d'un remplacement pour le projet de loi S-3. Les deux groupes font-ils partie du conseil consultatif?

M. Jacobs : Cougar a participé au processus. En effet, notre entreprise est reconnue pour son expertise en matière d'aviation sur la côte Est. Je dois dire que lorsque nous n'avons pas reçu l'attention que nous jugions nécessaire pour veiller à ce que tout soit réglé dans notre secteur, nous avons créé notre propre

twice a year. Instead of waiting for Transport Canada and Natural Resources, we started a committee and named it Compliance for All. Our own initiative brought together Transport and Natural Resources representatives. During those sessions, twice a year, we were able to get so much completed. Kim Phillips, with Natural Resources Canada, would take all of that back to the working committee that was working on the act.

Senator Cordy: Thank you. Before I go on to Unifor, Mr. Jacobs, I did see on your website that you work with others promoting aviation safety worldwide. Do you have international connections? I wonder if you can talk about that.

Mr. Jacobs: We do. We are a founding member and a huge participant in a group called HeliOffshore. It's a not-for-profit organization. We get together and look at safety in the offshore business. I'm part of the safety steering committee. Our COO is a member of the board of directors. We have representatives on every technical committee that they will allow us to participate in.

As I said in my opening comments, we believe the best way to incrementally improve the program that we have here is to go out and find out what else is going on in the world and bring it back to Newfoundland and Labrador. We've also found that a lot of folks around the world are interested in what we do right here in our sector.

Senator Cordy: Mr. Doherty or Mr. Mercer?

Mr. Doherty: We were involved in the regulations. We have obviously been active at the various locations: Terra Nova, Suncor and others. We are not on the advisory committee, but we were involved.

Senator Cordy: I wanted to let you know that if you had been listening to our earlier panel, you would have seen the frustration that each of us declared to the minister. Your comment that it's a dereliction of duty not to have a new bill certainly rings true, at least to me. Thank you very much.

Senator Simons: I have two questions that are more specific to the safety concerns of the moment.

The first is to Mr. Doherty and Mr. Mercer. Thankfully, Newfoundland has not been hard hit by COVID-19, but if there were to be a COVID outbreak on an offshore rig, I imagine that could be a dire thing. I wanted to ask the two of you what

comité, dont les membres se réunissent deux fois par année. Au lieu d'attendre que Transports Canada et Ressources naturelles Canada agissent, nous avons créé un comité qui s'occupe de la conformité pour tous. Notre initiative a permis de réunir des représentants de Transports Canada et de Ressources naturelles Canada. Au cours de ces réunions, qui se tiennent deux fois par année, nous avons pu accomplir beaucoup de choses. Kim Phillips, de Ressources naturelles Canada, a communiqué tous nos travaux au groupe de travail qui s'occupait de la loi.

La sénatrice Cordy : Je vous remercie. Avant de m'adresser aux témoins d'Unifor, monsieur Jacobs, j'ai lu sur votre site Web que vous travaillez avec d'autres personnes pour promouvoir la sécurité aérienne à l'échelle mondiale. Avez-vous des liens internationaux? Si oui, j'aimerais que vous nous en parliez.

M. Jacobs : Oui, car nous sommes un membre fondateur et un participant très actif d'un groupe appelé HeliOffshore. Il s'agit d'un organisme à but non lucratif. Nous nous réunissons pour parler de la sécurité dans l'industrie extracôtière. Je fais partie du comité directeur de la sécurité. Notre chef de l'exploitation est membre du conseil d'administration. Nous avons des représentants dans chaque comité technique auquel on nous permet de participer.

Comme je l'ai indiqué dans ma déclaration préliminaire, nous pensons que la meilleure façon d'améliorer progressivement le programme actuel est d'aller voir ce qui se passe ailleurs dans le monde et de ramener ces connaissances à Terre-Neuve-et-Labrador. Nous avons également constaté que beaucoup de gens, dans le monde entier, s'intéressent à ce que nous faisons ici dans notre secteur.

La sénatrice Cordy : Monsieur Doherty ou monsieur Mercer, pouvez-vous répondre à la question?

M. Doherty : Nous avons participé au processus de réglementation. Nous avons évidemment été actifs aux différents emplacements, c'est-à-dire Terra Nova, Suncor, etc. Nous ne faisons pas partie du comité consultatif, mais nous avons participé au processus.

La sénatrice Cordy : Je tiens à vous préciser que si vous aviez écouté notre conversation avec le groupe de témoins précédents, vous auriez entendu la frustration que chacun d'entre nous a exprimée au ministre. Votre commentaire selon lequel l'absence d'un nouveau projet de loi représente un manquement au devoir semble certainement juste, du moins en ce qui me concerne. Je vous remercie beaucoup.

La sénatrice Simons : J'ai deux questions qui visent plus précisément les préoccupations actuelles en matière de sécurité.

La première s'adresse à M. Doherty et à M. Mercer. Heureusement, Terre-Neuve n'a pas été durement touchée par la COVID-19, mais si une éclosion de COVID-19 devait se déclarer sur une plateforme extracôtière, j'imagine que ce serait

precautions are in place to protect the health and safety of workers from COVID-19 and the pandemic.

To Mr. Jacobs: I know that COVID has meant that NAV CANADA has laid off significant numbers of staff at air traffic control towers in places like Halifax and Gander. I didn't know to what extent Cougar Helicopters were under the ambit of NAV CANADA air traffic control, but I wanted to know if there were safety concerns related to NAV CANADA staffing cuts that affect the safety of helicopter flights in the offshore.

Mr. Jacobs: I'll start with the first one. Well in advance of COVID-19 becoming a recognized pandemic — I think it was January 28 of last year — we put out our first advisory about this virus we were hearing about somewhere, just to alert our people and get our customers on board that we may have to move into action. We started screening our passengers on March 6 last year, well in advance of what the commercial airlines were doing.

If you're going offshore with Cougar — and Dave will be familiar with this — you don't go offshore unless you go through a COVID-19 screening station. That's followed by a series of procedures as you go through security and into the lounge while waiting for your flight. A mask is required on board the flight. We've reduced the number of passengers per flight. We also have our own procedures that we wrote early in the game, whereby if there are any cases of COVID offshore, we would be prepared to transport those folks back.

We haven't had any confirmed cases, but just Sunday past, we brought in two folks who needed to come back for testing. We have a protective barrier we put between the cabin and the cockpit. We have protocols and checklists that allow a couple of passengers to fly at the same time. When we get back, the aircraft goes through a decontamination and cleaning procedure. So we've been well prepared, and there has been full cooperation with all of our customers about how we would handle this.

The second question was related to flying itself. There have been significant cutbacks at NAV CANADA, including right here in St. John's. However, we're the only helicopter company where we run our own dispatch. We have a Type B dispatch with co-authority between our folks and our pilots. Really we only need NAV CANADA and any of the ATC services that can be in St. John's or Gander to get us on our way. We have had no safety implications related to their cutbacks.

potentiellement catastrophique. Je voulais vous demander à tous les deux quelles précautions sont en place pour protéger la santé et la sécurité des travailleurs contre la COVID-19 et la pandémie.

Monsieur Jacobs, je sais qu'en raison de la COVID-19, NAV CANADA a mis à pied un nombre important d'employés des tours de contrôle de la circulation aérienne dans des endroits comme Halifax et Gander. Je ne savais pas dans quelle mesure Cougar Helicopters relevait du contrôle de la circulation aérienne de NAV CANADA, mais je voulais savoir si des problèmes de sécurité liés aux réductions de personnel effectuées par NAV CANADA affectent la sécurité des vols d'hélicoptères en zone extracôtière.

M. Jacobs : Je vais d'abord répondre à la première question. Bien avant que la COVID-19 ne devienne une pandémie reconnue — je pense que c'était le 28 janvier dernier —, nous avons publié notre premier avis sur ce virus dont nous avons entendu parler, juste pour informer nos employés et faire comprendre à nos clients que nous devrions peut-être prendre certaines mesures. Nous avons donc commencé à contrôler nos passagers le 6 mars de l'année dernière, bien avant que les compagnies aériennes commerciales passent à l'action.

Si vous devez vous rendre dans une zone extracôtière avec Cougar — et M. Mercer le sait bien —, vous ne pouvez pas y aller à moins de passer par un poste de dépistage de la COVID-19. Il faut ensuite suivre une série de procédures pour passer les contrôles de sécurité et entrer dans la salle d'attente des passagers. Le port du masque est obligatoire à bord de l'appareil et nous avons réduit le nombre de passagers par vol. Dès le début, nous avons élaboré nos propres procédures selon lesquelles nous serions prêts à ramener les personnes atteintes de la COVID-19 qui se trouvaient dans une zone extracôtière.

Nous n'avons eu aucun cas confirmé, mais dimanche dernier, nous avons ramené deux personnes qui devaient subir des tests de dépistage. Nous avons installé une barrière de protection entre la cabine et le poste de pilotage. Nous avons des protocoles et des listes de contrôle qui permettent à deux passagers de prendre l'avion en même temps. Au retour, l'appareil est soumis à une procédure de décontamination et de nettoyage. Nous sommes donc bien préparés et nous avons obtenu la pleine coopération de tous nos clients quant à la manière de gérer la situation.

La deuxième question était liée aux vols eux-mêmes. Il y a eu des réductions importantes à NAV CANADA, y compris ici, à St. John's. Toutefois, nous sommes la seule entreprise d'hélicoptères dotée de son propre service d'exploitation. En effet, nous avons un système de contrôle d'exploitation en coresponsabilité de type B avec nos gens et nos pilotes. Ainsi, nous avons seulement besoin de NAV CANADA et de tout service de contrôle de la circulation aérienne qui se trouve à

Senator Simons: I wonder if Mr. Doherty or Mr. Mercer might want to answer the question about COVID on platforms.

Mr. Doherty: I'll let Dave answer.

Mr. Mercer: I can help you out with that.

Each individual platform, whether it's a floating production platform or a gravity-based structure, has its COVID-19 protocols in place. They're pretty much the same, and they also follow provincial guidelines as well.

For example, if somebody got through Cougar — how they would, I wouldn't know because they have stringent measures at Cougar to ensure COVID doesn't get offshore, but if they were to — they have protocols in place at the offshore facilities. If it's identified that a person has or persons have COVID, they will be directed to self-isolate in their room. There are particular measures that the medic on board each facility would have to follow up and take, and that includes meals, monitoring and updating the province and the oil company themselves on the status of the individual. Then they would go through Cougar and do the protocols about removing that individual.

Once that individual is removed, everybody on that facility obviously will be worried if they have COVID. That brings us back to the mental health part and the stress on the lives of people offshore. There would definitely be quarantines. I don't know if they would have to take some individuals who show signs into town and put them in a hotel room. It's a complicated situation. It's something they worked on and have in place, but there are things to do.

When we're in the offshore industry, it gives you another example of how important occupational health and safety measures are in the offshore industry. They're not that easy, either.

The Chair: Quite interesting. Thank you.

Senator Patterson: This question is directed to Mr. Doherty and perhaps Mr. Jacobs, if he wishes to answer as well.

The 2014 amendments in the Offshore Health and Safety Act created an advisory council in each of the Atlantic offshore jurisdictions to advise federal and provincial ministers and the offshore regulatory bodies on workplace health and safety. Now,

St. John's ou à Gander pour le décollage. Nous n'avons donc subi aucune répercussion sur la sécurité à la suite de ces réductions.

La sénatrice Simons : M. Doherty ou M. Mercer souhaitent-ils répondre à la question sur les cas de COVID-19 sur les plateformes?

M. Doherty : Je vais laisser à M. Mercer le soin de répondre à cette question.

M. Mercer : Je peux vous aider à cet égard.

Chaque plateforme individuelle, qu'il s'agisse d'une plateforme de production flottante ou d'une structure gravitaire, a mis en place ses propres protocoles liés à la COVID-19. Ils se ressemblent tous et ils suivent les lignes directrices provinciales.

Par exemple, si une personne infectée se retrouvait sur un appareil de Cougar — et je ne sais pas comment cela serait possible, car l'entreprise a mis en œuvre des mesures strictes pour éviter de propager la COVID-19 dans les zones extracôtières —, mais si c'était le cas, les installations extracôtières ont mis en place les protocoles nécessaires. Ainsi, s'il est établi qu'une ou des personnes ont la COVID-19, on leur demandera de s'auto-isoler dans leur chambre. Le médecin qui se trouve à bord de chaque installation devra suivre et mettre en œuvre des mesures précises qui visent notamment les repas, la surveillance et des communications aux autorités provinciales et à la société pétrolière elle-même sur l'état du patient. Ensuite, les responsables s'entendraient avec Cougar pour transporter ces personnes tout en respectant les protocoles établis.

Une fois les personnes infectées retirées de l'installation, les autres employés se demanderont évidemment s'ils ont la COVID-19. Cela nous ramène à la question de la santé mentale et au stress auquel font face les personnes qui travaillent en zone extracôtière. Il y aurait certainement des confinements. Je ne sais pas si on enverrait les personnes qui montrent des signes de la maladie en confinement dans une chambre d'hôtel en ville. C'est une situation compliquée. Les intervenants se sont penchés sur la question et ont mis en œuvre certaines mesures, mais il y a du travail à faire.

Cela vous donne un autre exemple de l'importance des mesures liées à la santé et à la sécurité au travail dans l'industrie extracôtière. Ce n'est pas facile non plus.

Le président : C'est très intéressant. Je vous remercie.

Le sénateur Patterson : Ma question s'adresse à M. Doherty et peut-être à M. Jacobs, s'il souhaite y répondre.

Les modifications apportées en 2014 à la Loi sur la santé et la sécurité dans la zone extracôtière ont permis de mettre sur pied un conseil consultatif dans chacune des zones extracôtières de l'Atlantique, afin de conseiller les ministres fédéraux et

I am sure that this advisory council would have had representatives from labour and industry, but I understand you to have said that there is still no offshore safety council seven years after the passage of the bill. Have you advocated for the establishment of the advisory council, and if so, what was the response? Why has this not happened?

Mr. Doherty: We have advocated for the safety council. There's a recommendation that there be a safety council. That does not exist today, and we have asked for it. The answer we got was that it needs to be formally put in place when the regulations are adapted as permanent. So at this point, there is no formal safety council that we meet with on a regular basis.

I would say there's an ad hoc responsibility. We have relationships with all of the stakeholders, including the employers, so there are some meetings that take place, but there is no safety council for us to meet with, which many other industries have. Obviously, this industry should have one.

Mr. Jacobs: Just to add to that, there does exist a helicopter offshore safety committee. This came out of the offshore helicopter safety inquiry and one of Commissioner Wells' recommendations. That goes on today, but it is helicopter-specific. I participate, along with one of our pilots. We have worker representation from the occupational health and safety committees from each of the installations. It's only a committee. We meet every six weeks, and it continues, but it is not a council that would give it the teeth or the level of representation that we speak of.

The Chair: Thank you. That brings us to the end. Before I close, I will remind Senators Carignan, Black and Cordy to stick around for two or three minutes. If they can, I'd appreciate it.

Let me formally thank Mr. Doherty, Mr. Mercer and Mr. Jacobs. The sharing of your experiences and knowledge, I'm convinced, has helped us quite a bit to understand what the issues are and how important the issues are. Thank you very much to all three of you. It's much appreciated.

Thank you, again, to my colleagues for participating. This is an important bill. It's important we do it right and motivate people to get it done. We did good work this morning. We're not finished yet, but thank you very much to all of you for being here and doing our part to get this done.

provinciaux et les organismes de réglementation des zones extracôtières sur des questions de santé et sécurité au travail. Je suis certain que ce conseil consultatif aurait compté des représentants des travailleurs et de l'industrie parmi ses membres, mais je crois comprendre que vous avez dit qu'il n'y a toujours pas de conseil de la sécurité extracôtière sept ans après l'adoption du projet de loi. Avez-vous plaidé en faveur de la création de ce conseil consultatif et, si oui, quelle a été la réponse? Pourquoi cela n'a-t-il pas été fait?

M. Doherty : Nous avons plaidé en faveur de la création d'un conseil de sécurité et une recommandation a été formulée pour la création d'un tel conseil. Ce conseil n'existe toujours pas aujourd'hui, mais nous l'avons demandé. On nous a répondu que ce conseil doit être officiellement mis sur pied lorsque les règlements seront devenus permanents. À ce moment-ci, il n'y a donc pas de conseil de sécurité officiel que nous rencontrons régulièrement.

Je dirais qu'il y a une responsabilité ponctuelle. Nous entretenons des relations avec toutes les parties intéressées, y compris les employeurs, et des réunions ont donc lieu, mais il n'y a pas de conseil de sécurité avec lequel nous pourrions nous réunir, comme c'est le cas dans beaucoup d'autres industries. Il est évident que notre industrie devrait avoir un tel conseil.

M. Jacobs : J'aimerais ajouter qu'il existe un comité sur la sécurité des hélicoptères extracôtiers. Il a été créé à la suite de l'Enquête sur la sécurité des hélicoptères extracôtiers et de l'une des recommandations formulées par le commissaire Wells. Ce comité existe toujours aujourd'hui, mais il vise spécifiquement les hélicoptères. J'y participe avec l'un de nos pilotes. Nous avons des représentants des travailleurs des comités de santé et de sécurité au travail de chacune des installations. Ce n'est qu'un comité. Nous nous réunissons toutes les six semaines et ces réunions se poursuivent, mais ce n'est pas un conseil qui donnerait au secteur le pouvoir ou le niveau de représentation dont nous parlons.

Le président : Je vous remercie. C'est ce qui termine la réunion. Avant de lever la séance, j'aimerais rappeler aux sénateurs Carignan, Black et Cordy de rester deux ou trois minutes après la fin de la réunion, si possible. Je leur en serais reconnaissant.

J'aimerais officiellement remercier M. Doherty, M. Mercer et M. Jacobs. Je suis convaincu que vos expériences et vos connaissances nous ont beaucoup aidés à mieux comprendre les différents enjeux et leur importance. Je vous remercie sincèrement tous les trois. Nous vous sommes très reconnaissants.

Je tiens également à remercier mes collègues de leur participation. Comme c'est un projet de loi important, il est essentiel que nous fassions du bon travail et que nous encourageons les responsables à le terminer. Nous avons fait du bon travail ce matin, et même si nous n'avons pas encore

terminé, je tiens à vous remercier d'être ici et de faire le nécessaire pour que ce travail soit fait.

(The committee adjourned.)

(La séance est levée.)
